



midttrafik

Aarhus, 29. oktober 2019

**Bilagssamling til dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 1. november 2019 kl. 09.00
Midtjyske Jernbaner
Banegårdsvej 2, 7620 Lemvig**

Bilag 1

Forventet regnskab efter 3. kvartal sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2019 efter 3. kvartal er det godkendte budget for 2019.

For kørselsudgifter er udgiftsforventningen forøget med 7,6 mio. kr. i forhold til budget 2019 på 1,4 mia. kr. Dette merforbrug skyldes hovedsageligt et stigende indeks. I budgettet for 2019 blev kompensation til vognmænd i forbindelse med Region Midtjyllands besparelser skønnet til 10 mio. kr. Som følge af Midttrafik's forhandlinger med en række busselskaber forventes denne engangskompensation reduceret til 5 mio. kr.

For busindtægter er der en forventning om mindreindtægter på 25,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2019 på 711 mio. kr. De væsentligste årsager til indtægtsnedgangen er faldende indtægter for salg af Ungdomskort, skolekort og bus-tog-omstigere.

For Aarhus Letbane forventes et merforbrug på 10,9 mio. kr. i forhold til budget 2019, hvilket hovedsageligt skyldes færre indtægter end budgetteret.

For Kommunal kørsel/siddende patientbefordring er der en forventning om en mindreudgift på 5,7 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt, at væksten på siddende patientbefordring har været mindre end forventet.

For Billetkontrollen forventes en merudgift på 3,7 mio. kr. Det skyldes bl.a. vigende indtægter fra kontrolafgifter, samt at der ikke var budgetteret med tab på ubetalte kontrolafgifter. Bemærk, at det er Aarhus Kommune, der varetager inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter for Midttrafik. Nye regler på området medfører, at tab skal registreres ved Midttrafik i regnskabsåret.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder er der samlet set et forventet merforbrug på 44,9 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2019 på i alt 1,6 mia. kr.

Bemærk, at resultatet for 2019 afregnes primo regnskabsåret 2021.

Bilag 2

Forventet regnskab 3. kvartal 2019

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

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

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2019:

Samlet oversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	22.420.045	23.284.000	24.549.000	1.265.000
Hedensted	4.881.575	5.809.500	5.990.000	180.500
Herning	41.143.077	41.317.000	43.705.000	2.388.000
Holstebro	28.051.639	27.087.000	27.433.000	346.000
Horsens	40.348.583	43.552.500	44.858.000	1.305.500
Ikast-Brande	15.443.646	15.834.500	15.837.000	2.500
Lemvig	9.418.747	9.659.000	10.162.000	503.000
Norddjurs	21.757.011	23.695.000	21.883.000	-1.812.000
Odder	7.470.621	8.174.000	7.917.000	-257.000
Randers	76.134.734	77.700.000	77.604.000	-96.000
Ringkøbing-Skjern	25.124.347	25.837.000	26.049.000	212.000
Samsø	49.801	27.000	44.000	17.000
Silkeborg	43.530.777	43.455.000	45.832.000	2.377.000
Skanderborg	24.984.135	26.552.000	27.471.000	919.000
Skive	33.183.589	33.112.000	33.428.000	316.000
Struer	6.732.622	5.017.500	5.209.000	191.500
Syddjurs	17.792.732	18.844.500	19.584.000	739.500
Viborg	38.101.376	36.799.000	38.415.000	1.616.000
Aarhus	295.880.204	330.165.000	357.462.000	27.297.000
Regionen	522.764.443	538.077.500	545.370.000	7.292.500
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	1.275.213.704	1.333.999.000	1.378.802.000	44.803.000
Sydtrafik	239.717.679	237.970.000	237.970.000	0
NT	161.975	300.000	200.000	-100.000
Fynbus	53.149.331	50.319.000	50.319.000	0
Movia				0
I alt vedr. øvrige	293.028.985	288.589.000	288.489.000	-100.000
I alt bestillere samt øvrige	1.568.242.689	1.622.588.000	1.667.291.000	44.703.000
Midttrafiks andel af Letbanesekretariatet	506.667	101.000	251.000	150.000
Total Midttrafik	1.568.749.355	1.622.689.000	1.667.542.000	44.853.000

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Kørselsudgifter:

Oversigt over kørselsudgifter				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	13.866.418	15.038.000	14.791.000	-247.000
Hedensted	4.196.035	5.896.000	5.544.000	-352.000
Herning	48.106.844	47.997.000	50.016.000	2.019.000
Holstebro	27.689.785	27.970.000	28.114.000	144.000
Horsens	48.306.532	51.991.000	51.835.000	-156.000
Ikast-Brande	13.417.049	13.916.000	13.777.000	-139.000
Lemvig	7.776.940	7.880.000	7.969.000	89.000
Norddjurs	16.663.381	18.930.000	17.491.000	-1.439.000
Odder	6.379.489	6.920.000	6.892.000	-28.000
Randers	91.255.464	92.612.000	92.443.000	-169.000
Ringkøbing-Skjern	25.482.170	26.667.000	26.130.000	-537.000
Silkeborg	54.485.206	55.546.000	55.404.000	-142.000
Skanderborg	25.049.662	26.758.000	27.046.000	288.000
Skive	27.682.563	27.928.000	28.165.000	237.000
Struer	6.207.186	5.056.000	5.093.000	37.000
Syddjurs	14.963.724	17.783.000	18.139.000	356.000
Viborg	46.546.723	47.926.000	48.868.000	942.000
Aarhus	440.632.917	446.859.000	451.805.000	4.946.000
Region Midtjylland	498.191.397	463.141.000	464.911.000	1.770.000
I alt	1.416.899.485	1.406.814.000	1.414.433.000	7.619.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Bus-IT og øvrige udgifter:

Oversigt over bus-IT og øvrige udgifter				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	15.795	21.000	20.000	-1.000
Hedensted	36.633	44.000	40.000	-4.000
Herning	201.570	321.000	592.000	271.000
Holstebro	75.646	88.000	88.000	0
Horsens	362.019	409.000	717.000	308.000
Ikast-Brande	24.019	36.000	29.000	-7.000
Norddjurs	27.025	18.000	19.000	1.000
Odder	17.094	17.000	17.000	0
Randers	1.114.056	1.301.000	1.300.000	-1.000
Ringkøbing-Skjern	188.062	188.000	176.000	-12.000
Silkeborg	380.613	527.000	864.000	337.000
Skanderborg	61.684	86.000	80.000	-6.000
Skive	128.827	104.000	99.000	-5.000
Struer	36.726	38.000	32.000	-6.000
Syddjurs	55.508	65.000	61.000	-4.000
Viborg	852.853	993.000	862.000	-131.000
Aarhus	9.670.584	8.603.000	8.150.000	-453.000
Region Midtjylland	5.419.835	6.383.000	9.149.000	2.766.000
I alt	18.668.550	19.242.000	22.295.000	3.053.000

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort i busser og Letbanen:

Oversigt over rejsekort

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	100.658	132.000	122.000	-10.000
Hedensted	169.678	232.000	220.000	-12.000
Herning	1.037.540	1.147.000	1.108.000	-39.000
Holstebro	476.800	598.000	575.000	-23.000
Horsens	952.981	1.084.000	1.028.000	-56.000
Ikast-Brande	-7.478	25.000	25.000	0
Lemvig	-4.513	9.000	9.000	0
Norddjurs	100.294	144.000	138.000	-6.000
Odder	105.422	118.000	108.000	-10.000
Randers	2.437.442	2.575.000	2.480.000	-95.000
Ringkøbing-Skjern	389.570	571.000	542.000	-29.000
Silkeborg	1.087.042	1.280.000	1.683.000	403.000
Skanderborg	451.025	489.000	469.000	-20.000
Skive	839.724	834.000	796.000	-38.000
Struer	77.557	115.000	108.000	-7.000
Syddjurs	202.315	330.000	316.000	-14.000
Viborg	1.405.444	1.565.000	1.501.000	-64.000
Aarhus	17.972.299	22.633.000	22.046.000	-587.000
Region Midtjylland	21.638.170	24.234.000	24.687.000	453.000
I alt	49.431.968	58.115.000	57.961.000	-154.000

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Busindtægter:

Oversigt over busindtægter

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	-1.124.983	-1.362.000	-1.310.000	52.000
Hedensted	-1.711.177	-2.597.000	-2.458.000	139.000
Herning	-13.938.826	-14.167.000	-14.109.000	58.000
Holstebro	-5.546.876	-6.531.000	-6.398.000	133.000
Horsens	-18.916.785	-20.375.000	-19.268.000	1.107.000
Ikast-Brande	0	-30.000	-30.000	0
Norddjurs	-1.284.137	-1.844.000	-1.838.000	6.000
Odder	-1.236.374	-1.508.000	-1.343.000	165.000
Randers	-30.750.364	-31.083.000	-30.759.000	324.000
Ringkøbing-Skjern	-3.683.000	-4.625.000	-4.625.000	0
Silkeborg	-22.742.376	-24.734.000	-23.889.000	845.000
Skanderborg	-5.207.743	-5.794.000	-5.562.000	232.000
Skive	-7.795.337	-8.840.000	-8.411.000	429.000
Struer	-869.222	-1.210.000	-1.205.000	5.000
Syddjurs	-2.872.086	-4.796.000	-4.556.000	240.000
Viborg	-15.158.288	-17.642.000	-17.227.000	415.000
Aarhus	-278.162.646	-280.561.000	-266.262.000	14.299.000
Region Midtjylland	-297.325.723	-283.132.000	-276.350.000	6.782.000
I alt	-708.325.943	-710.831.000	-685.600.000	25.231.000

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt over regionalt tilskud				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Hedensted	-999.996	-1.199.500	-1.200.000	-500
Herning	-5.004	-5.000	-5.000	0
Holstebro	0	-195.000	-195.000	0
Horsens	-345.000	-662.500	-663.000	-500
Ikast-Brande	0	-233.500	-234.000	-500
Norrdjurs	-512.004	-782.000	-782.000	0
Randers	-747.000	-774.000	-774.000	0
Ringkøbing-Skjern	-1.715.004	-1.775.000	-1.775.000	0
Skanderborg	0	-197.000	-197.000	0
Skive	-701.000	-716.000	-716.000	0
Struer	0	-258.500	-259.000	-500
Syddjurs	0	-397.500	-398.000	-500
Viborg	-3.065.004	-3.895.000	-3.895.000	0
Regionen	8.090.012	11.090.500	11.093.000	2.500
I alt	0	0	0	0

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapkørsel:

Oversigt over handicapkørsel				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	1.096.407	1.174.000	1.174.000	0
Hedensted	1.001.655	1.031.000	1.181.000	150.000
Herning	1.943.618	2.162.000	2.162.000	0
Holstebro	1.276.755	1.221.000	1.312.000	91.000
Horsens	2.269.667	2.181.000	2.561.000	380.000
Ikast-Brande	768.934	801.000	950.000	149.000
Lemvig	611.035	652.000	652.000	0
Norddjurs	653.693	637.000	745.000	108.000
Odder	1.027.555	998.000	998.000	0
Randers	3.013.124	2.805.000	3.278.000	473.000
Ringkøbing-Skjern	1.175.360	1.361.000	1.548.000	187.000
Samsø	11.838	3.000	15.000	12.000
Silkeborg	2.200.388	2.372.000	2.674.000	302.000
Skanderborg	1.093.531	922.000	1.256.000	334.000
Skive	1.296.425	1.317.000	1.317.000	0
Struer	530.296	537.000	660.000	123.000
Syddjurs	674.748	611.000	908.000	297.000
Viborg	2.433.709	2.335.000	2.802.000	467.000
Aarhus	13.426.830	13.563.000	13.937.000	374.000
I alt	36.505.568	36.683.000	40.130.000	3.447.000

Flexiture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexitur:

Oversigt over Flexitur				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	915.750	1.017.000	1.017.000	0
Hedensted	1.376.097	1.373.000	1.584.000	211.000
Holstebro	219.134	236.000	236.000	0
Horsens	576.457	500.000	622.000	122.000
Ikast-Brande	138.344	157.000	157.000	0
Lemvig	502.416	512.000	676.000	164.000
Norddjurs	1.956.978	1.577.000	1.577.000	0
Odder	123.148	98.000	98.000	0
Randers	395.428	367.000	367.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.473.672	1.501.000	2.069.000	568.000
Silkeborg	527.859	496.000	652.000	156.000
Skanderborg	1.512.631	1.512.000	1.794.000	282.000
Skive	100.868	93.000	93.000	0
Struer	72.660	82.000	124.000	42.000
Syddjurs	1.851.293	1.839.000	1.693.000	-146.000
Viborg	196.055	231.000	231.000	0
Aarhus	966.162	1.124.000	878.000	-246.000
I alt	12.904.953	12.715.000	13.868.000	1.153.000

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus:

Oversigt over Flexbus				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	2.913	86.000	86.000	0
Hedensted	238.688	312.000	363.000	51.000
Herning	3.951	6.000	94.000	88.000
Holstebro	201.535	192.000	192.000	0
Horsens	36.785	570.000	570.000	0
Lemvig	0	0	250.000	250.000
Norddjurs	23.795	320.000	320.000	0
Odder	238.599	603.000	221.000	-382.000
Randers	171.384	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	37.000	37.000
Silkeborg	167.406	327.000	327.000	0
Skanderborg	250.033	867.000	867.000	0
Skive	128.415	119.000	119.000	0
Viborg	388.662	544.000	544.000	0
Aarhus	0	163.000	163.000	0
Region Midtjylland	249.600	218.000	127.000	-91.000
I alt	2.101.768	4.327.000	4.280.000	-47.000

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel:

Oversigt over kommunal kørsel				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	6.394.534	6.018.000	7.491.000	1.473.000
Holstebro	1.191.960	1.150.000	1.150.000	0
Horsens	2.854.475	3.103.000	2.714.000	-389.000
Lemvig	128.412	194.000	194.000	0
Norddjurs	3.063.025	3.506.000	3.026.000	-480.000
Randers	2.079.136	2.547.000	1.941.000	-606.000
Samsø	22.963	22.000	27.000	5.000
Silkeborg	2.071.248	2.106.000	2.421.000	315.000
Skanderborg	98.842	210.000	23.000	-187.000
Skive	9.074.335	9.774.000	9.473.000	-301.000
Syddjurs	1.872.099	2.147.000	2.160.000	13.000
Aarhus	4.118.912	4.192.000	4.201.000	9.000
Regionen	142.042.582	149.444.000	143.944.000	-5.500.000
NT	161.975	300.000	200.000	-100.000
Fynbus	53.149.331	50.319.000	50.319.000	0
Sydtrafik	239.717.679	237.970.000	237.970.000	0
I alt	468.041.508	473.002.000	467.254.000	-5.748.000

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt over letbanedrift				
Bestilleroversigt				
Letbanedrift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Aarhus	41.173.754	74.765.000	80.163.000	5.398.000
Region Midtjylland	55.781.754	105.835.000	111.293.000	5.458.000
I alt	96.955.509	180.600.000	191.456.000	10.856.000

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt over Letbanesekretariatet				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	41.000	41.000	41.000	0
Norddjurs	41.000	41.000	41.000	0
Odder	41.000	41.000	41.000	0
Randers	41.000	41.000	41.000	0
Silkeborg	41.000	41.000	41.000	0
Skanderborg	41.000	41.000	41.000	0
Syddjurs	41.000	41.000	41.000	0
Aarhus	223.000	223.000	223.000	0
Regionen	405.000	405.000	405.000	0
I alt bestillere	915.000	915.000	915.000	0
Midttrafik	506.667	101.000	251.000	150.000
Mer-/mindreforbrug				0
I alt	1.421.667	1.016.000	1.166.000	150.000

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt over togdrift i Region Midtjylland				
Bestilleroversigt				
Togdrift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Region Midtjylland	20.072.966	20.212.000	20.773.000	561.000
I alt	20.072.966	20.212.000	20.773.000	561.000

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikselskabet:

Oversigt over Trafikselskabet						
Bestilleroversigt						
Bestillere	Regnskab 2018 Bus/Letbanen	Regnskab 2018 Handicap	Budget 2019 Bus/Letbanen	Budget 2019 Handicap	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	640.000	457.000	717.000	386.000	1.103.000	0
Hedensted	256.000	304.000	394.000	309.000	703.000	0
Herning	3.021.000	685.000	3.064.000	694.000	3.758.000	0
Holstebro	1.893.000	533.000	1.771.000	540.000	2.311.000	0
Horsens	3.239.000	913.000	3.561.000	1.080.000	4.641.000	0
Ikast-Brande	791.000	304.000	845.000	309.000	1.154.000	0
Lemvig	249.000	152.000	254.000	154.000	408.000	0
Norddjurs	782.000	228.000	902.000	231.000	1.133.000	0
Odder	461.000	304.000	490.000	386.000	876.000	0
Randers	5.875.000	1.065.000	6.021.000	1.080.000	7.101.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.404.000	380.000	1.529.000	386.000	1.915.000	0
Samsø	0	15.000	0	2.000	2.000	0
Silkeborg	4.202.000	989.000	4.346.000	1.003.000	5.349.000	0
Skanderborg	1.151.000	457.000	1.242.000	386.000	1.628.000	0
Skive	1.982.000	380.000	2.039.000	386.000	2.425.000	0
Struer	508.000	152.000	485.000	154.000	639.000	0
Syddjurs	830.000	152.000	1.043.000	154.000	1.197.000	0
Viborg	3.622.000	761.000	3.759.000	849.000	4.608.000	0
Aarhus	30.889.000	5.710.000	32.218.000	5.786.000	38.004.000	0
Regionen	42.958.000	0	40.357.000	0	40.357.000	0
I alt	104.753.000	13.941.000	105.037.000	14.275.000	119.312.000	0

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol:

Oversigt over billetkontrol				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	9.368	10.000	8.000	-2.000
Hedensted	9.640	10.000	8.000	-2.000
Herning	44.174	46.000	37.000	-9.000
Holstebro	14.109	15.000	16.000	1.000
Horsens	51.920	54.000	44.000	-10.000
Norddjurs	9.640	10.000	8.000	-2.000
Odder	8.823	10.000	8.000	-2.000
Randers	100.370	106.000	84.000	-22.000
Ringkøbing-Skjern	9.640	10.000	8.000	-2.000
Silkeborg	57.438	68.000	229.000	161.000
Skanderborg	13.371	15.000	11.000	-4.000
Skive	32.199	32.000	26.000	-6.000
Struer	9.640	10.000	8.000	-2.000
Syddjurs	11.761	12.000	10.000	-2.000
Viborg	57.727	61.000	48.000	-13.000
Aarhus	8.820.371	63.000	3.620.000	3.557.000
Region Midtjylland	1.266.144	1.250.000	1.341.000	91.000
I alt	10.526.338	1.782.000	5.514.000	3.732.000

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

Oversigt over tjenestemandspensioner

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	5.185	6.000	6.000	0
Hedensted	4.321	5.000	5.000	0
Herning	43.211	52.000	52.000	0
Holstebro	26.791	32.000	32.000	0
Horsens	47.532	57.000	57.000	0
Ikast-Brande	7.778	9.000	9.000	0
Lemvig	3.457	4.000	4.000	0
Norddjurs	4.321	5.000	5.000	0
Odder	864	1.000	1.000	0
Randers	84.693	102.000	102.000	0
Ringkøbing-Skjern	19.877	24.000	24.000	0
Silkeborg	63.952	77.000	77.000	0
Skanderborg	12.099	15.000	15.000	0
Skive	34.569	42.000	42.000	0
Struer	7.778	9.000	9.000	0
Syddjurs	10.371	13.000	13.000	0
Viborg	60.495	73.000	73.000	0
Aarhus	439.021	534.000	534.000	0
Regionen	611.864	740.000	740.000	0
I alt	1.488.177	1.800.000	1.800.000	0

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Alle bestillere

Nedenfor overblik over forventet regnskab 2019 for alle bestillere (uden Samsø Kommune). Efterfølgende følger overordnede forklaringer for hver bestiller.

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	22.420.045	23.284.000	24.549.000	1.265.000
Hedensted	4.881.575	5.809.500	5.990.000	180.500
Herning	41.143.077	41.317.000	43.705.000	2.388.000
Holstebro	28.051.639	27.087.000	27.433.000	346.000
Horsens	40.348.583	43.552.500	44.858.000	1.305.500
Ikast-Brande	15.443.646	15.834.500	15.837.000	2.500
Lemvig	9.418.747	9.659.000	10.162.000	503.000
Norddjurs	21.757.011	23.695.000	21.883.000	-1.812.000
Odder	7.470.621	8.174.000	7.917.000	-257.000
Randers	76.134.734	77.700.000	77.604.000	-96.000
Ringkøbing-Skjern	25.124.347	25.837.000	26.049.000	212.000
Silkeborg	43.530.777	43.455.000	45.832.000	2.377.000
Skanderborg	24.984.135	26.552.000	27.471.000	919.000
Skive	33.183.589	33.112.000	33.428.000	316.000
Struer	6.732.622	5.017.500	5.209.000	191.500
Syddjurs	17.792.732	18.844.500	19.584.000	739.500
Viborg	38.101.376	36.799.000	38.415.000	1.616.000
Aarhus	295.880.204	330.165.000	357.462.000	27.297.000
Regionen Midtjylland	522.764.443	538.077.500	545.370.000	7.292.500
Total	1.275.163.903	1.333.972.000	1.378.758.000	44.786.000

Der er et samlet forventet merforbrug i 2019 efter 3. kvartal på 44,9 mio. kr. (inkl. Samsø Kommune).

På busdriften er der et forventet merforbrug på 30,8 mio. kr.

- Det skyldes primært indtægtsmæssige udfordringer – som følge af faldende indtægter på Ungdomskort, skolekort og indtægter fra tog-omstigerne – som jf. bestyrelsens beslutning fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
- Derudover er der et merforbrug på kørselsudgifterne, hvilket hovedsageligt skyldes et stigende indeks.
- Tilsvarende er der et merforbrug til investering i tælleudstyr, der kommer i hovedparten af Midttrafiks by- og regionalbusser (kommunerne betaler dog først for udstyret i budget 2020-2022, mens regionens andel finansieres af opsparede midler).
- Omvendt er kompensationen til vognmænd for reduktionerne i kørslen sfa. Region Midtjyllands besparelser blevet reduceret ift. det budgetterede.

På Flextrafik er der et forventet mindreforbrug på 1,2 mio. kr.

- Der er lavere udgifter til Kommunal kørsel, hvilket især skyldes, at den siddende patientbefordring har haft lavere vækst, end forventet.
- Omvendt har der været højere udgifter til handicapkørsel og Flextur.

Der forventes et merforbrug til Letbanen på 10,9 mio. kr., der hovedsageligt skyldes lavere indtægter end budgetteret (både fordi Grenaabanen først startede op 30. april 2019, og grundet den ustabile drift i løbet af 2019).

Derudover forventes et merforbrug på togdriften på 0,6 mio. kr. samt til billetkontrollen på 3,7 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes, at der ikke var budgetteret med tab på debitorer/ubetalte kontrolafgifter (nye regler betyder, at tab skal registreres ved Midttrafik i regnskabsåret).

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Favrskov Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	22.420.045	23.284.000	24.549.000	1.265.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 1,3 mio. kr. i Favrskov Kommune.

Det skyldes primært højere udgifter til specialkørsel med børn, mens kørselsudgifterne vedr. busdriften er lidt lavere efter en justering af lokalkørslen.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Hedensted Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Hedensted	4.881.575	5.809.500	5.990.000	180.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,2 mio. kr. i Hedensted Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til Flextur og handicapkørsel, mens kørselsudgifterne vedr. busdriften er reduceret og indtægterne er reguleret med fald i skolekortindtægter.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Herning Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Herning	41.143.077	41.317.000	43.705.000	2.388.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 2,4 mio. kr. i Herning Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til busdriften efter omlægning af bybusnettet og overtagelse af ruter fra Region Midtjylland. Udgifterne til Flexbus forventes ligeledes forøget.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Holstebro Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Holstebro	28.051.639	27.087.000	27.433.000	346.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,3 mio. kr. i Holstebro Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til bybuskørslen og rabatruiter, samt at indtægterne er reguleret med fald i skolekortindtægter. Der forventes ligeledes højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Horsens Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Horsens	40.348.583	43.552.500	44.858.000	1.305.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 1,3 mio. kr. i Horsens Kommune

Det skyldes primært lavere indtægter, som reguleres for fald i skolekortindtægter, men også ekstraordinære udgifter til køb af tælleudstyr (der dog først betales i budget 2020-2022), højere udgifter til handicapkørsel, mens der omvendt er lavere udgifter til Kommunal kørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Ikast-Brande Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Ikast-Brande	15.443.646	15.834.500	15.837.000	2.500

Ingen forventet afvigelse. Lavere udgifter til busdrift (kørselsudgifter) modsvares af højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Lemvig Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Lemvig	9.418.747	9.659.000	10.162.000	503.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,5 mio. kr. i Lemvig Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til Flexbus og Flextur samt indeksregulering for kørselsudgifter vedr. busdrift.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Norddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Norddjurs	21.757.011	23.695.000	21.883.000	-1.812.000

Der er et forventet mindreforbrug på i alt 1,8 mio. kr. i Norddjurs Kommune

Det skyldes primært lavere udgifter til busdrift, hvor bybuskørslen halveres, men også lavere udgifter til kørsel til genoptræning vedr. Flextrafik.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Odder Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Odder	7.470.621	8.174.000	7.917.000	-257.000

Der er et forventet mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i Odder Kommune

Det skyldes primært lavere udgifter til Flexbus, mens der er lavere indtægter på busdriften efter regulering for fald i skolekortindtægter.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Randers Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Randers	76.134.734	77.700.000	77.604.000	-96.000

Der er et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i Randers Kommune

Det er lavere udgifter til kørsel med brækket ben samt lægekørsel, mens handicapkørsel er blevet dyrere, og dermed bliver det samlede mindreforbrug på Flextrafik delvist udlignet.

Derudover forventes et lille merforbrug på busdrift, hvor indtægterne er reguleret med fald i skolekortindtægter, som delvist modsvares af et fald i kørselsudgifter, grundet justeringer på rabatruiterne, samt at puljen afsat til forventet indeksjustering mere end dækker behovet.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Ringkøbing-Skjern Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Ringkøbing-Skjern	25.124.347	25.837.000	26.049.000	212.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,2 mio. kr. i Ringkøbing-Skjern Kommune

Det skyldes højere udgifter til Flextur og handicapkørsel, mens der forventes lavere udgifter til busdrift, hvor kørselsudgifterne til rabatruiter er reduceret.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Silkeborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Silkeborg	43.530.777	43.455.000	45.832.000	2.377.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 2,4 mio. kr. i Silkeborg Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til busdrift, hvor indtægterne er reguleret for fald i skolekortindtægter, mens der er højere udgifter til bus-IT (køb af tælleudstyr, der finansieres i 2020) og rejsekort (køb af udstyr til rabatrutebusser, der er forudbetalt i 2018), men også højere udgifter til handicapkørsel, Flextur samt kørsel til genoptræning.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Skanderborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Skanderborg	24.984.135	26.552.000	27.471.000	919.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,9 mio. kr. i Skanderborg Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor udgifterne til dubleringskørsel er justeret og indtægterne er reguleret for fald i skolekortindtægter. Derudover forventes højere udgifter til handicapkørsel og Flextur, mens der forventes lavere udgifter til kørsel med brækket ben samt aflastningskørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Skive Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Skive	33.183.589	33.112.000	33.428.000	316.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,3 mio. kr. i Skive Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor der for kørselsudgifter er en korrektion for indeks, mens der er reguleret for fald i skolekortindtægter. Der forventes lavere udgifter til kørsel til genoptræning samt specialkørsel med voksne, mens der forventes højere udgifter til specialkørsel med børn.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Struer Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Struer	6.732.622	5.017.500	5.209.000	191.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,2 mio. kr. i Struer Kommune.

Det skyldes primært højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Syddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Syddjurs	17.792.732	18.844.500	19.584.000	739.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,7 mio. kr. i Syddjurs Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor kørselsomfanget forøges, og der reguleres for fald i skolekortindtægter. Der forventes ligeledes højere udgifter til handicapkørsel og kørsel til aktivitets- og samværstilbud, mens der forventes lavere udgifter til Flextur og kørsel til genoptræning.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Viborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Viborg	38.101.376	36.799.000	38.415.000	1.616.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 1,6 mio. kr. i Viborg Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor kørselsudgifterne forøges som følge af omlægninger af busnettet, og der reguleres for fald i skolekortindtægter. Der forventes ligeledes højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Aarhus Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Aarhus	295.880.204	330.165.000	357.462.000	27.297.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 27,3 mio. kr. i Aarhus Kommune.

Det skyldes primært indtægtsmæssige udfordringer – som følge af faldende indtægter på Ungdomskort, skolekort og indtægter fra tog-omstignere – som jf. bestyrelsens beslutning fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Derudover er kørselsudgifterne vedr. busdrift forøget, grundet højere kørselsomfang og indregning af erstatningskørsel frem til letbanebetjening.

Yderligere forventes merudgifter til letbanedriften, billetkontrollen og handicapkørsel, mens der forventes lavere udgifter til Flextur.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Region Midtjylland

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Regionen Midtjylland	522.764.443	538.077.500	545.370.000	7.292.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 7,3 mio. kr. i Region Midtjylland.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor kørselsudgifterne forøges grundet højere kørselsomfang samt indregning af ekstraomkostninger i forbindelse med anskaffelse af laventrébusser.

Der er indtægtsmæssige udfordringer – som følge af faldende indtægter på Ungdomskort, skolekort og indtægter fra tog-omstigere – som jf. bestyrelsens beslutning fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Tilsvarende er der højere udgifter til letbanedrift samt engangsudgifter til bus-IT (køb af tælleudstyr, der finansieres i 2020).

Kompensation til vognmænd som konsekvens af Region Midtjyllands besparelser er til gengæld lavere, blandt andet efter at Midttrafik har været i dialog med busselskaberne for at reducere ulemperne ved kørselsreduktionerne.

Ligeledes forventes lavere udgifter til den siddende patientbefordring og Flexbus.

I det følgende gennemgås takstudviklingen for de enkelte billettyper. Beskrivelsen tager udgangspunkt i hvad taksterne var i 2016 i forhold til de vedtagne takster for 2020. Af bilag fremgår alle takster i de mellemliggende år.

Enkeltbilletter

Taksterne for enkeltbilletter til voksne har udviklet sig således siden 2016:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	20,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	122,00	2,00	2%

Taksterne på enkeltbilletter har kun ændret sig en gang i perioden. Det har været i 2019, hvor alle enkeltbillettakster steg med 2 kr. For at sikre en hensigtsmæssig betaling i busserne, er det nødvendigt med "hop" på 2 kr. af gangen, så der undgås ørebeløb i forbindelse med børnebilletter.

Dette betyder så også, at taksterne procentuelt er steget mere for korte rejser end for længere rejser.

For børn hhv. pensionister ser udviklingen således ud:

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	10,00	11,00	1,00	10%	2	20,00	22,00	2,00	10%
3	15,00	16,00	1,00	7%	3	30,00	32,00	2,00	7%
4	20,00	21,00	1,00	5%	4	40,00	42,00	2,00	5%
5	25,00	26,00	1,00	4%	5	50,00	52,00	2,00	4%
6	30,00	31,00	1,00	3%	6	60,00	62,00	2,00	3%
7	35,00	36,00	1,00	3%	7	70,00	72,00	2,00	3%
8	40,00	41,00	1,00	3%	8	80,00	82,00	2,00	3%
9	45,00	46,00	1,00	2%	9	90,00	92,00	2,00	2%
10	50,00	51,00	1,00	2%	10	100,00	102,00	2,00	2%
11	55,00	56,00	1,00	2%	11	110,00	112,00	2,00	2%
12	60,00	61,00	1,00	2%	12	120,00	122,00	2,00	2%

Det skal bemærkes at det ikke er praktisk muligt med andre rabatsatser end 50 % på kontantbilletter. Det skyldes at billetudstyret i flertallet af busser udelukkende kan udstede billetter til enten fuld pris (voksen og pensionist) eller halv pris (børn). Det er ikke teknisk muligt f.eks. at udstede billetter med 25 % rabat.

Rejsekort – grundtakst

Taksterne for Rejsekort (grundtakst – uden mængderabat) har udviklet sig således siden 2016:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	18,00	17,60	- 0,40	-2%
3	27,00	28,00	1,00	4%
4	35,00	35,00	-	0%
5	44,00	42,00	- 2,00	-5%
6	54,00	49,00	- 5,00	-9%
7	63,00	56,00	- 7,00	-11%
8	71,00	61,00	- 10,00	-14%
9	79,00	67,00	- 12,00	-15%
10	88,00	73,00	- 15,00	-17%
11	97,00	79,00	- 18,00	-19%
12	106,00	89,00	- 17,00	-16%

Udviklingen har primært været styret af Takst Vest – og reglerne om sammenhæng mellem Rejsekorttakst og Pendlerkorttakst, samt Transportministeriets krav om at Midttrafiks mobilklip skal koste det samme som Rejsekort – grundtakst. Det betød en nedsættelse af taksten på Rejsekort og en stigning på taksten for klippekort ved indførelse af Takst Vest.

Kravet om sammenhæng mellem prisen på Rejsekort og prisen på pendlerkort har betydet at Rejsekorttaksten er faldet betydeligt på de lange strækninger. Det skyldes at man tidligere skulle foretage færre rejser på et pendlerkort til lange rejser i Midttrafik end til korte rejse, for at det kunne betale sig at købe et pendlerkort.

Tendensen genfindes på Rejsekort til børn og pensionister. Også her er lange Rejsekortrejser blevet billigere.

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	9,00	8,80	- 0,20	-2%	2	13,50	13,20	- 0,30	-2%
3	13,50	14,00	0,50	4%	3	20,25	21,00	0,75	4%
4	17,50	17,50	-	0%	4	26,25	26,25	-	0%
5	22,00	21,00	- 1,00	-5%	5	33,00	31,50	- 1,50	-5%
6	27,00	24,50	- 2,50	-9%	6	40,50	36,75	- 3,75	-9%
7	31,50	28,00	- 3,50	-11%	7	47,25	42,00	- 5,25	-11%
8	35,50	30,50	- 5,00	-14%	8	53,25	45,75	- 7,50	-14%
9	39,50	33,50	- 6,00	-15%	9	59,25	50,25	- 9,00	-15%
10	44,00	36,50	- 7,50	-17%	10	66,00	54,75	- 11,25	-17%
11	48,50	39,50	- 9,00	-19%	11	72,75	59,25	- 13,50	-19%
12	53,00	44,50	- 8,50	-16%	12	79,50	66,75	- 12,75	-16%

Klippekort

Som nævnt var det et krav fra ministeriets side i forbindelse med indførelse af Takst Vest, at Midttrafiks klippekort skulle koste det samme som Rejsekortrejser uden mængderabat. Da klippekort tidligere var billigere, medførte kravet en stigning på klippekorttaksten i forbindelse med Takst Vest.

Klippekorttaksten for voksne har udviklet sig således:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	140,00	176,00	36,00	26%
3	200,00	280,00	80,00	40%
4	260,00	350,00	90,00	35%
5	320,00	420,00	100,00	31%
6	380,00	490,00	110,00	29%
7	440,00	560,00	120,00	27%
8	500,00	610,00	110,00	22%
9	560,00	670,00	110,00	20%
10	620,00	730,00	110,00	18%
11	680,00	790,00	110,00	16%
12	740,00	890,00	150,00	20%

Som det fremgår af taksterne for klippekort steget med mellem 16 og 40 % - mest for rejser på 3 hhv. 4 zoner, men i øvrigt med nogenlunde ens ændringer for korte og lange rejser.

For børn og pensionister ser ændringer sådan her ud:

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	85,00	88,00	3,00	4%	2	140,00	132,00	- 8,00	-6%
3	120,00	140,00	20,00	17%	3	200,00	210,00	10,00	5%
4	150,00	175,00	25,00	17%	4	260,00	262,50	2,50	1%
5	180,00	210,00	30,00	17%	5	300,00	315,00	15,00	5%
6	210,00	245,00	35,00	17%	6	340,00	367,50	27,50	8%
7	240,00	280,00	40,00	17%	7	380,00	420,00	40,00	11%
8	270,00	305,00	35,00	13%	8	420,00	457,50	37,50	9%
9	300,00	335,00	35,00	12%	9	460,00	502,50	42,50	9%
10	330,00	365,00	35,00	11%	10	500,00	547,50	47,50	10%
11	360,00	395,00	35,00	10%	11	540,00	592,50	52,50	10%
12	390,00	445,00	55,00	14%	12	580,00	667,50	87,50	15%

Billedet er nogenlunde det samme som for voksne, dog med lidt mindre stigninger.

Pendlerkort

Også på pendlerkort er der sket store takstmæssige ændringer siden 2016. Taksterne ser således ud:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	375,00	384,00	9,00	2%
3	475,00	516,00	41,00	9%
4	605,00	678,00	73,00	12%
5	765,00	840,00	75,00	10%
6	890,00	1.008,00	118,00	13%
7	990,00	1.134,00	144,00	15%
8	1.110,00	1.272,00	162,00	15%
9	1.205,00	1.398,00	193,00	16%
10	1.300,00	1.530,00	230,00	18%
11	1.375,00	1.680,00	305,00	22%
12	1.460,00	1.950,00	490,00	34%

Da pendlerkort er de samme for busser og tog, skal pendlerkorttaksterne aftales med DSB og ARRIVA Tog. Disse har traditionelt haft højere takster på pendlerkort end trafikselskaberne, hvilket er en af årsagen til de store stigninger især på længere rejser.

Samtidig er det i Takst Vest formuleret en hensigtserklæring om at takster på pendlerkort over tid skal udjævnes vest for Storebælt. Midttrafik har traditionelt haft lavere takster end de øvrige trafikselskaber på pendlerkort, så derfor har parterne arbejdet for denne udjævning ved at lade taksterne i Midttrafik stige mere end takststigningsloftet på de zonelængder Midttrafik har været billigere, samtidig med at andre trafikselskaber har holdt disse takster i ro. På trods af de ret store stigninger i Midttrafiks område, har Midttrafik fortsat billigere pendlerkort end de øvrige selskaber.

Forskellen mellem Midttrafiks pendlerkorttakster og de øvrige selskaber fremgår af denne tabel med takster for 2020:

Voksen		
Zoner	Midttrafik	Øvrige trafikselskaber
2	384,00	384,00
3	516,00	516,00
4	678,00	690,00
5	840,00	864,00
6	1.008,00	1.020,00
7	1.134,00	1.170,00
8	1.272,00	1.350,00
9	1.398,00	1.500,00
10	1.530,00	1.650,00
11	1.680,00	1.830,00
12	1.950,00	2.010,00

Det er især togoperatørernes forhåbning, at en fuld harmonisering af disse takster vil være opnået i løbet af yderligere 2-3 år.

For børn og pensionister ser udviklingen således ud:

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	275,00	192,00	- 83,00	-30%	2	210,00	288,00	78,00	37%
3	350,00	258,00	- 92,00	-26%	3	255,00	387,00	132,00	52%
4	440,00	339,00	- 101,00	-23%	4	315,00	508,50	193,50	61%
5	555,00	420,00	- 135,00	-24%	5	400,00	630,00	230,00	58%
6	640,00	504,00	- 136,00	-21%	6	460,00	756,00	296,00	64%
7	720,00	567,00	- 153,00	-21%	7	510,00	850,50	340,50	67%
8	790,00	636,00	- 154,00	-19%	8	570,00	954,00	384,00	67%
9	870,00	699,00	- 171,00	-20%	9	620,00	1.048,50	428,50	69%
10	930,00	765,00	- 165,00	-18%	10	670,00	1.147,50	477,50	71%
11	980,00	840,00	- 140,00	-14%	11	705,00	1.260,00	555,00	79%
12	1.040,00	975,00	- 65,00	-6%	12	740,00	1.462,50	722,50	98%

Børn har fået billigere pendlerkort som følge af kravet om 50 % børnerabat på alle billettyper. Det påvirker dog primært kommunernes køb af Skolekort. Ud over disse sælges der meget få pendlerkort til børn, da børnene som hovedregel kan rejse med gratis med på forældres billetter.

For pensionister er der tale om væsentlige takststigninger generelt. Det skyldes at rabatten på 25 % fra Takst Vest's start er noget lavere end den var tidligere.

I den forbindelse skal man være opmærksom på at man i Horsens, Randers, Holstebro og Struer Kommune har indført særligt billige pendlerkort til pensionister (365 kr. årligt) kun til bus. I Aarhus kan man købe et billigt deltidskort til pensionister – også kun til bus indenfor kommunen – til 185 kr. (2020 priser). Sidstnævnte tilbud udbredes primo 2020 til alle andre kommuner.

Sammenfatning

Som det fremgår er der forskelle på udviklingen afhængig af billettyper og rejselængder.

Sammenfattende kan det siges at;

- Korte rejser har fået relativt dyrere enkeltbilletter end gennemsnittet. Til gengæld er pendlerkort ikke steget så meget.
- Mellemlange rejser har fået dyrere klippekort end gennemsnittet.
- Lange rejser har fået dyrere pendlerkort end gennemsnittet, men til gengæld lavere takster på Rejsekort. Midttrafik kan ikke nedsætte taksterne for pendlerkort til lange rejser. Dette kan kun ske i forbindelse med særlige kampagner og i begrænsede perioder og hvis togoperatørerne accepterer det.

Fordeling af rejser i Midttrafik – afhængig af zonelængder - fremgår af denne tabel:

Zoner	Andel
2	64,3%
3	13,4%
4	8,6%
5	6,2%
6	2,4%
7	1,2%
8	2,4%
9	1,1%
10	0,1%
11	0,3%
12	0,1%

BILAG – Takster 2016-2020

Enkeltbilletter

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	20,00	20,00	20,00	22,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	30,00	30,00	32,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	40,00	40,00	42,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	50,00	50,00	52,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	60,00	60,00	62,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	70,00	70,00	72,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	80,00	80,00	82,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	90,00	90,00	92,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	100,00	100,00	102,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	110,00	110,00	112,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	120,00	120,00	122,00	122,00	2,00	2%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	10,00	10,00	10,00	11,00	11,00	1,00	10%
3	15,00	15,00	15,00	16,00	16,00	1,00	7%
4	20,00	20,00	20,00	21,00	21,00	1,00	5%
5	25,00	25,00	25,00	26,00	26,00	1,00	4%
6	30,00	30,00	30,00	31,00	31,00	1,00	3%
7	35,00	35,00	35,00	36,00	36,00	1,00	3%
8	40,00	40,00	40,00	41,00	41,00	1,00	3%
9	45,00	45,00	45,00	46,00	46,00	1,00	2%
10	50,00	50,00	50,00	51,00	51,00	1,00	2%
11	55,00	55,00	55,00	56,00	56,00	1,00	2%
12	60,00	60,00	60,00	61,00	61,00	1,00	2%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	20,00	20,00	20,00	22,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	30,00	30,00	32,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	40,00	40,00	42,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	50,00	50,00	52,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	60,00	60,00	62,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	70,00	70,00	72,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	80,00	80,00	82,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	90,00	90,00	92,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	100,00	100,00	102,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	110,00	110,00	112,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	120,00	120,00	122,00	122,00	2,00	2%

Rejsekort - grundtakst

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	18,00	18,00	17,00	17,00	17,60	- 0,40	-2%
3	27,00	27,00	27,00	27,00	28,00	1,00	4%
4	35,00	35,00	33,00	33,00	35,00	-	0%
5	44,00	44,00	40,00	40,00	42,00	- 2,00	-5%
6	54,00	54,00	47,00	47,00	49,00	- 5,00	-9%
7	63,00	63,00	54,00	54,00	56,00	- 7,00	-11%
8	71,00	71,00	59,00	59,00	61,00	- 10,00	-14%
9	79,00	79,00	65,00	65,00	67,00	- 12,00	-15%
10	88,00	88,00	71,00	71,00	73,00	- 15,00	-17%
11	97,00	97,00	77,00	77,00	79,00	- 18,00	-19%
12	106,00	106,00	87,00	87,00	89,00	- 17,00	-16%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	9,00	9,00	8,50	8,50	8,80	- 0,20	-2%
3	13,50	13,50	13,50	13,50	14,00	0,50	4%
4	17,50	17,50	16,50	16,50	17,50	-	0%
5	22,00	22,00	20,00	20,00	21,00	- 1,00	-5%
6	27,00	27,00	23,50	23,50	24,50	- 2,50	-9%
7	31,50	31,50	27,00	27,00	28,00	- 3,50	-11%
8	35,50	35,50	29,50	29,50	30,50	- 5,00	-14%
9	39,50	39,50	32,50	32,50	33,50	- 6,00	-15%
10	44,00	44,00	35,50	35,50	36,50	- 7,50	-17%
11	48,50	48,50	38,50	38,50	39,50	- 9,00	-19%
12	53,00	53,00	43,50	43,50	44,50	- 8,50	-16%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	13,50	13,50	12,75	12,75	13,20	- 0,30	-2%
3	20,25	20,25	20,25	20,25	21,00	0,75	4%
4	26,25	26,25	24,75	24,75	26,25	-	0%
5	33,00	33,00	30,00	30,00	31,50	- 1,50	-5%
6	40,50	40,50	35,25	35,25	36,75	- 3,75	-9%
7	47,25	47,25	40,50	40,50	42,00	- 5,25	-11%
8	53,25	53,25	44,25	44,25	45,75	- 7,50	-14%
9	59,25	59,25	48,75	48,75	50,25	- 9,00	-15%
10	66,00	66,00	53,25	53,25	54,75	- 11,25	-17%
11	72,75	72,75	57,75	57,75	59,25	- 13,50	-19%
12	79,50	79,50	65,25	65,25	66,75	- 12,75	-16%

Klippekort

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	140,00	140,00	170,00	170,00	176,00	36,00	26%
3	200,00	200,00	270,00	270,00	280,00	80,00	40%
4	260,00	260,00	330,00	330,00	350,00	90,00	35%
5	320,00	320,00	400,00	400,00	420,00	100,00	31%
6	380,00	380,00	470,00	470,00	490,00	110,00	29%
7	440,00	440,00	540,00	540,00	560,00	120,00	27%
8	500,00	500,00	590,00	590,00	610,00	110,00	22%
9	560,00	560,00	650,00	650,00	670,00	110,00	20%
10	620,00	620,00	710,00	710,00	730,00	110,00	18%
11	680,00	680,00	770,00	770,00	790,00	110,00	16%
12	740,00	740,00	870,00	870,00	890,00	150,00	20%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	85,00	85,00	85,00	85,00	88,00	3,00	4%
3	120,00	120,00	135,00	135,00	140,00	20,00	17%
4	150,00	150,00	165,00	165,00	175,00	25,00	17%
5	180,00	180,00	200,00	200,00	210,00	30,00	17%
6	210,00	210,00	235,00	235,00	245,00	35,00	17%
7	240,00	240,00	270,00	270,00	280,00	40,00	17%
8	270,00	270,00	295,00	295,00	305,00	35,00	13%
9	300,00	300,00	325,00	325,00	335,00	35,00	12%
10	330,00	330,00	355,00	355,00	365,00	35,00	11%
11	360,00	360,00	385,00	385,00	395,00	35,00	10%
12	390,00	390,00	435,00	435,00	445,00	55,00	14%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	140,00	140,00	127,50	127,50	132,00	- 8,00	-6%
3	200,00	200,00	202,50	202,50	210,00	10,00	5%
4	260,00	260,00	247,50	247,50	262,50	2,50	1%
5	300,00	300,00	300,00	300,00	315,00	15,00	5%
6	340,00	340,00	352,50	352,50	367,50	27,50	8%
7	380,00	380,00	405,00	405,00	420,00	40,00	11%
8	420,00	420,00	442,50	442,50	457,50	37,50	9%
9	460,00	460,00	487,50	487,50	502,50	42,50	9%
10	500,00	500,00	532,50	532,50	547,50	47,50	10%
11	540,00	540,00	577,50	577,50	592,50	52,50	10%
12	580,00	580,00	652,50	652,50	667,50	87,50	15%

Pendlerkort

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	375,00	375,00	375,00	380,00	384,00	9,00	2%
3	475,00	475,00	500,00	510,00	516,00	41,00	9%
4	605,00	605,00	650,00	660,00	678,00	73,00	12%
5	765,00	765,00	800,00	822,00	840,00	75,00	10%
6	890,00	890,00	950,00	972,00	1.008,00	118,00	13%
7	990,00	990,00	1.075,00	1.098,00	1.134,00	144,00	15%
8	1.110,00	1.110,00	1.200,00	1.230,00	1.272,00	162,00	15%
9	1.205,00	1.205,00	1.325,00	1.350,00	1.398,00	193,00	16%
10	1.300,00	1.300,00	1.450,00	1.480,00	1.530,00	230,00	18%
11	1.375,00	1.375,00	1.575,00	1.610,00	1.680,00	305,00	22%
12	1.460,00	1.460,00	1.800,00	1.860,00	1.950,00	490,00	34%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	275,00	275,00	187,00	190,00	192,00	- 83,00	-30%
3	350,00	350,00	250,00	255,00	258,00	- 92,00	-26%
4	440,00	440,00	325,00	330,00	339,00	- 101,00	-23%
5	555,00	555,00	400,00	411,00	420,00	- 135,00	-24%
6	640,00	640,00	475,00	486,00	504,00	- 136,00	-21%
7	720,00	720,00	537,00	549,00	567,00	- 153,00	-21%
8	790,00	790,00	600,00	615,00	636,00	- 154,00	-19%
9	870,00	870,00	662,00	675,00	699,00	- 171,00	-20%
10	930,00	930,00	725,00	740,00	765,00	- 165,00	-18%
11	980,00	980,00	787,00	805,00	840,00	- 140,00	-14%
12	1.040,00	1.040,00	900,00	930,00	975,00	- 65,00	-6%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	210,00	210,00	281,00	285,00	288,00	78,00	37%
3	255,00	255,00	375,00	382,50	387,00	132,00	52%
4	315,00	315,00	487,00	495,00	508,50	193,50	61%
5	400,00	400,00	600,00	616,50	630,00	230,00	58%
6	460,00	460,00	712,00	729,00	756,00	296,00	64%
7	510,00	510,00	806,00	823,50	850,50	340,50	67%
8	570,00	570,00	900,00	922,50	954,00	384,00	67%
9	620,00	620,00	993,00	1.012,50	1.048,50	428,50	69%
10	670,00	670,00	1.087,00	1.110,00	1.147,50	477,50	71%
11	705,00	705,00	1.181,00	1.207,50	1.260,00	555,00	79%
12	740,00	740,00	1.350,00	1.395,00	1.462,50	722,50	98%

TRAFIKPLAN
JUNI 2019



KOLLEKTIV TRAFIKPLAN FOR RANDERS KOMMUNE 2020



RANDERS KOMMUNE

Laksetorvet

8900 Randers

Tlf.: 89 15 15 15

E-mail: randers.kommune@randers.dk

MIDTTRAFIK

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00

E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

FORORD

God mobilitet er en væsentlig forudsætning for at skabe vækst og udvikling i Randers Kommune. Hvis kommunen skal fastholde og styrke sin rolle som en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune, er det derfor helt essentielt, at kommunens borgere kan komme omkring; til arbejde, uddannelse, skole, service- og fritidstilbud. Den kollektive trafik er en vigtig del af det samlede transportsystem, og derfor har Randers Kommune truffet beslutning om at udarbejde en kollektiv trafikplan for kommunens samlede, kollektive trafiknet.

Denne rapport indeholder en analyse af den nuværende betjening i Randers Kommune, en række servicemålsætninger for den fremadrettede betjening samt et forslag til omlægning og harmonisering af den kollektive trafik. Forslaget berører omlægninger i busnettet i Randers by, betjeningen af øvrige byer og landdistriktet og kan samlet iværksættes indenfor kommunens nuværende økonomiske ramme til kollektiv trafik.

Trafikplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Midttrafik og Randers Kommune. I december 2018 blev servicemålene for betjening af oplandet politisk vedtaget, og i april 2019 var trafikplanens principper, herunder betjeningsomfang og linjeføringer, i offentlig høring. Som tillæg til denne rapport er der udarbejdet et notat med oversigt over indkomne høringssvar og Midttrafiks anbefalinger hertil. I efteråret 2019 afholdes der desuden en høring af konkrete køreplaner. Når trafikplanen er godkendt politisk, sættes de foreslåede omlægninger i drift fra Midttrafiks køreplanskifte 2020.

INDHOLD

INDLEDNING	6
Formål	7
BAGGRUND	8
Geografi og demografi	8
Det kommunale bymønster	8
Kollektiv trafik i Randers Kommune	8
ANALYSE	14
Analyse af betjeningen i oplandet	14
Analyse af betjeningen i Randers by	15
SERVICEMÅL	18
Servicemål i oplandet	18
Servicemål i Randers by	20
NYT NET I RANDERS KOMMUNE	22
Konsekvenser ved omlægningerne	22
NYT NET I RANDERS BY	28
Lokalruter	28
Randers by	28
Konsekvenser ved omlægningerne	28
FREMKOMMELIGHED	36
Identificering af problemer	36
Samspil 2030	37
BILAG	
Bilag 1: Betjening af oplandet	



INDLEDNING

Mobilitet er en væsentlig forudsætning for udviklingen i Randers Kommune. Det skal være let at komme omkring, så Randers Kommune også fremover vil være en attraktiv kommune at bosætte sig og drive virksomhed i.

Randers Kommune har en fordelagtig placering i det østjyske bybånd, der strækker sig fra Haderslev i syd til Randers i nord. Det er infrastrukturen, der binder bybåndet sammen, og den centrale del af båndet, langs motorvej E45, betegnes som en af Danmarks to vækstregioner. Her er der stor befolkningsvækst og arbejdsdeling mellem byerne.

Fra Randers er der kort afstand til flere af landets store byer, bl.a. Aalborg og Aarhus, og kommunen er desuden koblet på det centrale motorvejs- og jernbanenet. Dette giver let adgang til resten af landet og et stort arbejdsopland for kommunen.

Randers Kommune ønsker at udnytte sin gunstige placering og forbedre mobiliteten i kommunen:

”Fra Randers kan man nå mere end 1 mio. mennesker på en time. Vi er en del af den østjyske millionby og det er infrastrukturen, der binder bybåndet sammen. Mobilitet er nøglen til vores udvikling. Vi vil forbedre adgangen til omverdenen, mindske trængsel på de centrale veje og skabe bedre mobilitet i kommunen.”
(kilde: Randers Kommune, Strategi 2017 – Vi vil muliggørelserne)

Med denne trafikplan sættes der derfor fokus på at forbedre mobiliteten i Randers Kommune ved en gennemgang og om-lægning af den kollektive trafik.

FORMÅL

Formålet med den kollektive trafikplan for Randers Kommune er at gennemgå og gentænke det kollektive trafiknet med henblik på at forbedre tilbuddet indenfor rammerne af budgettet. Med trafikplanen sættes der i højere grad fokus på at differentiere den kollektive trafik, så de største byer og rejsestrømme prioriteres, mens de mindste byer og rejsestrømme i højere grad serviceres af mere fleksible kørselsordninger. Dette skal sikre, at kommunens ressourcer til kollektiv trafik udnyttes bedst muligt, og at det kollektive tilbud passer til borgernes behov.

Planen skal understøtte Randers Kommunes ønsker til udviklingen af den kollektive trafik samt adressere de konkrete problemstillinger, der findes på området. Trafikplanen skal desuden være retningsgivende for den fremadrettede prioritering og planlægning af det kollektive trafiktilbud i kommunen.

Den kollektive trafikplan har til formål at:

- Kortlægge det nuværende rutenet i Randers Kommune og bybusnettet i Randers by for at afdække, om der findes potentialer i at omlægge kørslen
- Opstille servicemålsætninger for den fremadrettede betjening på landet, i mindre byer og i Randers
- På baggrund af servicemålene at udarbejde et forslag til et nyt trafiknet i Randers Kommune og et nyt bybusnet i Randers by
- Konsekvensbeskrive de forslåede omlægninger

BAGGRUND

GEOGRAFI OG DEMOGRAFI

Der bor knap 98.300 indbyggere (2018) i Randers Kommune, hvoraf ca. 62.700 bor i Randers by. Det gør Randers til landets sjette største by, og Randers Kommune til landets syvendeste kommune.

Randers Kommune blev dannet ved kommunesammenlægningen i 2007 og består af tidligere Randers, Langå, Nørhald og Purhus kommuner samt den vestlige halvdel af Sønderhald Kommune og Havndalområdet i tidligere Mariagerfjord Kommune.

Randers Kommune grænser op til Mariagerfjord Kommune mod nord, Viborg Kommune mod vest, Favrskov Kommune mod syd samt Kattegat og Djursland kommunerne mod øst.

DET KOMMUNALE BYMØNSTER

I Kommuneplan 2017 beskrives en hierarkisk opdeling af kommunens byer i hhv. Randers, centerbyer, lokalbyer, landsbyer og mindre landsbyer. Bymønstret angiver Byrådets vurdering af byernes rolle i kommunen, og hvordan de hver især bør udvikles.

Planlægningen og prioriteringen af den kollektive trafik har stor indflydelse på de enkelte byers udviklingsmuligheder, og den kollektive trafikplan skal derfor støtte op om det kommunale bymønster. I trafikplanen skal der således fastsættes en række servicemål, der tager højde for bymønstret og kommunens ønsker ift. byernes fortsatte udvikling.

Randers

Randers er kommunens største by og administrative centrum. Byen indeholder et rigt byliv med et varieret udbud af handel, kultur, service, uddannelser og arbejdspladser. Randers er desuden et vigtigt, infrastrukturelt knudepunkt, idet byen har tog- og motorvejsforbindelse til resten af landet.

Centerbyer

Byerne Langå, Assentoft og Spentrup fungerer som centerbyer

for hver deres opland og indeholder både private og offentlige servicefunktioner. Kommunens ønske er at understøtte centerbyernes rolle som bosætnings- og handelsbyer og samtidig at styrke samspillet mellem Randers og centerbyerne.

Lokalbyer

Lokalbyer er byer, hvor kommunen ønsker at understøtte lokale initiativer ift. vækst og nybyggeri. Kommuneplanens rammer giver derfor mulighed for udvikling og udstykning af nye byggegrunde. De største lokalbyer i Randers Kommune er Fårup, Havndal, Gjerlev og Øster Tørslev.

Landsbyer og mindre landsbyer

Landsbyer og mindre landsbyer er byer i landzone, og som følge deraf er der begrænsninger ift. udviklingen i byerne. Randers Kommune ønsker her at understøtte private initiativer, der kan underbygge den lokale identitet og sammenhængskraft.

KOLLEKTIV TRAFIK I RANDERS KOMMUNE

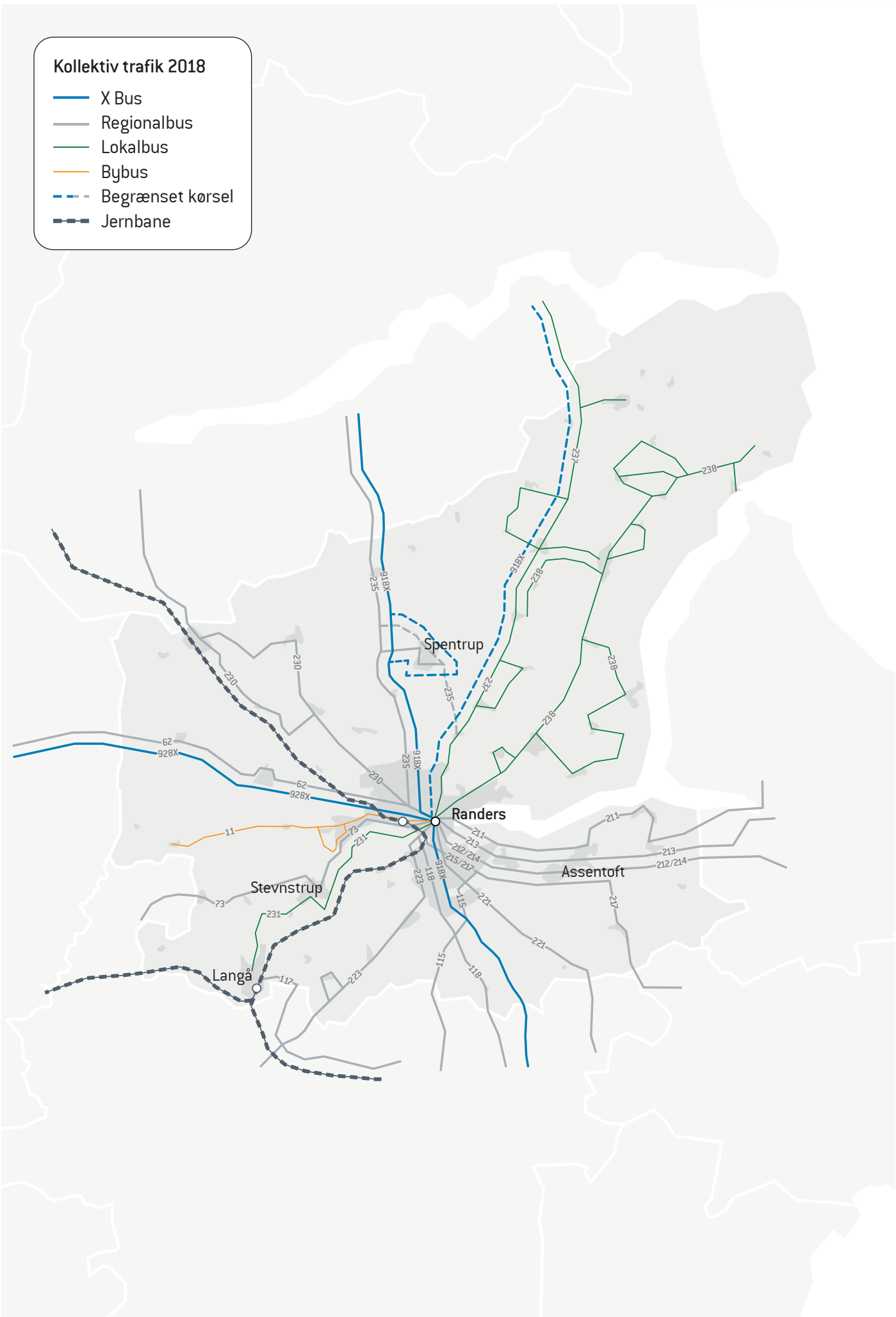
Randers Kommune har en bred dækning med kollektiv trafik, der sikrer, at kommunens borgere kan komme omkring. Den kollektive trafik i Randers Kommune består af tog, X Busruter, regionale ruter, lokale ruter, skolebusruter, flextrafik og bybuslinjer i Randers by. Randers Kommune bestiller den lokale bustrafik hos Midttrafik, der administrerer driften, mens togtrafikken varetages af hhv. DSB og Arriva.

Tog

I Randers Kommune er der togstationer i hhv. Randers og Langå. Fra Randers betjener DSB togforbindelsen nordpå mod Aalborg og sydpå mod Aarhus, Fyn og Sjælland. Der er halvtimedrift på hverdage og i weekender. Fra Langå betjener DSB den gennemgående nord-sydforbindelse, mens Arriva betjener strækningen Struer, Skive, Viborg, Langå og Aarhus. På denne strækning er der halvtimedrift i dagtimerne på hverdage og timedrift aften og i weekender.

Kollektiv trafik 2018

- X Bus
- Regionalbus
- Lokalbus
- Bybus
- - - Begrænset kørsel
- - - Jernbane



X Bus

X Busser er ekspresbusruter, der kører efter mottoet: få stop, hurtigt frem. På ruterne er der som udgangspunkt indsat ekstra komfortable busser med gratis Wi-Fi og skærme med rejseinformation, og nogle desuden med toilet. X Busruterne kører i hele Jylland og forbinder primært større byer, der ikke er forbundet af tognettet. X Busruter benyttes typisk til pendling og fritidsrejser over større afstande. Ruterne bestilles og finansieres af Region Midtjylland, evt. i samarbejde med nabotrafikselskaber og -regioner.

Randers Kommune betjenes af to X Busruter; 918X og 928X. Rute 918X kører mellem Hadsund, Mariager, Randers og Aarhus, mens rute 928X forbinder Holstebro, Viborg og Randers.

Regionale ruter

Regionale ruter kører typisk på tværs af kommunegrænser og sikrer forbindelse mellem større byer i regionen. Ruterne benyttes i høj grad af pendlere til arbejde og uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne i regionen. De regionale ruter bestilles og finansieres af Region Midtjylland, evt. i samarbejde med nabotrafikselskaber og -regioner.

Randers Kommune betjenes af 14 regionale ruter; 62, 73, 115, 117, 118, 211, 212, 213, 214, 217, 221, 223, 230 og 235.

Lokale ruter

De lokale ruter kører typisk internt i kommunen og bestilles og finansieres derfor af Randers Kommune. Ruterne kan dog også køre på tværs af kommunegrænser og have delt finansiering mellem flere kommuner.

Randers Kommune har i alt ti lokale ruter. To lokalruter, 237 og 238, betjener den nord- og nordvestlige del af kommunen, én rute, 231, betjener Langå - Randers, mens syv lokalruter, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, kører i og omkring Randers by.

Skolebusruter

Skolebusruter er ruter, der som oftest kun har få, daglige afgang tilpasset skolernes ringetider og elevernes behov. Skolebusserne fragter befordringsberettigede skoleelever til og fra skole. Randers Kommune har en blanding af åbne og lukkede skolebusruter, og varetager selv ruterne ift. planlægning af kørsel og udarbejdelse af køreplaner. De åbne skolebusruter udføres

af forskellige busselskaber på kontrakt for Midttrafik, mens Randers Kommune har fuld administration med de lukkede skoleruter.

De åbne skoleruter er uden billetteringsudstyr, og alle kan således gratis benytte ruterne, så længe der er plads.

Flextrafik

I Midttrafiks område findes der tre fleksible kørselsordninger under flextrafik; Flextur, Flexbus og Plustur. I Randers Kommune tilbydes der pt. kørselsordningerne Flextur og Flexbus. Flextrafik kan økonomisk og ressourcemæssigt være et godt alternativ til fast rutekørsel med bus på tidspunkter eller i områder, hvor der kun er få eller ingen kunder, og hvor det derfor er svært at opretholde en acceptabel betjening med traditionel kollektiv trafik. Flextrafik kan dels erstatte, dels supplere, busdriften i disse områder eller på disse tidspunkter.

Flextur

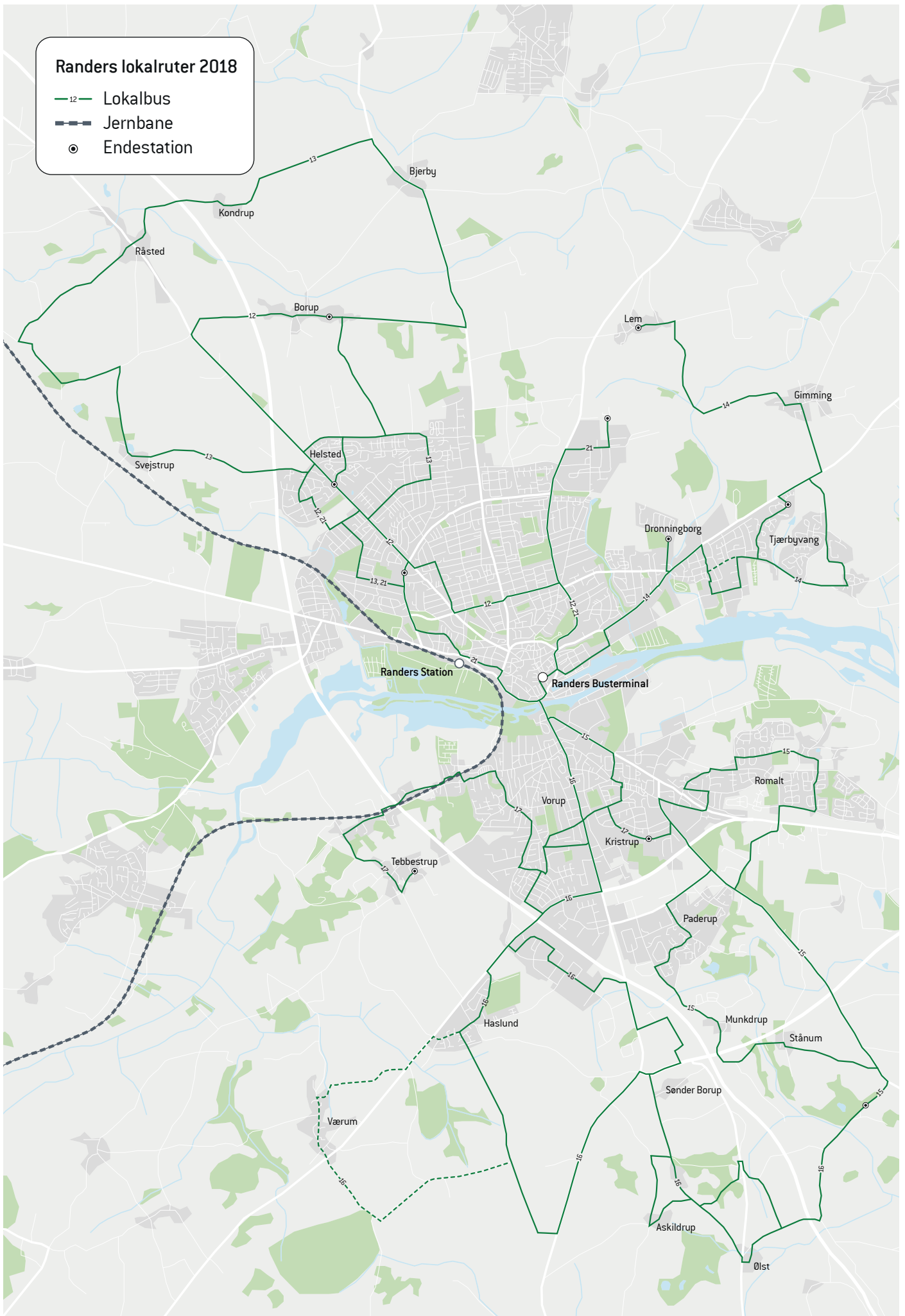
Flextur er et tilbud om kørsel fra kantsten til kantsten ved bestilling. Kunden bliver kørt i taxi, person- eller liftvogn, og der kan være andre med på turen, da kørslen koordineres med anden flextrafik eller patientbefordring. Flexturen skal bestilles vha. app, online eller telefonisk senest en time før ønsket afhentning. Kundens pris for en Flextur fastsættes af den enkelte kommune.

I Randers Kommune er prisen for en Flextur 7 kr./km (min. 35 kr. pr. tur) ved kørsel fra Randers byzone til oplandet, fra oplandet til Randers byzone eller mellem destinationer i oplandet. Internt i Randers by, eller hvis turen krydser en kommune- eller regionsgrænse, er prisen 14 kr./km (min. 100 kr. pr. tur inkl. de første 5 km).

Flexbus

Flexbus er kørsel fra stoppested til stoppested ved bestilling. De tilgængelige Flexbusafgange fremgår af de pågældende køreplaner. Kørslen skal bestilles senest en time før ønsket afgang, og det koster almindelig bustakst at køre med Flexbusen.

Ill. 11.1: Lokalruter i og omkring Randers by før trafikplanens omlægninger. Lokalruterne 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 21 er en blanding mellem skolekørsel, kørsel til industri og bybuskørsel i Randers.





Bybus

Bybusser har til formål at betjene større byområder lokalt, oftest til og fra centrum. Bybuslinjer binder byområder sammen og benyttes bl.a. til skole- og arbejdspendling, fritid og indkøb.

I Randers by findes et bybusnet bestående af ti linjer; 1, 2, 3, 4, 4E, 5, 6, 7, 10, 11. Hver linje betjener to bydele - én nord for fjorden og én syd for fjorden. Alle linjer mødes i dag ved busterminalen, hvor der kan foretages skift på faste minuttal fire gange i timen.

Fordelene ved det nuværende system er blandt andet, at de gennemgående linjer minimerer antallet af skift, at der er en sikker og nem korrespondance på busterminalen mellem alle linjer, og at der sikres kvarters- og halvtimesdrift i dagtimerne. Ulempen ved systemet er, at det er meget stift og kun vanskeligt kan tilpasses i forhold til f.eks. nye byudviklingsområder, placering af nye uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser. Det er meget vanskeligt at betjene de største pendlerstrømme med direkte ruter, og systemet er meget sårbart over dårlig fremkommelighed, der medfører forsinkelser for den kollektive trafik, fordi korrespondance kræver en høj grad af rettighed. Korrespondanceprincippet lægger desuden beslag på et forholdsvist stort areal i midtbyen, idet busterminalen skal kunne rumme mange samtidigt holdende busser.

ANALYSE

ANALYSE AF BETJENINGEN I OPLANDET

I Randers Kommune er serviceniveauet meget uens og bærer præg af gamle kommunegrænser. Nogle steder ses der således et højt betjeningsniveau af mindre byer mens større byer må klare sig med mindre kørsel. Et eksempel herpå er Fårup og Asferg, som ikke har aftenbetjening og betjening om søndagen, mens Haslund både er betjent af en bybus, en lokalrute og en regionalrute. Der findes derfor et potentiale i at harmonisere og ensarte betjeningen i hele kommunen, så alle borgere sikres et sammenligneligt serviceniveau.

Udenfor de større byer er der særlige udfordringer forbundet med at drive kollektiv trafik. Det er især udviklingen i demografi og et højt bilejerskab, der gør det vanskeligt at opretholde en tilfredsstillende betjening. Flere steder er betjeningen gradvist blevet reduceret, og for borgerne i disse områder betyder det bl.a., at det kan være vanskeligt at deltage i aktiviteter i de større byer om aftenen og i weekenden, hvis de er afhængige af kollektiv trafik. I disse områder kan Midttrafiks flextrafikprodukter spille en afgørende rolle i at sikre mobiliteten.

På baggrund af Landdistriktsudvalgets undersøgelse af offentlig transport i landdistriktet, besluttede Miljø- og Teknikudvalget i Randers Kommune i november 2017 at igangsætte et forsøg med Flexbus for at se, om dette produkt kunne bidrage til at skabe en bedre mobilitet i landdistriktet.

Forsøg med Flexbus.

I forsøget blev der indsat en række Flexbusture om aftenen og i weekenden på to ruter, dels som erstatning for dårligt benyttede afgang og dels som en serviceudvidelse, hvor nye Flexbusture blev indsat som supplement til den ordinære køreplan. Forsøget blev gennemført i perioden 1. april – 30. september 2018

På rute 230 mellem Fårup og Randers blev der indsat nye Flexbusture som supplement til busbetjeningen, og på rute 237 mellem Hadsund og Randers blev tre ordinære busafgange om

søndagen ændret til otte Flexbusture. Derudover blev der indsat Flexbusture om aftenen fra mandag til lørdag.

I forsøgsperioden blev der på rute 230 foretaget i alt 182 Flexbusrejser, svarende til 16 % af de udbudte ture, og 495 rejser på rute 237 med Flexbus, svarende til 57 % af de udbudte ture. Rejserne blev i overvejende grad foretaget på søn- og helligdage. 75 % af turene blev kørt med én kunde og 25 % af turene med to eller flere kunder i samme bil. 77 % af turene blev kørt fra byer med flere end 500 indbyggere og 23 % fra byer med færre end 500 indbyggere.

Der blev afholdt borgermøder før forsøgets opstart med orientering om projektet og igen efter forsøgets afslutning ift. evaluering af projektet. Særligt de unge gav her udtryk for, at de var glade for at have muligheden for at komme hjem fra Randers om aftenen og i weekender. Der blev ikke udtrykt modvilje mod at skulle bestille en Flexbusafgang, selvom det gav mindre fleksibilitet. Flere ytrede ønske om mulighed for at benytte Rejsekortet, hvilket der arbejdes videre med.

Forsøget var udgiftsneutralt for Randers Kommune, dvs. at økonomien til de udførte Flexbusture nogenlunde svarede til udgiften for de tre faste søndagsafgange på rute 237, der i forsøgsperioden var konverteret til i alt 22 Flexbusafgange på de to ruter. Resultatet var dermed en udvidelse af det samlede antal afgang på begge ruter indenfor den samme økonomiske ramme. Flexbus betragtes derfor som en styrkelse af den kollektive trafik, fordi det giver flere afgang og dermed bedre mobilitet i områder eller på tidspunkter, hvor det økonomisk ikke kan svare sig at køre med ordinær, kollektiv trafik.

Resultatet af Flexbusforsøget blev fremlagt for Miljø- og Teknikudvalget i december 2018 sammen med servicemålsætningerne for den kollektive trafikplan, hvor Flexbus er indarbejdet som produkt til betjening af kommunens mindre byer. Udvalget godkendte de fremsatte servicemål.

ANALYSE AF BETJENINGEN I RANDERS BY

I forbindelse med projektets opstart i efteråret 2015, blev der udarbejdet en analyse af bybusnettet i Randers by. Det vurderes ikke, at der er sket væsentlige ændringer i nettet og brugen heraf siden analysens tilblivelse, og analysen vurderes således fortsat at være aktuell.

Analysen indeholder en todelt kundeundersøgelse samt en statistisk analyse af den nuværende betjening og brug. Kundeundersøgelsen består dels af et spørgeskema udsendt via e-Boks og dels af personlige interviews foretaget på Randers Station.

Det elektroniske spørgeskema blev sendt til 50.000 borgere i Randers by. Heraf bevarede ca. 7.000 personer spørgeskemaet, og af dem var 61 % selv brugere af den kollektive trafik. Der blev lavet interviews med i alt 824 personer, hvoraf de fleste var i alderen 16-24 år. Den statistiske analyse består af en områdevis gennemgang af bybusnettet.

Analysen ligger til grund for den foreslåede omlægning af bybusnettet fra køreplansskiftet 2020. På de næste sider opsummeres de væsentligste pointer fra analysen.

Ill. 15.1: Inddeling af Randers by i analyseområder.



Resultater fra bybusanalysen

Analysen har afdækket følgende potentialer for ændring af busnettet i Randers:

- **Mere overskuelig linjestruktur**

Bybusnettet består i dag af mange linjer, der betjener de samme områder, fx kører linjerne 1, 5 og 6 fra busterminalen til Agerskallet i Nordbyen med forskellige linjeføringer. Det betyder, at en kunde, der skal til Agerskallet, skal se på alle tre linjer for at få et overblik over betjeningen. Strukturen betyder også, at især nye kunder har vanskeligt ved at gennemskue den samlede betjening af et område. Der ses derfor et potentiale i at ændre betjeningen i de enkelte områder til en mere overskuelig linjestruktur.

- **Øget tilfredshed**

I e-Boksundersøgelsen blev der spurgt til brugernes tilfredshed med det nuværende bybusnet. 64 % (4.483 respondenter) svarede, at de var meget tilfredse eller tilfredse med bybusnettet i dag. Tilfredsheden var dog meget forskellig områderne imellem. De senere år er bybusbetjeningen om aftenen reduceret, og undersøgelsen viste, at der var utilfredshed med denne ændring og brugerne savnede kørsel om aftenen. Undersøgelsen viste, at følgende kan være med til at øge tilfredsheden og benyttelsen af den kollektive trafik:

- Bedre tilbud om aftenen/weekender
- Højere frekvens
- Større sammenhæng med særligt regionale busser

- **Gennemgang af stoppesteder**

Analysen viser, at Randers i dag har et tæt og fladedækkende bybusnet, hvor næsten 100 % af byområdet er dækket af et stoppested indenfor en radius af 400 m. Der er hermed tale om et serviceorienteret net med stor områdedækning. Områdedækningen sker i et vist omfang på bekostning af enkelthed, overskuelighed og frekvens. Analysen viser også, med de erfaringer der er i andre byer, at der kan være et potentiale i at ændre bybusnettet, så der opnås et mere afbalanceret forhold mellem områdedækning og direkte linjer, fx A-buslinjer. I flere andre byer er bybusstop placeret med en gangafstand i tætbebyggede områder på mellem 400 m og 600 m. I Randers, hvor der er

ca. 600 stoppesteder, er den typiske afstand 200 m. Dette giver en god betjening for de kunder, der benytter stoppestedet, men giver omvendt længere køretider til gene for de kunder, der er i bussen. Analysen af stoppestederne viser også, at mange stoppesteder kun har få kunder pr. dag. Der er således et potentiale i at vurdere alle stoppesteder med henblik på at reducere antallet og dermed mindske køretiden på linjerne.

- **Bybussernes linjeføring og køretid**

Et samlet overblik over bybusnettet viser et meget finmasket bybusnet, der betjener mange veje i Randers by. Det giver en tæt betjening men også en langsom kørsel. Projekter i bl.a. Roskilde og Køge, hvor bybuslinjerne har fået en mere direkte linjeføring og ressourcerne i stedet anvendes til højere frekvens på enkelte A-buslinjer, har givet en stigning i antallet af kunder på 15 – 25 %. I e-Boksundersøgelsen svarede 27 % af respondenterne, der ikke selv benyttede kollektiv trafik, at kortere rejsetider kunne få dem til at benytte bybussen. Samtidig svarede 20 % af respondenterne, der selv benyttede kollektiv trafik, at kortere rejsetider ville få dem til at benytte bybussen oftere. Undersøgelser viser, at kunderne bedre kan acceptere længere gangafstand til et stoppested, hvis køretiden i bussen reduceres og frekvensen øges. Der ses derfor et potentiale i at omlægge bybusnettet i Randers, så der etableres A-buslinjer med en mere direkte linjeføring.

- **Korrespondancer på busterminalen**

E-Boksundersøgelsen viste at 33 % skifter bus på terminalen, heraf godt 20 % internt mellem bybusserne. Undersøgelsen viste også, at størstedelen af skiftene på terminalen foretages for enten at komme mod Nordbyen eller Paderupområdet, hvor de væsentligste destinationer uden for centrum ligger. I dag kører alle bybusserne til terminalen, hvor de har korrespondance med hinanden. Generelle undersøgelser viser, at korrespondancer er vigtige i bybussystemer, hvor frekvensen af afgang er lav, men knap så vigtige, hvor der er høj frekvens, f.eks. afgang hvert 10. – 15. minut. Korrespondance mellem bybusserne på busterminalen giver den fordel, at der kan skiftes mellem busserne, men medfører samtidig bindinger og spildtid. Samtidig er korrespondanceprincippet pladskrævende, da der skal være plads til mange samtidigt holdende busser.

Der ses derfor et potentiale i at revurdere de nuværende korrespondancer.

- **Ændring i betjening af de enkelte byområder**

Kundesanalysen viser, at der er områder i Randers, der har en meget høj betjening, der ikke afspejler sig i antallet af kunder. Fx har Dronningborg fire busser i timen i myldretiden, men antallet af kunder er lavere end i Helsted, der har to busser i myldretiden. Der sker hele tiden udvikling i byen, enten i form af nye områder eller i forbindelse med at områder skifter karakter fra børnefamilieområde til pensionistområde. Et eksempel, hvor der anvendes mange ressourcer, er betjeningen af Vorup med tre linjer og seks afgang i dagtimerne. To af linjerne, 1 og 7, betjener henholdsvis Haslund og Tebbestrup. Begge linjer har en lav gennemsnitsbelægning til og fra busterminalen morgen og eftermiddag. Der kan derfor være et potentiale i at justere betjeningen efter passagergrundlaget i de enkelte byområder.

- **Sammenhænge med de regionale ruter**

Randers betjenes af mange regionale busruter og flere af disse betjener naturligt områder i og udenfor Randers. Sammen med kommunens egne lokalruter er de vigtige i den kollektive trafikbetjening af kommunens landområder. Der er et potentiale i at udnytte de regionale ruters betjening af Randers og omegn, hvor ruterne kan indgå som betjening i stedet for eller i sammenhæng med en bybuslinje. Samtidig skal det undersøges, om korrespondancerne mellem bybusser og regionale busser på busterminalen kan forbedres. E-Boksundersøgelsen har peget på, at korrespondancer mellem de regionale busser og bybusserne kan forbedres, særligt om aftenen.

SERVICEMÅL

SERVICEMÅL I OPLANDET

Den kollektive trafik i Randers Kommune skal planlægges, så der findes et tilbud til alle borgere, og den nuværende betjening skal harmoniseres, så der sikres et sammenligneligt serviceniveau på tværs af kommunens geografi. Der er derfor udarbejdet nedenstående servicemål, der fastsætter niveauet for minimumsbetjeningen i samtlige af kommunens byer. Der tages udgangspunkt i byernes størrelser, hvilket understøtter det kommunale bymønster og Byrådets prioritering af byerne.

Servicemålene angiver minimumsbetjeningen i byerne og antal afgange er til og fra Randers by. En mindre by kan blive betjent af en ordinær bus, hvis byen fx ligger langs en rute, der betjener en større by. I så fald sættes der ikke yderligere bus- eller Flexbusafgange ind, da servicemålene vil være opfyldt. Ligeledes, hvis en by ligger indenfor den tilladte gangafstand til en anden rute, sættes der ikke yderligere bus/Flexbus ind i selve byen. Her forventes det, at borgerne kan bevæge sig til nærmeste rute indenfor gangafstanden.

I planlægningen af nettet tages der desuden højde for konkrete forhold, der kan berettige, at der afviges fra de opstillede servicemål. Et eksempel herpå er Nørbæk, der har 135 indbyggere, og som jf. servicemålene som minimum skal have betjening med Flexbus. I Nørbæk findes der dog en efterskole med knap 100 elever og 25 ansatte, hvilket betyder, at byen er en stor rejsedestination for mange mennesker. I sådanne tilfælde kan

det give mening at differentiere fra servicemålene og tilbyde en højere service end minimumsniveauet.

De største byer med flere end 2.000 indbyggere (Assentoft, Langå, Spentrup og Stevnstrup) skal som minimum have 18 busafgange i dagtimerne på hverdage, hvilket nogenlunde svarer til timedrift med halvtimedrift i myldretiden. Derudover tilbydes der som minimum tre busafgange om aftenen på hverdage og otte busafgange både lørdage og søndage.

Byer med mellem 500 og 1.999 indbyggere skal som minimum have ti busafgange i dagtimerne på hverdage, hvilket nogenlunde svarer til timedrift. Derudover tilbydes der som minimum to busafgange om aftenen på hverdage og seks busafgange både lørdage og søndage.

Mindre byer med mellem 200 og 499 indbyggere skal som minimum have seks busafgange i dagtimerne på hverdage, to Flexbusafgange om aftenen på hverdage og seks Flexbusafgange både lørdage og søndage. Hvis der fra byerne er under 800 m til anden rute, sættes der dog ikke yderligere bus/Flexbus ind i de pågældende byer.

Byer med 100 – 199 indbyggere tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og som minimum seks Flexbusafgange i dagtimerne på hverdage, to Flexbusafgange om aftenen på hverdage og seks Flexbusafgange både lørdage

Antal indbyggere:	Antal afgange, dagtimer hverdage:	Antal afgange, aften (efter kl. 19) hverdage:	Antal afgange, lørdag og søndag:	Tilladt gangafstand:
Over 2.000	18 busafgange	3 busafgange	8 busafgange	-
500 - 1.999	10 busafgange	2 busafgange	6 busafgange	-
200 - 499	6 busafgange	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 800 m
100 - 199	Skolekørsel + 6 Flexbus	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 1.600 m
0 - 99	Skolekørsel + Flextur	Flextur	Flextur	-

og søndage. Hvis der fra byerne er under 1.600 m til anden rute, sættes der dog ikke yderligere bus/Flexbus ind i de pågældende byer.

De mindste byer med under 100 indbyggere samt borgere udenfor byerne tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og Flextur.

Grundtanken med de opstillede servicemål er at tilbyde et sammenligneligt serviceniveau, alt efter bystørrelse, ved at bringe Midttrafiks forskellige produkter, bus, Flexbus og Flextur, i spil. Forsøget med Flexbus viste, at tilbuddet var mest velegnet til byer med mellem 100 og 500 indbyggere. Derfor vil det være muligt at tilbyde samme serviceniveau med Flexbus til de mindre byer, som større byer tilbydes med en almindelig bus. Byer med færre end 100 indbyggere eller borgere, der bor udenfor byerne, tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og Flextur.

Flexbusafgangene vil fremgå af køreplanerne med en note om, at kørslen skal bestilles. Der kan kun bestilles kørsel til og fra de stop, der er angivet i køreplanen. I dette projekt planlægges Flexbusruterne, så de pågældende byer får forbindelse til og fra Randers by. Skal borgerne bevæge sig rundt internt i landdistriktet er det i stedet Flextur, de skal anvende.

Takstnedsættelse på Flextur

Med trafikplanen foreslås en takstnedsættelse på Flextur fra nuværende 7 kr./km (min. 35 kr. pr. tur) til 4 kr./km (min 30 kr.

pr. tur), som er den laveste Flexturstakst i Midttrafiks område. Internt i Randers by betales der fortsat fuld takst (14 kr./km og min. 100 kr. pr. tur inkl. de første 5 km) og i resten af kommunen samt til eller fra Randers by betales til nedsat takst. Flextur kan bruges af alle borgere.

Takstnedsættelsen kan ske indenfor den samme økonomiske ramme, som der er til kollektiv trafik i kommunen i dag.

SERVICEMÅL I RANDERS BY

I det tidligere arbejde med omlægning af Randers bybus blev der fastsat nogle vejledende servicemål, der stadig er gældende for planlægningen i dag. Der blev fast servicemål for hhv. områdedækkende buslinjer og for de mere direkte og hurtige A-buslinjer. Servicemålene fastsætter den maksimale afstand fra boligområder til kollektiv trafik for de to linjetyper.

For busnettet i Randers gælder følgende servicemål:

- For områdedækkende buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 400 m i beboelsesområder med etagebyggeri og op til 800 m i andre boligområder.
- For A-buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 800 m i både beboelsesområder med etagebyggeri og andre boligområder.

Afstandene er alene vejledende, da der eksempelvis kan være fysiske forhold eller andet, som ikke gør det muligt at opfylde servicemålene.

NYT NET I RANDERS KOMMUNE

På baggrund af de fastsatte servicemål, er der udarbejdet et forslag til et nyt rutenet for Randers Kommune. Forslaget ses på kortet på modstående side.

KONSEKVENSER VED OMLÆGNINGERNE

Forslaget medfører en række konsekvenser for betjeningen af byerne i oplandet i Randers Kommune. Den samlede oversigt over byerne med nuværende og fremtidigt betjeningsniveau findes i bilag 1.

Trafikplanforslaget harmoniserer betjeningen i hele Randers Kommune, så borgerne sikres et sammenligneligt serviceniveau efter bystørrelse. Generelt får langt de fleste byer en forbedret service med trafikplanens omlægninger. Der er således 37 byer, der totalset får flere afgang, end de har i dag, 35 byer, der får det samme antal afgang som i dag, og to byer, der ikke har busbetjening i dag, der vil få betjening i form af Flexbus. Modsat er der 13 byer, der totalset får færre afgang end i dag og otte byer, der helt mister betjeningen.

Byer, der får flere afgang end i dag

Der er i alt 39 byer, der totalset får flere afgang end i dag, herunder de to byer, Udbyneder og Kærby, der i dag ikke er betjent med kollektiv trafik.

De byer, der får flere afgang, er Langå, Spentrup, Hornbæk, Øster Bjerregrav, Fårup, Havndal, Gjerlev, Mejlby, Asferg, Mellerup, Gassum, Uggelhuse, Råsted, Hald, Ålum, Albæk, Gimming, Linde, Sønderbæk, Støvring, Enslev, Hvidsten, Nørbæk, Årslev, Borup, Over Fussing, Kastbjerg, Jennum, Grensten, Bjergby, Purhus, Hastrup, Dagsvad, Knejsted, Venning, Terp og Stangerum.

Ti af de ovenstående byer vil få serviceudvidelsen i form af Flexbus. Her er der således tale om en udvidelse af det totale antal afgang i byen, men med et nyt produkt, der skal bestilles.

Byer, der får betjening med Flexbus

I 18 byer skal borgerne vænne sig til at benytte Flexbus; enten

som supplement til en ordinær bus eller som erstatning for en ordinær bus. Flexbussen skal bestilles senest en time før ønsket afgang, hvilket kan opleves som en serviceforringelse, idet spontaniteten og fleksibiliteten ved en rejse forringes. Omvendt får over halvdelen af de pågældende byer totalset et højere antal afgang at vælge imellem. Flere af de berørte byer har på nuværende tidspunkt hverken aften- eller weekendbetjening. Med Flexbus får borgerne i disse byer således mulighed for at komme til og fra Randers aften og weekend.

Byer, der får færre afgang end i dag

Der er i alt 13 byer, der får færre afgang end i dag, foruden de otte byer, der helt mister betjeningen.

De byer, der får færre afgang end i dag er Assentoft, Stevnstrup, Harridslev, Øster Tørslev, Dalbyover, Tebbestrup, Tånum, Tvede, Lem, Udbyhøj, Helstrup, Råby og Øster Velling.

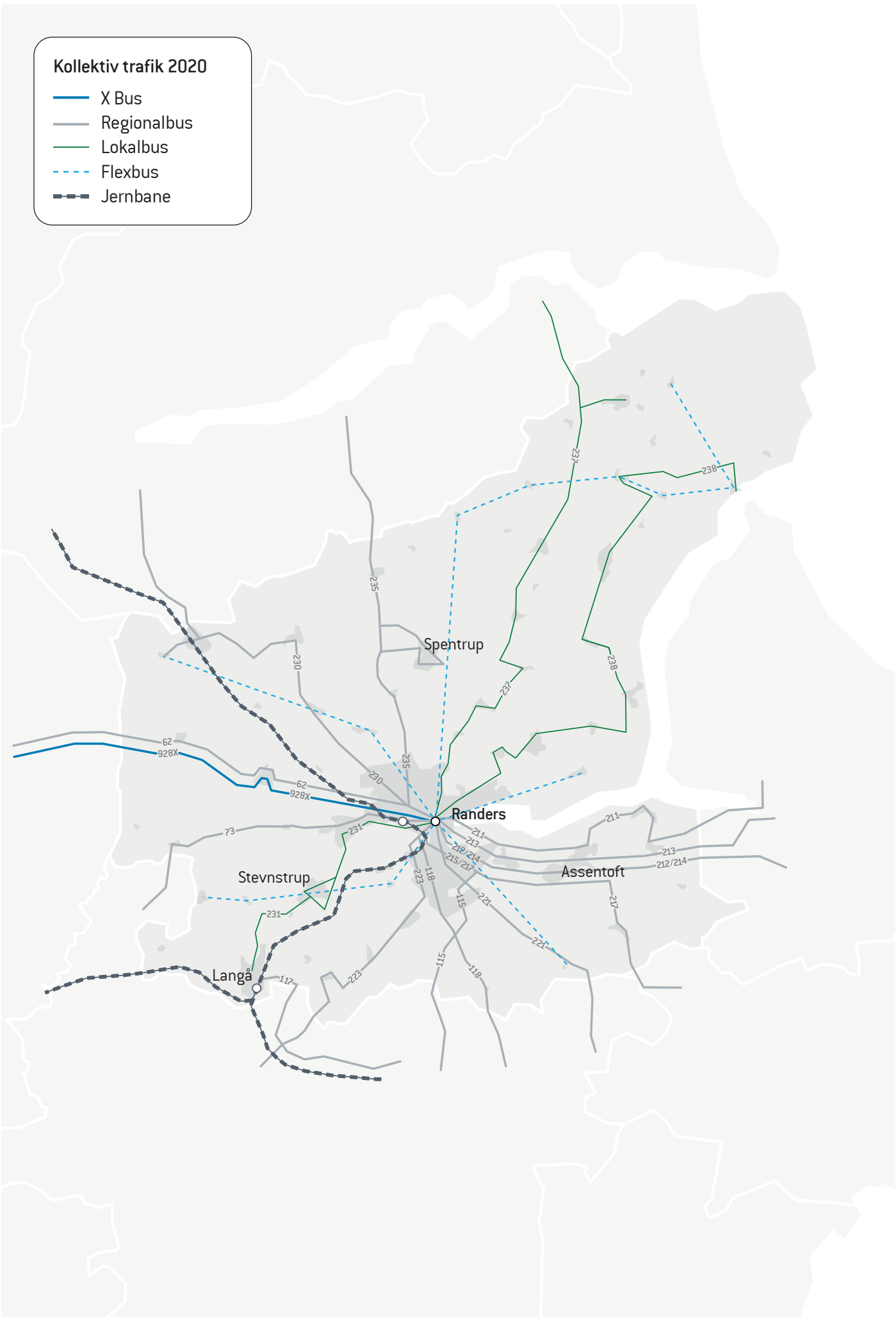
Assentoft mister flest afgang; 12 afgang på hverdage, to afgang om aftenen på hverdage og fire afgang på lørdage og søndage. Reduktionen skyldes primært Region Midtjyllands besparelser på den kollektive trafik og er således ikke affødt af trafikplanprojektet. Efter trafikplanomlæggingerne vil Assentoft stadig have et meget højt betjeningsniveau med i alt 50 afgang i dagtimerne på hverdage, seks afgang om aftenen på hverdage og 25 afgang både lørdage og søndage. Yderligere vil afgangene blive bedre fordelt end i dag, og borgerne i Assentoft vil derfor ikke mærke nogen egentlig serviceforringelse ved omlægningen.

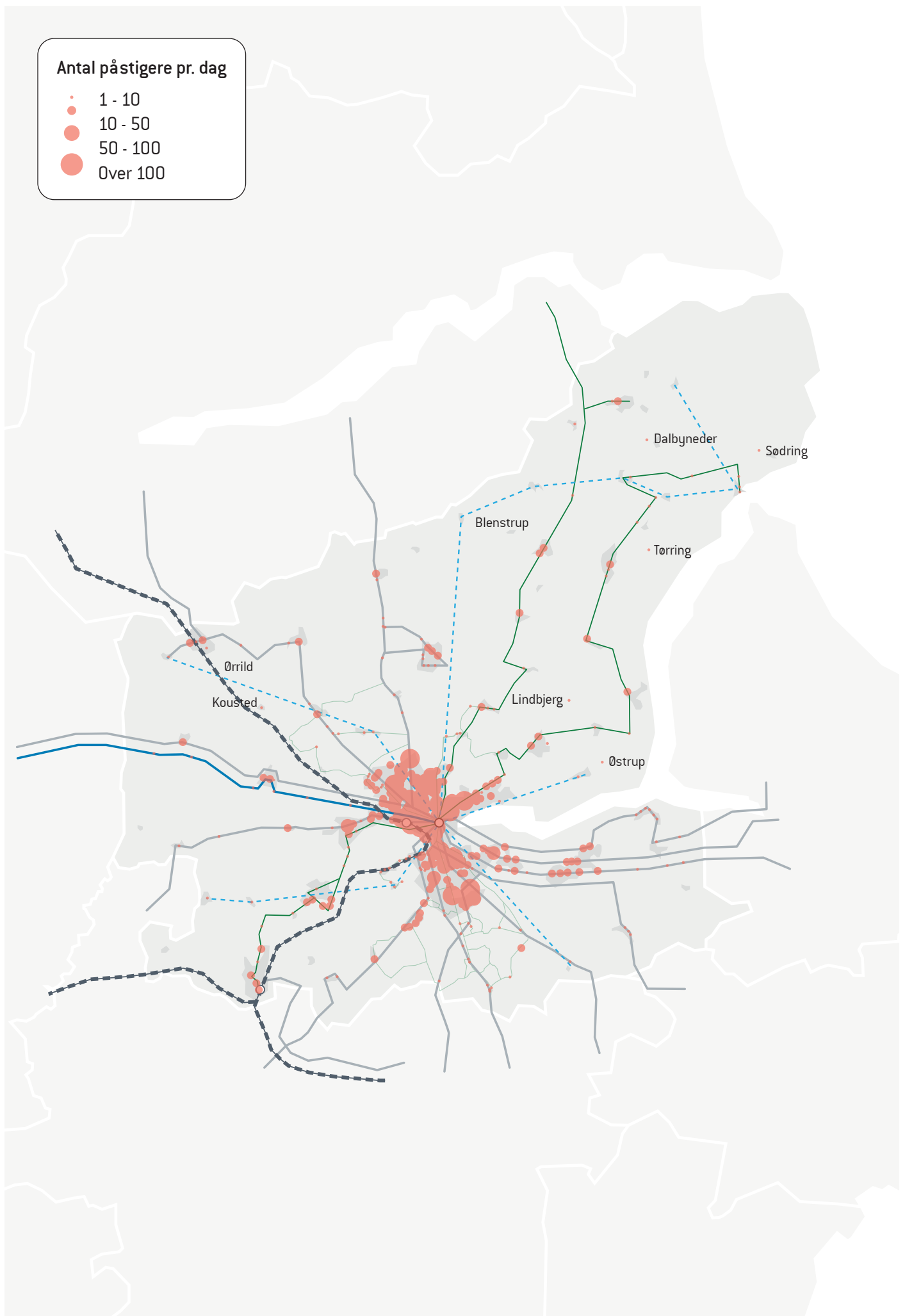
Fælles for byerne Stevnstrup, Dalbyover, Tebbestrup, Lem, Udbyhøj, Helstrup og Råby er, at det kun er en meget begrænset reduktion i antallet af afgang.

Harridslev, Øster Tørslev, Tånum, Tvede og Øster Velling mister lidt flere afgang; op mod halvdelen af det nuværende antal afgang i byerne i dag.

Kollektiv trafik 2020

- X Bus
- Regionalbus
- Lokalbus
- - - Flexbus
- - - Jernbane





Byer, der mister busbetjening

Der er i alt otte byer, der med trafikplanforslaget helt vil miste den busbetjening, de har i dag. Disse byer har alle færre end 100 indbyggere og er derfor, jf. servicemålene, kun berettiget til skolekørsel (såfremt der bor kørselsberettigede elever) og Flextur til 4 kr./km (min. 30 kr. pr. tur).

De byer, der helt mister busbetjening, er: Tørring, Kousted, Dalbynder, Blenstrup, Lindbjerg, Ørrild, Østrup og Sødring. Fælles for byerne er, at de i dag har betjening, fordi de ligger langs en rute, der betjener større byer i kommunen. Når disse ruter lægges om, vil der ikke længere være direkte busbetjening i de pågældende byer. Fra flere af byerne er der dog en forholdsvis kort afstand til en større by, hvorfra der fortsat vil være busbetjening.

Tørring betjenes i dag af rute 238 og har i dag to afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Tørring, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 3,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Tørring fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Øster Tørslev (ca. 2,1 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Kousted betjenes i dag af rute 230 og har i dag tre afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Kousted, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 3,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Kousted fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested på hovedvejen ved Terp (ca. 2,9 km) eller fra Bjerregrav Stationsby (2,3 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Dalbynder betjenes i dag af rute 238 og har i dag to afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Dalbynder, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,8 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Dalbynder fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Dalbyover (ca. 2,5 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Ill. 24.1: På kortet ses det nye, foreslåede rutenet med den nuværende stoppestedsbenyttelse (gennemsnitlig antal påstigere pr. dag) i Randers Kommune. Som det ses, er alle stop med høj benyttelse fortsat betjent fra 2020. De byer, der mister betjening, er vist på kortet og beskrevet i teksten.

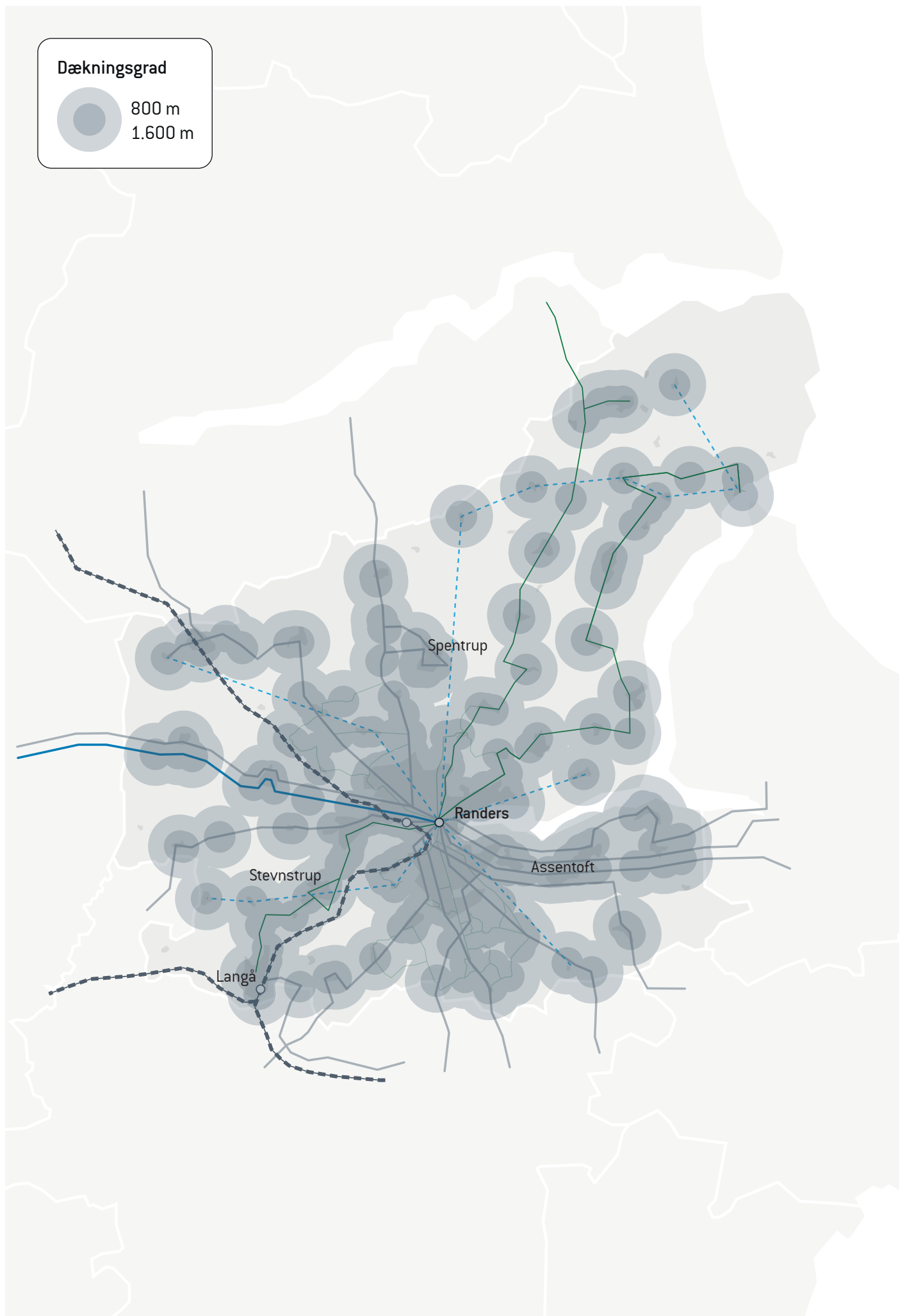
Blenstrup betjenes i dag af rute 237 og har i dag to afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 57 indbyggere i Blenstrup, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 0 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Blenstrup fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Gjerlev (ca. 1,9 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Lindbjerg betjenes i dag ved landevejen (ca. 800 m fra byen) af rute 238 og har i dag 16 afgang i dagtimerne på hverdage, en afgang om aftenen på hverdage, fem afgang på lørdage og fire afgang på søndage. Der bor 52 indbyggere i Lindbjerg, og stoppestedet ved landevejen har en gennemsnitlig brug på 5,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Lindbjerg fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Harridslev (ca. 2,1 km), hvorfra der fortsat vil være betjening. Lindbjerg mister betjeningen ved landevejen, fordi rute 238 omlægges for at give Mellerup, med 517 indbyggere, en bedre betjening.

Ørrild betjenes i dag af rute 230 og har i dag tre afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor under 50 indbyggere i Ørrild, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 0,5 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Ørrild fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Fårup (ca. 1,5 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Østrup betjenes i dag af rute 238 og har i dag fem afgang i dagtimerne på hverdage, en afgang om aftenen på hverdage, tre afgang på lørdage og fire afgang på søndage. Der bor 36 indbyggere i Østrup, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,3 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Østrup fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Albæk (ca. 1,6 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Sødring betjenes i dag af rute 238 og har i dag fem afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 29 indbyggere i Sødring, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,6 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Sødring fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Udbyhøj (ca. 2,0 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.



Ill. 26.1: Kortet viser dækningsgraden i det nye net. 95 % af befolkningen i kommunen har et stoppested indenfor 800 m og 98 % af befolkningen har op til 1.600 til et stoppested.

NYT NET I RANDERS BY

LOKALRUTER

De nuværende lokalruter i og omkring Randers by, rute 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 21, er en blanding mellem skolekørsel, kørsel til industri og bybuskørsel i Randers.

Med trafikplanen foreslås det, at der foretages mindre omlægninger på ruterne:

- Rute 12 fortsætter uændret.
- Rute 13 fortsætter uændret.
- Rute 14 omlægges, så ruten fremover betjener Rismøleskolen – Dronningborg – Tjærby – Gimming – Lem på skoledage. Ruten kører således ikke til Randers Busterminal, som den gør i dag. Borgere i Gimming og Lem, der skal til Randers centrum, kan benytte hhv. rute 237 og 238. Borgere i Tjærby og Dronningborg, der skal til Randers centrum, kan benytte lokalrute 18 eller buslinje 2A
- Rute 15 omlægges, så ruten fremover betjener Romalt – Paderup – Munkdrup – Stånum – Krstrup Skole – Tirsdalens Skole på skoledage. Rute 15 kører således ikke til Randers Busterminal, som den gør i dag. Borgere i Munkdrup og Stånum, der skal til Randers centrum, kan benytte rute 15 til Paderup, hvorfra der kan skiftes til linje 1A. Fra Romalt er det muligt at benytte bybuslinje 5 til centrum.
- Rute 16 bærer præg af industrikørsel og fortsætter uændret. Der etableres der et nyt stoppested ved industrien på Metervej syd for Sønder Borup.
- Rute 17 fortsætter uændret.
- Ny lokalrute 18 indsættes mellem Albæk, Randers Busterminal og Tebbestrup.
- Rute 21 fortsætter uændret.

RANDERS BY

Analysen af bybusnettet i Randers viste, at der findes et potentiale i at ændre grundstrukturen for nettet. Betjeningen i Randers by foreslås derfor ændret gennem følgende tiltag:

- Der oprettes højfrekvente og direkte buslinjer, svarende til

A-buslinjer i større byer, for at imødekomme ønskerne om kortere køretid

- Kørsel mellem områder med størst passagergrundlag prioriteres
- Stoppesteder med lav benyttelse nedlægges eller sammenlægges med andre stoppesteder
- Højfrekvente lokal- og regionalruter benyttes i højere grad som erstatning for bybuslinjer på samme strækning, så ressourcerne udnyttes bedst muligt
- Korrespondancer på busterminalen revurderes

Ovenstående tiltag resulterer i et forslag til en ny betjening af Randers, hvor de nuværende ti bybuslinjer ændres til to A-buslinjer, 1A og 2A, samt to bybuslinjer, 3 og 5. Den ene A-buslinje, 1A, betjener den nord- og sydlige del af byen, mens den anden, 2A, betjener den øst- og vestlige del af byen. Bybuslinje 3 betjener den nordlige del af Randers ved Helsted til den sydlige del af Randers og Haslund. Bybuslinje 5 betjener Nordbyen og Romalt i syd. Se kortet side 30.

Linje 1A kører med 10-minutterdrift på den centrale strækning mellem Glarbjergvej/Hadsundvej og Århusvej/Bøsbrovej og med 20-minuttersdrift, hvor linjen deler sig i Nordbyen samt på de to grene i Vorup og Krstrup.

Linje 2A får 15-minutterdrift fra Helsted til Dronningborg og 30-minuttersdrift på de to grene i Tjærbyvang.

Linje 3 og 5 får begge $\frac{1}{2}$ -timesdrift.

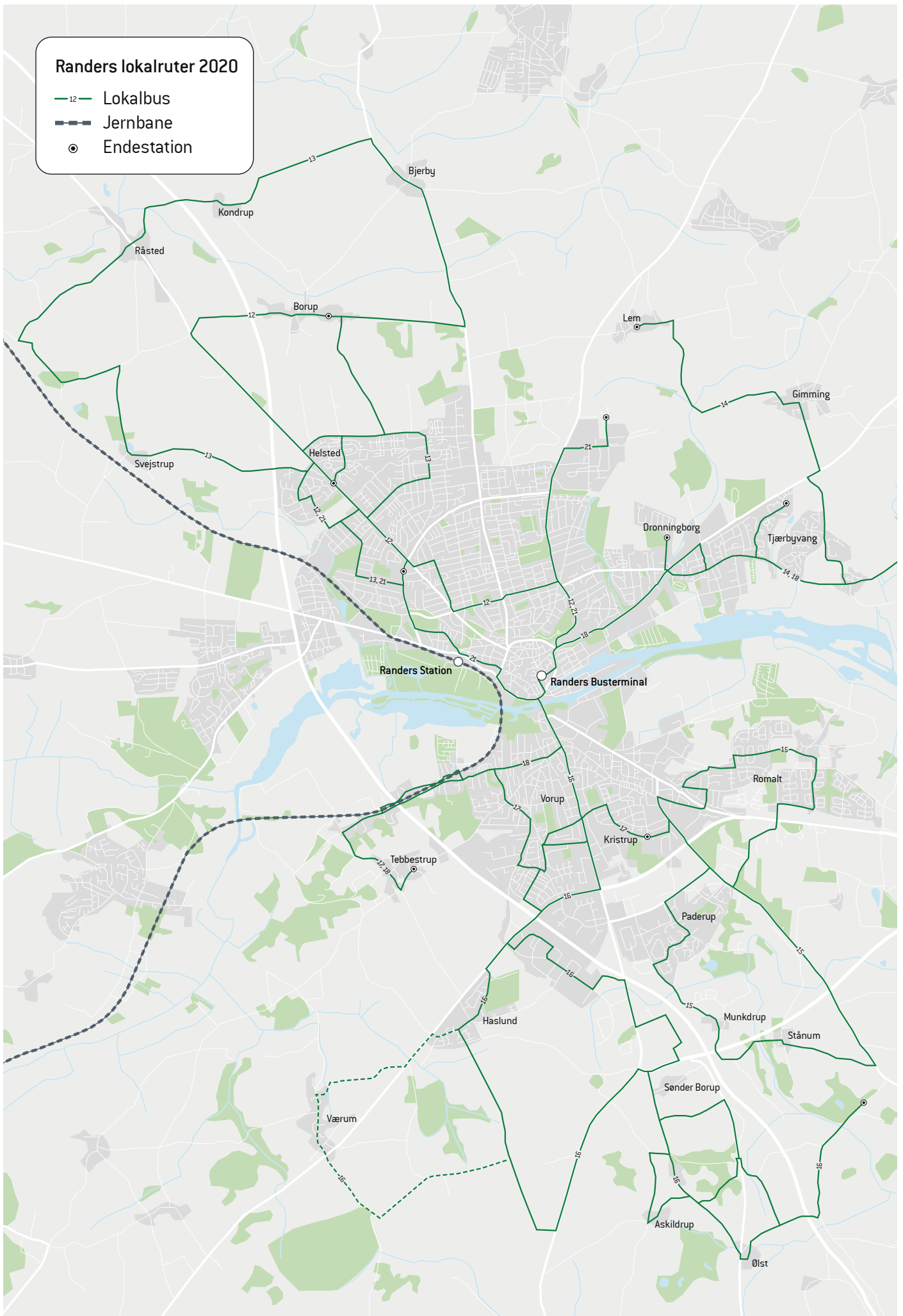
KONSEKVENSER VED OMLÆGNINGERNE

Generelt set vil omlægningen give en bedre betjening af Randers by, men nogle kunder vil opleve følgende konsekvenser:

- I dag er bybusnettet tæt og områdedækkende, hvorved kunderne har kort afstand til et stoppested. Når bybuslinjerne rettes ud, dækkes områderne ikke på samme måde som i dag, og nogle kunder vil derfor få længere til bussen.

Randers lokalruter 2020

- 12— Lokalbus
- Jernbane
- ⊙ Endestation





- Korrespondancerne på Busterminalen vurderes med henblik på at mindske behovet for korrespondancer og bindinger. Det vil betyde, at kunder ikke altid kan forvente at komme videre til alle byområder med det samme ved hver ankomst til busterminalen. De vigtigste korrespondancer opretholdes, enten ved at linjerne kører gennem busterminalen som et stop på linjen, eller ved at indsætte højfrekvente linjer, der gør korrespondancen mindre betydelig.
- Nogle kunder vil fremadrettet blive betjent af en lokal- eller regionalrute i stedet for en bybuslinje. Alle busser bør derfor som udgangspunkt være laventré-busser, så de kan indgå på lige fod med bybusser i betjeningen af byen. I takt med at lokalruterne i Randers Kommune skal i udbud, vil der derfor blive stillet krav om laventré-busser på alle ruter.

Nedenfor beskrives de områdevisse konsekvenser ved trafikplanens forslag til ny betjening af Randers by. Områdeinddelingen ses på kortet side 15.

Tånum og Ålum

Tånum og Ålum betjenes i dag af bybuslinje 11, der kører med timesdrift.

Med trafikplanen foreslås det, at linje 11 nedlægges og erstattes af regionalrute 73. Byerne suppleres med Flexbus aften og weekend. Tånum og Ålum får således et ændret betjenings-tilbud fra bybus til regionalbus og Flexbus. Specielt Ålum vil opleve et betydeligt bedre tilbud, hvorimod Tånum vil opleve et lille fald i betjeningen. Både Ålum og Tånum får dog langt flere afgang, end de er berettiget til i forhold til gældende service-mål.

Hornbæk

Hornbæk betjenes i dag af bybuslinje 10 og 11. Begge linjer kører med timesdrift i dagtimerne. I weekenderne og aften er der kun en begrænset betjening i bydelen. På begge linjer er antallet af kunder imellem Hornbæk og Tånum/Ålum lav. Ved skolen i Hornbæk stiger antallet af kunder ind mod centrum, men passagertallet overstiger aldrig 40, og der er derfor ingen kapacitetsmæssige problemer på linjen. De regionale linjer 73 og 231 betjener også den sydlige del af området.

Det foreslås, at linje 10 og 11 erstattes af rute 73 og 231. Rute 231 opgraderes, så den kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift, og linjeføringen ændres, så Hornbæk dækkes på samme måde, som linje 10 gør i dag. Himmelbovej vil dog ikke længere blive betjent. Rute 73 omlægges, så den betjener både den vestlige og centrale del af Hornbæk. Samlet set betyder det, at der kommer flere afgang på hverdage, aften og søndage, men lidt færre afgang på lørdage.

Helsted

Helsted betjenes i dag af bybuslinje 2, der kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift i dagtimerne. Brugen på denne linje er lav igennem Helsted, hvorimod linjen er godt benyttet i den mere centrale del af Randers. Herudover er der også betjening med to lokalruter, 12 og 13, der primært benyttes til skolekørsel, samt regionalrute 230 på Hobrovej.

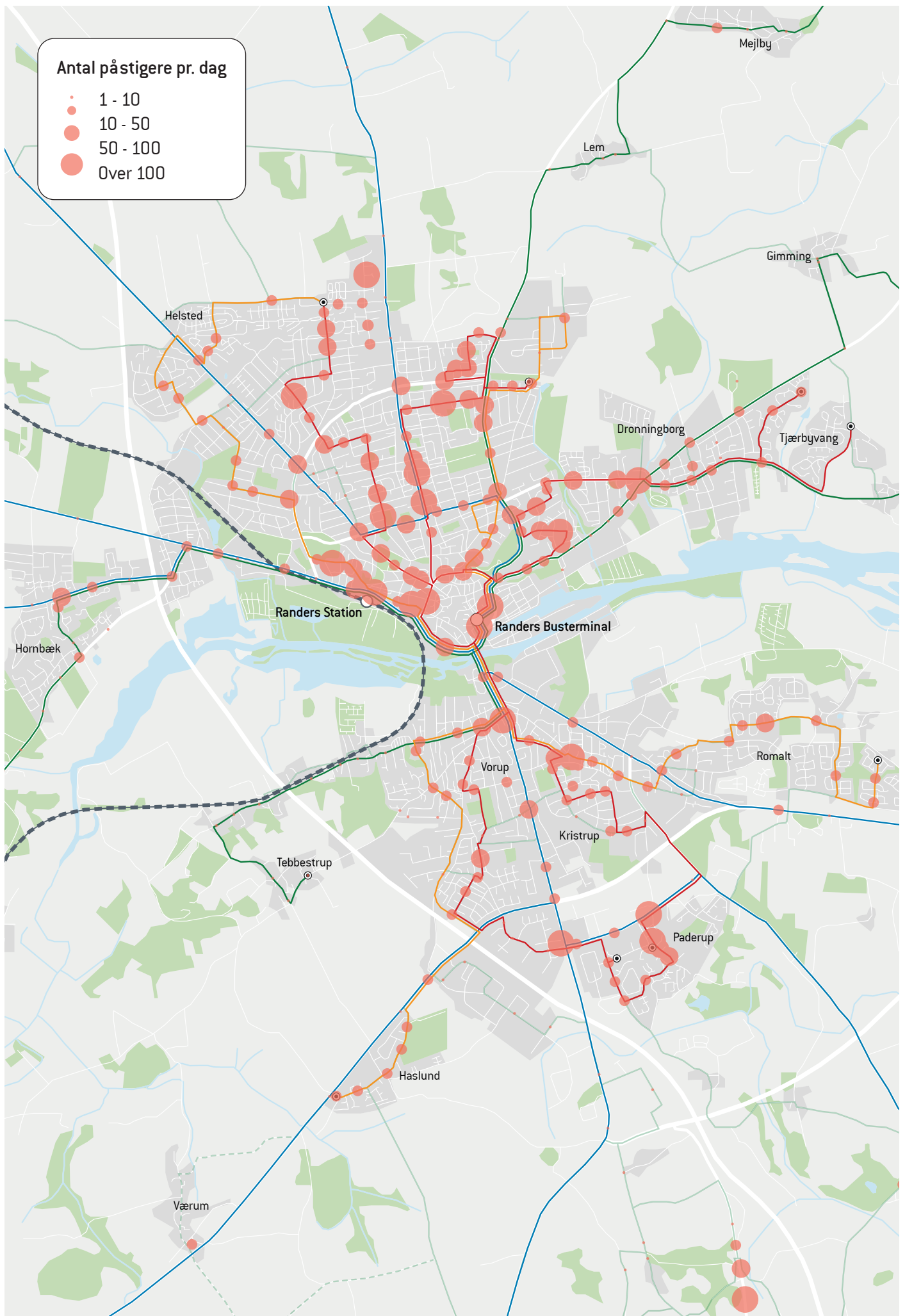
Med trafikplanforslaget er der ikke lagt op til væsentlige ændringer i Helsted. Linje 2 ændres til linje 3, og rute 230 får flere afgang.

Nordbyen

Nordbyen betjenes i dag af mange forskellige linjer, der krydser frem og tilbage imellem hinanden. Flere strækninger har 15-minutters- eller 10-minuttersdrift, fordi de betjenes af flere forskellige linjer.

Med trafikplanens forslag gøres systemet og betjeningen i Nordbyen mere overskuelig. Derfor ned- eller omlægges flere af linjerne, bl.a. linje 4E. Der oprettes en ny A-buslinje, 1A, der kører med 10-minuttersdrift i de mest tætbefolkede områder. Linjen deler sig ved Glarbjergvej/Hadsundvej, så den også kan betjene de mere tyndtbefolkede områder. A-buslinje 2A betjener ligeledes området i vest. Her nedlægges stoppestedet ved Borupvænget, der betjenes én gang i timen i dag, og kunderne henvises i stedet til stoppestedet på Lucernevej. De øvrige stoppesteder i området betjenes fortsat. Den østlige del af Nordbyen betjenes desuden af ny bybuslinje 5.

Nogle steder medfører omlægningerne, at der opleves en ændret frekvens. Dette gælder bl.a. på Mariagervej, hvor kun regionale busser betjener dele af vejen. Der vil heller ikke længere være forbindelse fra det store boligområde ved Glarbjergvej til Føtex, men kundetællingerne tyder på, at denne forbindelse



kun benyttes af meget få kunder i dag. Få kunder vil få længere gangafstande, men samtidig et mere ensartet system og en bedre overskuelighed.

Midtbyen

Midtbyen betjenes i dag af alle bybuslinjerne, der mødes på busterminalen, hvor de har en 3-minutters pause og korrespondance med de øvrige linjer. Derfor har Midtbyen betjening af samtlige linjer, også de regionale. Kun et par enkelte lokale/skolebuslinjer kommer ikke til centrum.

Trafikplanforslaget medfører kun mindre ændringer i linjeføring og frekvens i Midtbyen. Korrespondanceprincippet fjernes delvist, men alle busser vil fortsat betjene midtbyen.

Dronningborg

Dronningborg betjenes i dag af linje 6, der har 15-minutters grundfrekvens i dagtimerne. I området er der flest kunder omkring sygehuset, hvorimod antallet af kunder er lavt længere mod øst. Området betjenes også af lokalrute 14, der kun har få afgange pr. dag, og som hovedsageligt benyttes til skolekørsel. Lokalrute 238 betjener ligeledes området.

Med trafikplanforslaget ændres linje 6 til A-buslinje 2A, og linjeforløbet ændres, så endestationen ved Dronningborg Hallen ændres til Tjærbyvang. Dronningborg Hallen mister dermed bybusbetjening men betjenes i stedet fra stoppestedet ved landevejen. Linje 2A får 15-minutters drift og 30-minutterdrift på de to grene i Tjærbyvang. Lokalrute 14 og 238 betjener fortsat området. Tjærbyvang betjenes desuden af en ny lokalrute 18.

Tebbestrup

Tebbestrup betjenes i dag af bybuslinje 7, som ca. kører med timesdrift, og af lokalrute 17, som hovedsageligt fungerer som skolebus til skolen i Vorup.

Det foreslås, at linje 7 nedlægges og erstattes af ny lokalrute

Ill. 32.1: Kortet viser det foreslåede net i Randers by med den nuværende stoppestedsbenyttelse (gennemsnitlig antal påstigere pr. dag). Som det ses af kortet, vil langt de fleste stoppesteder med benyttelse fortsat blive betjent fra 2020. De stop, der falder udenfor det nye net, ligger primært i Nordbyen ved Agerskellet, hvor der bl.a. ligger et bankocenter. Såfremt Randers Kommune kan indgå en aftale med den nye lejer af bankohallen, vil der fortsat være buskørsel hertil.

18 og Flexbus. Lokalrute 17 betjener fortsat området. Tebbestrup vil opleve en ændret service, idet der fremover foreslås betjening med et nyt fleksibelt produkt, Flexbus, der skal bestilles inden ønsket afgang.

Haslund

Haslund betjenes i dag af linje 1, som kører med 1/2-timesdrift. Herudover er der også betjening med lokalrute 16 og regionalrute 223. Den regionale bus kører kun i yderkanten af området.

Med trafikplanforslaget ændres linje 1 til linje 3, men derudover er der ikke nogen ændringer i betjeningen af Haslund i forhold til i dag.

Vorup

Vorup betjenes i dag af bybuslinje 1, 3 og 7. De to første kører med 1/2-timesdrift og den sidste med timesdrift. Herudover er der også betjening med flere lokalbusser og regionalbusser på Århusvej. Der er stor fladedækning i området, hvilket giver uhensigtsmæssigt lange rejsetider.

Det foreslås, at linje 1 nedlægges og erstattes af den nye A-buslinje 1A, der giver et mere direkte linjeforløb gennem området. Linje 7 betjener ikke længere Tebbestrup, men omdannes til linje 3, der med 1/2-timesdrift skal sikre en god områdedækning i Vorup. Omlægningerne betyder, at nogen borgere i området kan få længere gangafstande og opleve, at der kører færre linjer, selvom den samlede betjening øges. Ændringerne medfører dog et mere overskueligt system, en mere direkte adgang til storcenteret og centrum, kortere rejsetider samt en bedre sammenbinding med Nordbyen.

Kristrup

Kristrup betjenes i dag af bybuslinje 4, som kører med 1/2-timesdrift. Antallet af kunder på linjen er 20-40 kunder; højest om eftermiddagen fra Paderup imod centrum. Linjen dubleres i dag med linje 4E på Århusvej. Bybuslinje 5 til Romalt og lokalrute 15 har også linjeføring igennem Kristrup. De regionale linjer 115, 118, 221, 223 og 918X betjener yderkanten af Kristrup på Århusvej, mens ruterne 211, 212, 213, 214 og 217 betjener Kristrup på Grenåvej.

Med trafikplanen foreslås det, at linje 4 indgår i ny A-buslinje 1A, der kører med 20-minuttersdrift gennem Kristrup, og området får således flere afgang og dermed en bedre service end i dag. De øvrige ruter betjener fortsat området.

Paderup

I Paderup er der i dag busbetjening med linje 3, 4 og 4E. Herudover betjenes området med de regionale busser 118 og 918X, som også giver forbindelse til Aarhus.

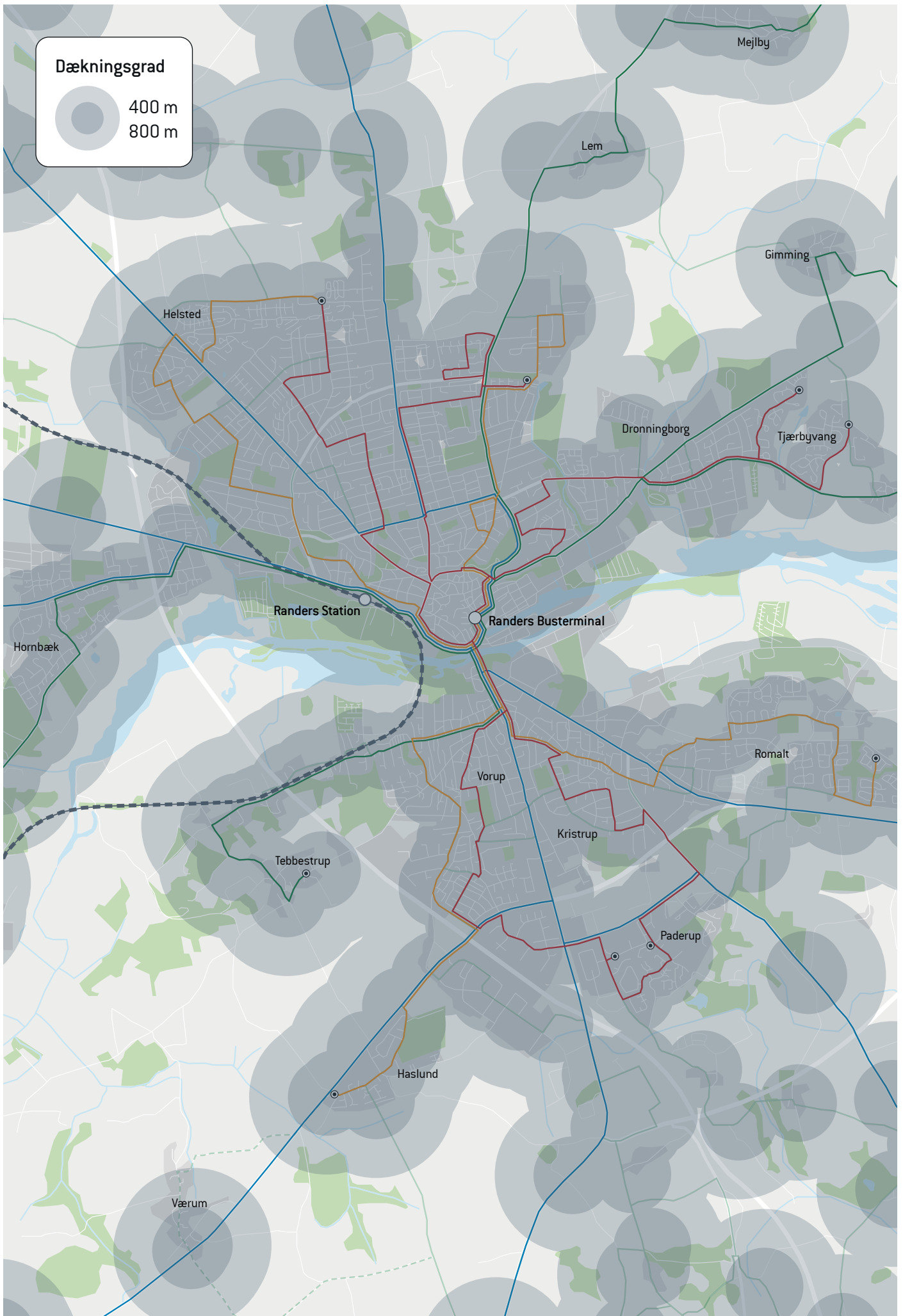
Med trafikplanen foreslås det, at linje 3 og 4 slås sammen til én linje, 1A, der kører fra den nordlige del af Randers til den sydlige del af byen, hvor linjen deles gennem hhv. Kristrup og Vorup. Forløbet gennem Kristrup bibeholdes som i dag, mens forløbet gennem Vorup ændres og gøres mere direkte. Linje 4E nedlægges. Linje 1A får 10-minutters frekvens til Paderup, hvilket betyder, at Paderup vil få en højere og mere ensartet betjening i forhold til i dag. Det nye byområde i Paderup forventes i første omgang at kunne betjenes med linje 118 fra Aarhus, men på længere sigt er der mulighed for forlængelse af den ene gren på den nye, højfrekvente A-buslinje.

Romalt

Romalt betjenes i dag af bybuslinje 5, som kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift.

I trafikplanen er der ingen forslag om ændringer i området i forhold til den nuværende betjening.

Ill. 35.1: Kortet viser dækningsgraden for det nye net i Randers by. 98 % af alle borgere i byen har et stoppested indenfor 400 m og 100 % af byens borgere har et stoppested indenfor 800 m.



FREMKOMMELIGHED

I flere af regionens store byer udgør trængsel et stigende problem. Når byerne og biltrafikken vokser, uden at kapaciteten på vejene kan følge med, skaber det væsentlige trængselsproblemer - også for den kollektive trafik, hvor busserne fanges i de samme kødannelser som bilerne.

I Randers, hvor bussernes køretider i forvejen er presset til det yderste, kan selv små forsinkelser få stor betydning for driften og dermed for kundernes opfattelse af det kollektive tilbud. Når busserne forsinkes, giver det længere køretider, dårligere regularitet og svigtende korrespondancer. For kunderne udhuler det kvaliteten af og tilliden til den kollektive trafik. Dårlig fremkommelighed kan derfor føre til, at flere kunder fravælger bussen til fordel for bilen, og dermed øges presset på vejene yderligere.

Foruden de kvalitets- og driftsmæssige konsekvenser, har dårlig fremkommelighed direkte indflydelse på økonomien. Bussernes køretid er direkte styrende for bruttoudgifterne til den kollektive trafik, der bl.a. afregnes ud fra driftstimer. Hvis den dårlige fremkommelighed tilmed får kunderne til at fravælge den kollektive trafik, medfører det et fald i indtægter og dermed forringes økonomien yderligere.

Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid på en rute med kvartersdrift i dagtimerne og halvtimedrift aften og weekend en ekstraudgift på knap 1 mio. kr. pr. år.

Tiltag, der øger bussernes fremkommelighed og sikrer en hurtigere og mere regelmæssig drift, vil på én gang styrke kvaliteten af den kollektive trafik, tiltrække flere og mere tilfredse kunder. Anlægsudgifter til fremkommelighedstiltag vil derfor ofte være samfundsmæssigt rentable.

Der findes mange forskellige værktøjer, der kan tages i brug i forbindelse med fremkommelighedsinvesteringer. En justering af bussens linjeføring og stopmønster kan i nogle tilfælde føre bussen udenom de største problemområder, men andre gange er der behov for større tiltag, som fx etablering af busbaner og busprioritering i signaler.

Randers Bro udgør en af de trafikale flaskehalse i byen. Her passerer dagligt ca. 31.800 personbiler, mens ca. 7.900 personer kører over broen i bus. Hvis alle buskunder i stedet kørte i egen bil, ville det svare til en forøgelse af biltrafikken med 25 %. Det er derfor væsentligt at fastholde og tiltrække kunder til busserne, hvis ikke trængslen skal stige markant.

IDENTIFICERING AF PROBLEMER

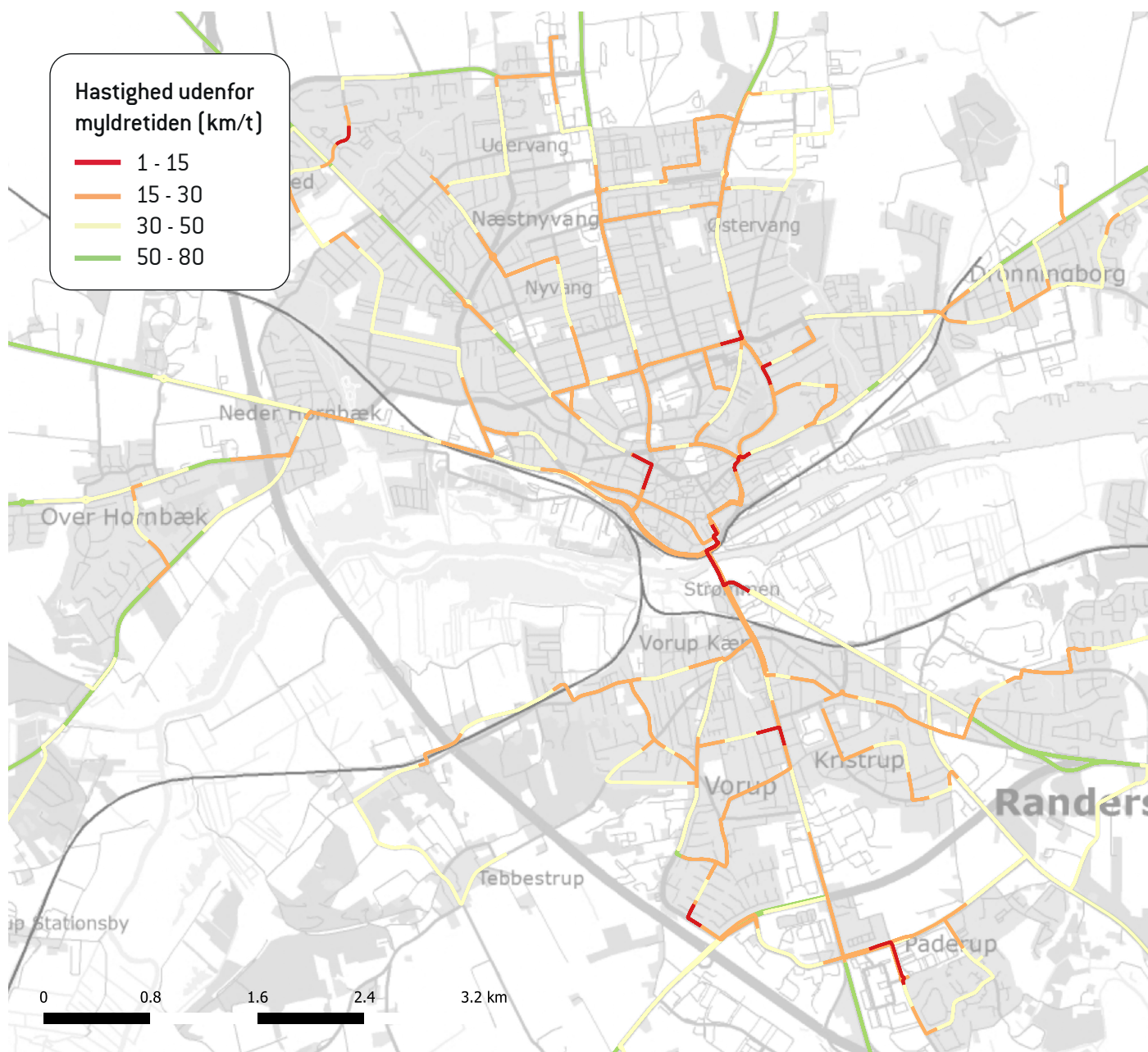
Første skridt i arbejdet med at skabe bedre fremkommelighed består i en identificering og analyse af kritiske strækninger. Midttrafik har udarbejdet tre analysekort, der kan give en indikation af, hvor der potentielt kan være problemer med fremkommelighed i Randers. Analysen er udarbejdet på baggrund af GPS-data fra by-, lokal- og regionalbusser, der kører i Randers by. Data stammer fra to ugers hverdage, fra d. 11.-22. marts 2019.

På kortet på modstående side, ill. 37.1, ses bussernes gennemsnitshastighed udenfor myldretiden i Randers by. Kortet giver dermed et billede af, hvor der kan være fremkommelighedsproblemer, der ikke nødvendigvis er relateret til trængsel. Hvis busserne generelt kører med en lav hastighed på bestemte strækninger, kan en løsning fx være at kigge på bussernes prioritering i signalerne.

På ill. 38.1 og 39.1 ses to indeksskort, der viser bussernes hastighed i hhv. morgen- og eftermiddagsmyldretiden sammenlignet med bussernes hastighed udenfor myldretiden. Disse kort viser, hvor der kan være trængselsrelaterede problemer. Her kan løsninger som fx busbaner være nødvendige.

Analysekortene kan give en indikation af, hvor der kan være fremkommelighedsproblemer i Randers. Kortene skal dog tages med forbehold, og i et konkret projekt vil det altid være nødvendigt at analysere udvalgte strækninger nærmere.

Af kortene ses det, at strækningen Mariagervej/Markedsgade/Havnegade/Randers Bro/Aarhusvej dels er præget af en lav gennemsnitshastighed udenfor myldretiden, særligt omkring



Ill. 37.1: Kortet viser bussernes hastighed udenfor myldretiden.

rundkørslen ved Havnegade samt Randers Bro, og dels af en markant lavere hastighed i myldretiden sammenlignet med ikke-myldretid. På denne strækning kan der derfor både være problemer, der ikke direkte er trængselsrelaterede og problemer, der er affødt af trængsel i myldretiden.

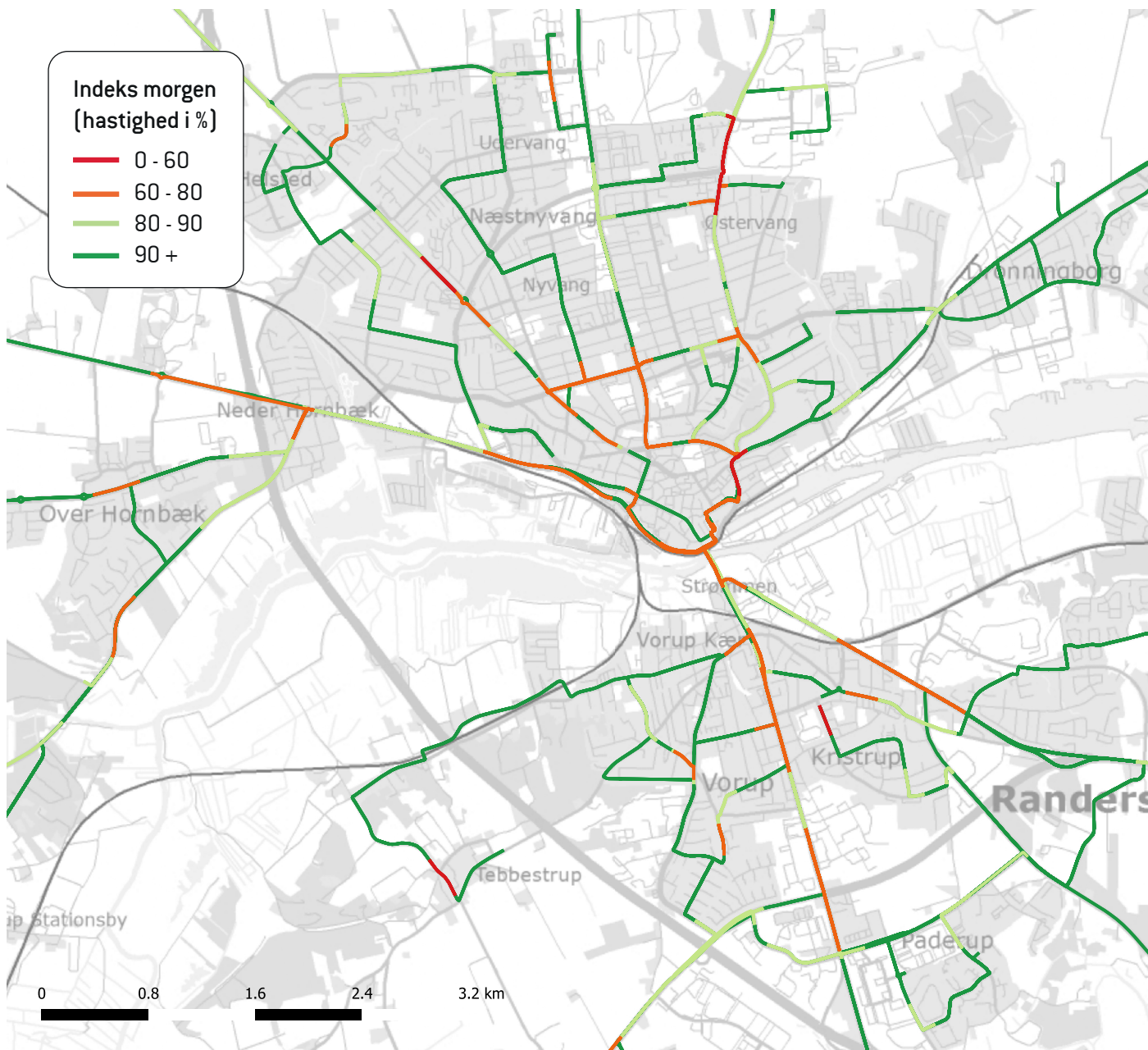
Med det nye busnet i Randers by er det planen, at byens mest højfrekvente linje, 1A, skal køre af netop dette forløb. Der kan derfor være et større potentiale i at lave fremkommelighedsprojekter på netop denne strækning.

SAMSPIL 2030

Randers Kommune arbejder med fremkommelighed på forskellige niveauer. En af de mere langsigtede strategier er beskrevet

i Samspil 2030, der er Letbanesamarbejdets strategi for udviklingen af ryggraden i den kollektive trafik i Østjylland. Samspil 2030 er en opdatering af den gældende strategi, Samspil 2025, men hvor Samspil 2025 alene så på baneinfrastrukturen, rummer Samspil 2030 også BRT (Bus Rapid Transit). Strategi-ens formål er at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne i forhold til biltrafikken.

I Samspil 2030 beskrives muligheden for at etablere BRT i Randers som forløber for byens letbanevision. I Randers kan BRT være en mulighed for at arbejde med højklasset kollektiv trafik og forbedre regularitet og køretid uden at foretage en fuld letbaneinvestering med det samme.



Ill. 38.1: Indekskortet viser forskellen mellem bussernes hastighed i morgenmyldretiden (7.15-8.15) og hastighed udenfor myldretiden.

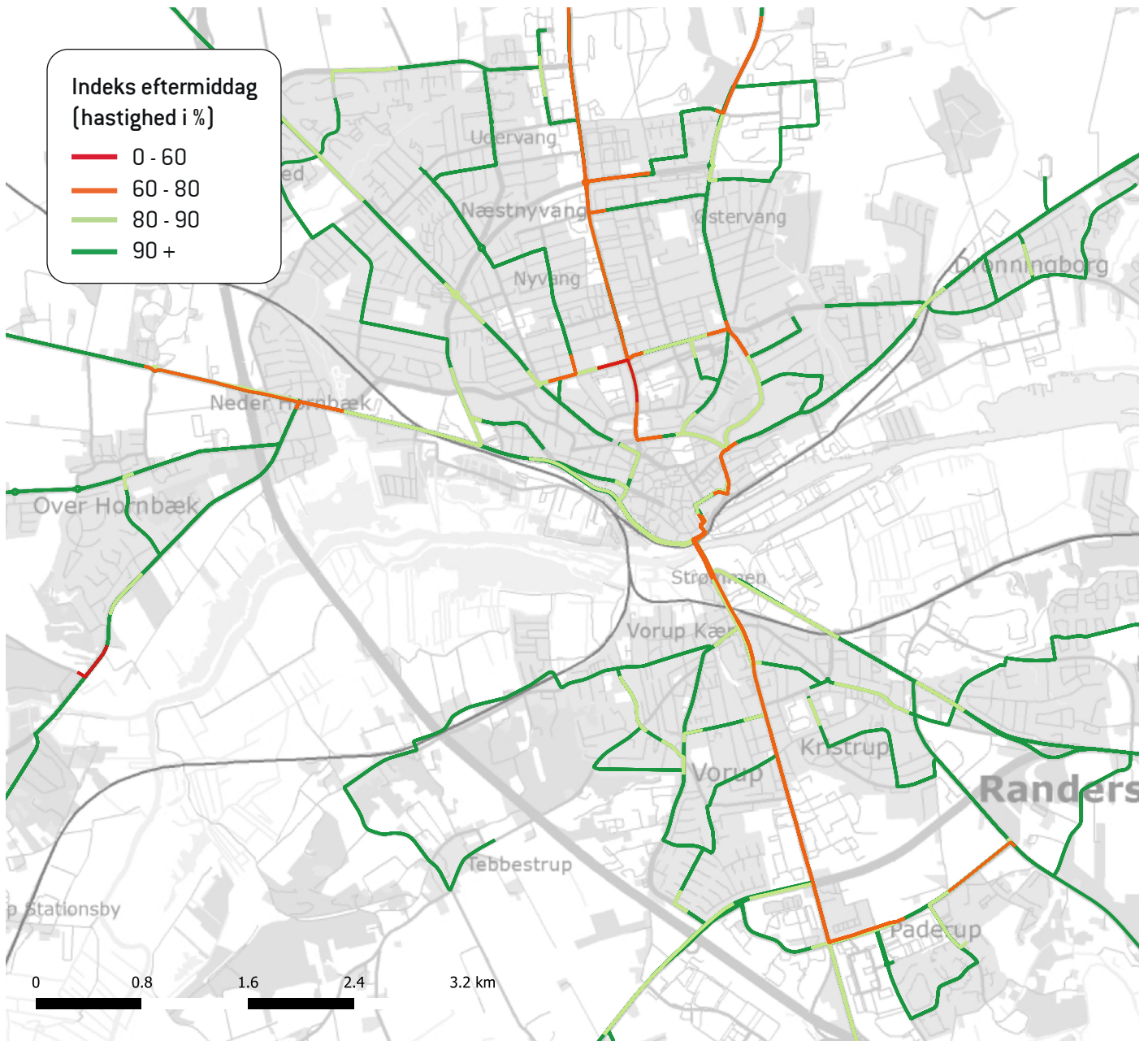
Den foreslåede BRT-strækning er opdelt i fire etaper, der adskiller sig væsentligt fra hinanden ift. fysiske løsninger, kundegrundlag og byvækst:

- Etape 1: Randers busstation via Aarhusvej til Vennelystvej (Tirsdalen)
- Etape 2: Tirsdalen-Paderup
- Etape 3: Paderup-Munkdrup med kobling til E45 ved Sdr. Borup
- Etape 4: Betjening af det store byudviklingsområde syd for Ringvej Syd.

Etape 1 forbinder Randers Busterminal og Tirsdalen via Aarhusvej. For etape 1 undersøges mulighederne for en ny bro over Gudenåen mellem Randersbro og den nuværende cykel/gangbro.

Etape 2 skaber en genvej fra Aarhusvej via Tirsdalen til Paderup.

Etape 3 og 4 planlægges på lidt løsere grundlag, da den bymæssige udformning endnu ikke er fastlagt.



Ill. 39.1: Indekskortet viser forskellen mellem bussernes hastighed i eftermiddagsmyldretiden (15.30-16.30) og hastighed udenfor myldretiden.



BILAG - KOLLEKTIV TRAFIKPLAN FOR RANDERS KOMMUNE 2020



BILAG 1: BETJENING AF OPLANDET

Skemaet viser en liste over byer i Randers Kommune med indbyggertal, nuværende betjening og fremtidig betjening. Antallet af afgang er angivet som afgang mod Randers. Byerne er inddelt efter bystørrelser, jf. servicemålene.

	Byområde	Indbyggertal	Nuværende betjening				Foreslået betjening			
			Hverdage	Hverdage efter kl. 19	Lordage	Søndage	Hverdage	Hverdage efter kl. 19	Lordage	Søndage
2.000+ indb.	Assentoft	3.528	62	8	29	29	50	6	25	25
	Langå	2.853	12	4	7	5	18	3	8	8
	Spentrup	2.339	20	1	7	5	18	3	8	8
	Stevnstrup	2.143	21	4	11	9	18	3	8	8
	Hornbæk	Over 2.000	24	1	18	8	29	3	12	12
500 - 1.999 indb.	Harridslev	1.173	21	3	8	8	10	2	6	6
	Øster Bjerregrav	1.043	9	2	6	4	17	3	6	10
	Fårup	995	15	0	5	0	18	3	8	8
	Havndal	880	11	0	5	3	18	3	8	8
	Øster Tørslev	845	22	2	8	8	10	2	6	6
	Gjerlev	635	17	0	5	0	18	3	8	8
	Mejlby	612	12	0	5	0	18	3	8	8
	Asferg	607	12	0	5	0	18	3	8	8
	Mellerup	517	5	1	3	4	10	2	6	6
	200 - 499 indb.	Gassum	431	20	1	6	5	18	3	8
Uggelhuse		422	13	1	5	3	13	2F	6F	6F
Råsted		354	15	0	5	5	18	3	8	8
Hald		344	16	0	5	3	18	3	8	8
Værum		305	15	2	6	5	15	2	6	5
Ålum		302	7	0	2	2	11	2F	6F	6F
Hørning		296	10	2	5	6	10	2	5	6
Albæk		265	5	1	3	4	6	2F	6F	6F
Dalbyover		260	9	0	5	4	6	2F	6F	6F
Tebbestrup		255	10	0	6	5	6	2F	6F	6F
Tånum		254	14	1	12	8	11	2F	6F	6F
Gimming		235	14	2	8	8	15	2	6	6
Tvede		231	21	3	8	8	10	2	6	6
Lem		217	22	1	6	4	18	3	8	8
Udbyhøj		209	9	0	5	4	6	2F	6F	6F
Linde		201	11	1	5	3	18	3	8	8
100 - 199 indb.	Sønderbæk	198	9	2	6	4	17	3	6	10
	Helstrup	198	9	0	4	4	6F	2F	6F	6F
	Langkastrup	189	13	1	5	3	13	1	5	3
	Støvring	187	5	1	3	4	10	2	6	6
	Råby	181	10	0	5	4	6	2F	6F	6F
	Enslev	176	3	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Øster Velling	157	11	2	4	4	6F	2F	6F	6F
	Jebjerg	157	12	2	6	5	12	2	6	5
	Hvidsten	139	15	1	4	3	18	3	8	8
	Nørbæk	135	3	0	0	0	6	2F	6F	6F
	Udbyneder	132	0	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Årslev	132	5	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Borup	122	11	0	0	0	11	2F	6F	6F
	Over Fussing	116	9	2	6	4	17	3	6	10
	Kærby	111	0	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Kastbjerg	104	11	0	5	3	18	3	8	8

Forventet regnskab 3. kvartal 2019

Beløb i 1.000 kr.

Alle bestillere		Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	1.416.899	1.406.814	1.414.433	7.619
	Bus-IT og øvrige udgifter	18.669	19.242	22.295	3.053
	Rejsekort busser	44.765	52.079	52.021	-58
	Indtægter	-708.326	-710.831	-685.600	25.231
	Kompensation til vognmænd	0	10.000	5.000	-5.000
	Mellemfinansiering	0	-12.100	-12.100	0
	I alt	772.007	765.204	796.049	30.845
Flextrafik (excl. administration)					
	Handicapkørsel	36.506	36.683	40.130	3.447
	Flexture	12.905	12.715	13.868	1.153
	Flexbus	2.102	4.327	4.280	-47
	Kommunal kørsel	175.745	185.366	179.618	-5.748
	I alt	227.258	239.091	237.896	-1.195
Letbanen					
	Buserstatningskørsel	23.363	0	0	0
	Letbanedrift	96.956	180.600	191.456	10.856
	Rejsekort - Letbanen	4.667	6.036	5.940	-96
	Letbanesekretariatet	1.422	1.016	1.166	150
	I alt	126.407	187.652	198.562	10.910
Togdrift					
	Togdrift	20.073	20.212	20.773	561
Administration					
	Trafikskabet inkl. handicap adm	118.694	119.312	119.312	0
	Billetkontrol	10.526	1.782	5.514	3.732
	Tjenestemandspensioner	1.488	1.800	1.800	0
Øvrige områder					
	Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	292.296	287.636	287.636	0
Total - netto		1.568.749	1.622.689	1.667.542	44.853

Nedenfor er en kort gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder.

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet for 2019 på 7,6 mio. kr. Dette fordeler sig mellem en reduktion af udgifter på 1,4 mio. kr. samt en indeksregulering på 9,0 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 3. kvartal 2019 er baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for årets første syv måneder samt en budgetberegning for resten af regnskabsåret, som er opdateret med kørselsændringer for køreplansskiftet 2019. Indregning af nye køreplaner giver anledning til ændret dag- og døgnfordeling samt tillægstid. De variable chaufføromkostninger er korrigeret for at afspejle dette.

Rabatruterne er baseret på de faktiske udgifter fra januar til august 2019 samt skøn baseret på de aktuelle køreplaner fra K19.

I det forventede regnskab er der indregnet effekter af udbud til og med det 52. udbud vedrørende lufthavnsbusserne 912X og 925X.

I forhold til budget 2019 er det særligt merudgifter i Herning Kommune, Viborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland, der driver merforbruget.

For Herning Kommune skyldes merudgiften omlægning til et nyt bybusnet, der samlet giver mere køretid. Derudover er der stigende chaufføromkostninger efter indførelse af den nye trafikplan. Der er yderligere opnået afklaring omkring overtagelse af ruter fra Region Midtjylland, så ruterne 168U og 169U oprettes.

For Viborg Kommune er der ligeledes lavet omlægninger på bybus- og lokalkørslen fra køreplansskiftet medio 2019. Dette giver anledning til oprettelse af en ny rute 5 samt justeringer på resterende ruter.

I Aarhus Kommune er der fra køreplansskiftet medio 2019 tilføjet ekstra køretid for at imødekomme udfordringer med fremkommelighed. Derudover er der indarbejdet udgifter til erstatningskørsel for linje 1A frem til Letbanebetjening (rute 86).

I forhold til Region Midtjylland skyldes de forventede merudgifter delvist justeringer i kørselsomfanget ved køreplansskiftet. Derudover er der indarbejdet meromkostninger til 11 nye lav-entre busser, der hovedsageligt kører på rute 100 og 123 samt syv lav-entre busser på rute 200. Til gengæld reduceres forventningerne til dubleringskørsel.

Der er lavere udgifter for en række kommuner, hvor især udgifterne i Norddjurs Kommune og Ringkøbing-Skjern Kommune forventes reduceret i forhold til budget 2019.

For Norddjurs Kommune skyldes de reducerede udgifter en halveret bybuskørsel fra køreplansskiftet medio 2019.

I Ringkøbing-Skjern skyldes de lavere udgifter en reducere i kørslen – især på rabatruterne.

På kørselsudgiftssiden er der anvendt tre typer indeksregulering. De busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel.

Der observeres følgende udvikling for de tre typer indeks for 2019 i forhold til det anvendte i budget 2019 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for oktober 2019 er anvendt for forventet regnskab efter 3. kvartal):

Indeks	År	FR3
Omkostningsindeks	2019	+0,7 %
Omkostningsindeks u/diesel	2019	+1,1 %
Gasindeks	2019	-0,5 %

I forhold til budgettet har der været vækst i omkostningsindekset, hvilket primært skyldes stigende dieselpriiser. Det bemærkes, at omkostningsindekset u/diesel i budget 2019 var sammensat forkert, idet der ikke har været anvendt korrekt vægning på de respektive underindeks. Der er derfor indeholdt en korrektion, der medfører en merudgift til Holstebro og Skive Kommune. Der ses et lille fald i gasindekset i forhold til budget 2019.

Forventet regnskab 2. kvartal 2019 - Kørselsudgifter

Kørselsudgifter	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kørselsudgifter	1.416.899.485	1.406.814.000	1.414.433.000	7.619.000
I alt	1.416.899.485	1.406.814.000	1.414.433.000	7.619.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet på ca. 3,1 mio. kr.

Midttrafik er i gang med at installere automatisk tælleudstyr i hovedparten af alle by- og regionalbusser i Midttrafiks område. Investeringen i tælleudstyret er hovedårsagen til merforbruget, da hovedparten af udgifterne falder i 2019. Bestillerne skal dog ikke betale for investeringen i forbindelse med regnskab 2019, da udstyret finansieres af kommunerne i budget 2020-2022, mens Region Midtjyllands andel af udgifterne finansieres af opsparede midler fra 2018.

Derudover forventes flere udgifter til drift af billetteringsudstyr, grundet højere udgifter til betalingsgebyrer, bl.a. til Midttrafik app, hvilket skyldes kundernes øgede brug af Midttrafik app.

Der er omvendt færre udgifter i 2019 til omflytning af IT-udstyr i forbindelse med kontraktskifte, herunder kompensationsbetaling til Busselskabet Aarhus Sporveje i forbindelse med omflytning. Endelig er der færre udgifter på drift af Lane Management på Viborg Rutebilstation.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Bus-IT og øvrige udgifter

Bus-IT og øvrige udgifter	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Bus-IT, herunder realtidsløsning, wi-fi, tælleløsninger	7.028.888	7.684.000	10.079.000	2.395.000
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7.873.740	7.584.000	8.375.000	791.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	3.190.806	3.206.000	3.195.000	-11.000
Rejsegaranti	575.116	768.000	646.000	-122.000
Total	18.668.550	19.242.000	22.295.000	3.053.000

Rejsekort – busser og Letbanen

Der forventes et mindreforbrug sammenlignet med budgettet på 0,2 mio. kr.

Der forventes lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S på 1,0 mio. kr., da budgettet hos Rejsekort blev fastlagt efter deadline for Midttrafiks budget 2019. Desuden forventes et mindreforbrug på udstyrsdriften på 0,9 mio. kr., hvilket især skyldes lavere udgifter til omflytning af busudstyr, da kun ganske få busser påvirkes af kontraktskifte i 2019.

Omvendt forventes højere udgifter til kunderelaterede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. grundet flere kunder på rejsekort samt merforbrug på 1,6 mio. kr. til køb og installation af rejsekortudstyr.

Merudgiften til køb og installation af rejsekortudstyr vedrører kun to af bestillerne. Region Midtjylland har udgifter på 0,8 mio. kr. til to billetautomater på Klostertorv i Aarhus samt på 0,3 mio. kr. til installation af ekstra kortlæsere i 27 busser for at sikre fri ind- og udstigning ad alle døre. Begge dele er en forudsætning for forsøgsordningen med at lade rute 100 køre igennem Busgaden i Aarhus. Silkeborg Kommune har merudgifter på 0,5 mio. kr. til installation af rejsekortudstyr i kommunens rabatrutebusser, der dog er forudbetalt i 2018.

Der er en række driftsudfordringer med det nye Bus Light-system og -udstyr, der ved årsskiftet erstattede den tidligere Bus Light-løsning, *check-ind-mini*. Udstyret er installeret i 57 af Midttrafiks omkring 800 rejsekortbusser, og Midttrafik er sammen med de øvrige Bus Light-

trafikelskaber i tæt dialog med de berørte busselskaber samt Rejsekort og leverandøren af udstyret om at få udbedret fejlene.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Rejsekort

Rejsekort	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kontantbetaling af investering i alt	100.191	1.954.000	3.521.000	1.567.000
Ydelse på KK-lån i alt	13.650.307	6.753.000	6.753.000	-
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-7.997.020	-535.000	-535.000	-
Investering i alt	5.753.477	8.172.000	9.739.000	1.567.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	30.890.928	31.688.000	30.663.000	-1.025.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	8.134.699	11.601.000	10.684.000	-917.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen	1.152.539	2.618.000	2.596.000	-22.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	3.500.325	4.036.000	4.279.000	243.000
Drift i alt	43.678.491	49.943.000	48.222.000	-1.721.000
Rejsekort i alt	49.431.968	58.115.000	57.961.000	-154.000

Indtægter

De forventede indtægter efter august måned udgør 685,6 mio. kr. imod de budgetterede indtægter på 710,8 mio. kr. Der er således tale om forventede mindreindtægter på 25,2 mio. kr., svarende til 3,5 %.

De væsentligste årsager til mindreindtægten er faldende indtægter for salg af Ungdomskort, skolekort og bus-tog-omstignere.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Busindtægter

Busindtægter	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Hovedkategorier:				
Passagerindtægter	-501.961.168	-503.631.000	-502.100.000	1.531.000
Refusion - off peak rabat	-19.052.088	-17.000.000	-22.400.000	-5.400.000
Erhvervskort	-471.490	0	0	0
Omsætning Ungdomskort	-84.397.365	-88.000.000	-71.000.000	17.000.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	-8.593.943	-9.000.000	-8.400.000	600.000
Omsætning skolekort	-23.395.560	-26.500.000	-20.400.000	6.100.000
Kompensation - Fælles børneregler	-37.314.291	-36.800.000	-37.700.000	-900.000
Fribefordring Værnepligtige	-1.614.393	-1.800.000	-1.600.000	200.000
Andre indtægter (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	-137.415	-100.000	-100.000	0
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	-13.637.836	0	0	0
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	-27.397.447	-28.000.000	-21.900.000	6.100.000
Indtægter Busdrift	-717.972.996	-710.831.000	-685.600.000	25.231.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	9.647.053			0
Passagerindtægter total	-708.325.943	-710.831.000	-685.600.000	25.231.000

Passagerindtægten vurderes på nuværende tidspunkt til 502,1 mio. kr. imod budgetteret 503,6 mio. Det er således rimeligt tæt på det budgetterede.

Det skal bemærkes, at den indtægtsmæssige effekt af de regionale besparelser endnu ikke kan ses i regnskabstallene, da besparelserne først er gennemført fra sommeren 2019. Der er budgetteret med en samlet indtægtsnedgang på godt 8 mio. kr. i 2019. Om denne vurdering er korrekt, vides på nuværende tidspunkt ikke.

Omsætningen på Ungdomskort formodes på baggrund af afregning for de første to kvartaler at lande på ca. 71 mio. kr. – altså 17 mio. kr. under budgettet – og ca. 13,4 mio. kr. lavere, end indtægterne i 2018. Faldet skyldes generelt, at færre køber et Ungdomskort, ligesom en del af indtægten på Ungdomskort nu afleveres direkte til togoperatørerne. Tidligere skete det via bus-tog-samarbejdet. Der er i det forventede regnskab afsat 5 mio. kr. til afregning med togoperatører vedr. 2019, og 3,8 mio. kr. vedr. regulering af afregning for 2018.

Den vigende brug af Ungdomskort er bekymrende, også i forhold til indtægtsgrundlaget de kommende år. Tendensen genfindes hos de øvrige trafikelskaber.

Indtægter for salg af skolekort er ligeledes faldet i forhold til budgettet. Det skyldes, at prisen på periodekort til børn, som fastlægger prisen for et skolekort, faldt i forbindelse med indførelsen af Takst Vest i marts 2018. I 2019 har denne effekt haft helårvirkning, og medfører derfor lavere indtægter end budgetteret, og i forhold til regnskabet for 2018. Kommunernes opmærksomhed henledes på, at de lavere priser på skolekort medfører en tilsvarende mindredrift i kommunernes skoleforvaltninger til køb af skolekort. Dette gør sig dog ikke gældende for Region Midtjylland, som mister 1,2 mio. kr.

Endelig forventes mindreindtægter for omstigninger på bus-tog-rejser. Midttrafik modtager betaling for den gratis omstigning, rejsende på togoperatørernes kort og billetter har med busserne i stationsområderne. Denne indtægt har været faldende, bl.a. fordi togoperatørerne i højere og højere grad udsteder togbilletter (f.eks. DSB's Orange-billetter og Arrivas One day-billetter), der ikke giver adgang til denne gratis omstigning til bus. Vurderingen er usikker, da der endnu mangler at ske endelig afregning for 2017 og 2018, hvilket vil kunne påvirke regnskabsresultatet.

På øvrige konti noteres i særlig grad en forventet merindtægt på refusion fra off peak-rabat på 5,4 mio. kr. Dette dækker dog over, at der er ydet en tilsvarende rabat, og deraf følgende mindreindtægt, på kontoen for passagerindtægter.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne er udarbejdet på baggrund af bestyrelsens beslutning om en overgangsordning indtil 2021. Det medfører, at mindreindtægten henføres til Aarhus Kommune og Region Midtjylland på samme måde som Aarhus Kommune fik tilført en merindtægt på 21,2 mio. kr. og Region Midtjylland en merindtægt på 10,4 mio. kr. i regnskabet for 2018. En undtagelse for denne fordeling er skolekort, hvor mindreindtægten er fordelt ud til alle bestillere, da alle kommuner opnår besparelser ved at kunne købe skolekortene billigere. Det er i overensstemmelse med den anvendte indtægtsdeling i regnskabet for 2018.

De budgetterede hhv. nu forventede indtægter for Region Midtjylland og Aarhus Kommune ser således ud:

Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Aarhus	-278.162.646	-280.561.000	-266.262.000	14.299.000
Region Midtjylland	-297.325.723	-283.132.000	-276.350.000	6.782.000

For øvrige bestillere henvises til bilagsmaterialet.

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er der ikke foretaget justering af de regionale tilskud.

Flextrafik

Handicapkørsel

Der forventes samlet set udgifter for 40,1 mio. kr., hvilket er 3,4 mio. kr. mere end budgetteret. Dette skyldes, at der, som følge af indførelsen af kørsel til behandling, genoptræning og lignende samt med blinde og stærkt svagt-seende, har været en større vækst i kørslen end først antaget.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 14,3 mio. kr. som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb, som ikke korrigeres henover året.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Handicap kørsel

Handicapkørsel	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Handicapkørsel				
Udgifter	45.876.583	45.677.000	50.149.000	4.472.000
Indtægter	-9.371.015	-8.994.000	-10.019.000	-1.025.000
Netto	36.505.568	36.683.000	40.130.000	3.447.000

Flexture

Der er budgetteret med omkostninger på 12,7 mio. kr. hvoraf de 9,0 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling mens de resterende 3,8 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Efter 3. kvartal forventes et merforbrug på 1,2 mio. kr., hvoraf de 1,1 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling og de resterende 0,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Årsagen til dette merforbrug skyldes en justering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Det skal dog bemærkes, at mere end halvdelen af kommunerne forventes at overholde budgetterne.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Flextur

Flexiture	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Flexiture				
Vognmandsbetaling	17.148.247	16.852.000	18.392.000	1.540.000
Indtægter	-7.634.070	-7.894.000	-8.367.000	-473.000
Kommunens vognmandsbetaling	9.514.177	8.958.000	10.025.000	1.067.000
Administrationsomkostninger	3.390.775	3.757.000	3.843.000	86.000
Kommunens samlede udgift	12.904.953	12.715.000	13.868.000	1.153.000

Flexbus

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 4,3 mio. kr. hvoraf ca. 4 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens det resterende vedrører administrationsomkostninger.

Efter 3. kvartal er der en forventning om et lille mindreforbrug. Dette skyldes primært øgede administrationsomkostninger som følge af flere ture. Turene forventes dog ikke at medføre en stigende vognmandsbetaling for kommunerne, da den gennemsnitlige pris pr. tur er faldet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Flexbus

Flexbus	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Flexbus				
Vognmandsbetaling	1.968.600	4.140.000	4.009.000	-131.000
Indtægter	-238.043	-189.000	-347.000	-158.000
Kommunens vognmandsbetaling	1.730.557	3.951.000	3.662.000	-289.000
Administrationsomkostninger	371.211	376.000	618.000	242.000
Kommunens samlede udgift	2.101.768	4.327.000	4.280.000	-47.000

Kommunal kørsel og siddende patientbefordring

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 185,4 mio. kr., hvoraf de 169,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 15,4 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Efter 3. kvartal forventes et mindreforbrug på 5,7 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes en nedskrivning af forbruget på siddende patientbefordring. Væksten i turantallet fra tidligere år var forventet at fortsætte ind i 2019. Det har dog vist sig, at turantallet i 2019 er stagneret og ligger på niveau med forbruget i 2018.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Kommunal kørsel

Kommunal kørsel	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kan-kørsel				
Vognmandsbetaling (Netto)	161.449.515	169.935.000	164.344.000	-5.591.000
Administrationsomkostninger	14.295.984	15.431.000	15.274.000	-157.000
Kommunens samlede udgift	175.745.499	185.366.000	179.618.000	-5.748.000

Letbanedrift

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. I det forventede regnskab for 2019 forventes en samlet merudgift for parterne på 10,9 mio. kr.

Merudgiften skyldes hovedsageligt lavere indtægter end budgetteret. I budget 2019 var der forudsat opstart på Grenaabanen fra 1. januar. Først fra 30. april 2019 blev der åbnet for kørsel til Grenaa. I det forventede regnskab er indtægterne derfor nedskrevet svarende til fire måneders manglende drift på Grenaabanen.

Umiddelbart efter opstart på Grenaabanen viste det sig desværre, at der i stort omfang var generelle udfordringer med driften og mange aflyste ture. Sammen med Aarhus Letbane I/S, har Midttrafik i perioden maj-juli foretaget justeringer i køreplanen og i køretiderne for at stabilisere letbanedriften. Det må forventes, at den ustabile drift har betydet færre indtægter i 2. kvartal.

Passagertallet på Letbanen er efter 1. halvår under det forventede niveau. Den indtægtsmæssige udvikling er derfor lavere end forventet. Efter drøftelse med Aarhus Kommune og Region Midtjylland har Midttrafik valgt at nedskrive de forventede indtægter for 2019.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	139.730.000	253.100.000	253.100.000	0
Heraf letbanekørsel på Grenaabanen	36.800.000	110.453.000	110.453.000	0
Øvrige letbanerelaterede udgifter	2.209.253	2.500.000	2.800.000	300.000
Passagerindtægter	-44.983.744	-75.000.000	-64.444.000	10.556.000
Driftstilskud	96.955.509	180.600.000	191.456.000	10.856.000
Netto driftstilskud	96.955.509	180.600.000	191.456.000	10.856.000

Letbanesekretariatet

I 2019 vil der være et merforbrug til Letbanesekretariatet i forhold til budgettet på 0,1 mio. kr. Det skyldes flere udgifter til rådgivning og ekstern konsulentbistand end forventet. Merforbruget finansieres af tidligere års opsavede midler i Letbanesekretariatet, der herefter er på 0,4 mio. kr.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Letbanesekretariat

Letbanesekretariatet	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Bestillere	915.000	915.000	915.000	0
Midttrafik	506.667	101.000	251.000	150.000
				0
Samlet	1.421.667	1.016.000	1.166.000	150.000

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter udgifter til drift af Lemvigbanen. I det forventede regnskab efter 3. kvartal forventes et merforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes en efterregulering af driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner fra 2018 samt en stigning i udgifterne til billetkontrol på Lemvigbanen.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Togdrift Region Midtjylland

Togdrift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Driftstilskud				
Udgifter	19.318.269	19.478.000	19.981.000	503.000
Indtægter	-2.769.303	-2.900.000	-2.842.000	58.000
I alt driftstilskud	16.548.966	16.578.000	17.139.000	561.000
Anlæg				
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	3.634.000	3.634.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	20.072.966	20.212.000	20.773.000	561.000

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2019 et samlet budget på 119,3 mio. kr., og kan inddeles i to dele, hvor 105,0 mio. kr. vedrører busadministration & letbaneadministration og 14,3 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til Trafikselskabet forventes at overholde budgettet for 2019, ligesom størstedelen af overført mindreforbrug fra tidligere regnskabsår vedrørende udviklingsprojekter ventes forbrugt i år.

Midttrafik arbejder med mange udviklingsprojekter og herunder er et lille udpluk af nogle af de større udviklingsprojekter i 2019.

Følgende projekter forventes afsluttet i 2019:

- NOP – nyt IT-system i Flextrafik – Etape 1 afsluttet
- Ny app til Ungdomskort – Igangsættes i uge 44
- Markedsføringsindsats vedr. lancering af Ungdomskort på Midttrafik app. – Igangsættes i uge 44
- Udskiftning af rejsekort-check-ind-mini-udstyr med den nye Busløsning (Bus Light)

Derudover er følgende projekter i gang og budgettet, baseret på det overførte mindreforbrug, er disponeret til 2020:

- Forbedringer på Kundecenteret
- Bus Light-udstyr til dubleringsbusser
- Udbud af Midttrafik app
- Digitalisering af rejsegaranti
- Push beskeder til kunder
- Forbedringer i chaufførlokaler
- Business Intelligence-miljø (BI) i Trafikselskabet

Forventet regnskab 2. kvartal 2019 - Trafikselskabet

Trafikselskabet	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Bus- og letbaneadministration	104.753.000	105.037.000	105.037.000	0
Handicapadministration	13.941.000	14.275.000	14.275.000	0
Samlet	118.694.000	119.312.000	119.312.000	0

Billetkontrol

Budgettet for 2019 er samlet på 1,8 mio. kr., og det består af administrationsudgifter på 14,5 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 12,6 mio. kr. og gebyrer på 0,2 mio. kr.

Sammenholdt med budget 2019 forventes der efter 3. kvartal en samlet merudgift på ca. 3,7 mio. kr.

Merudgiften på 3,7 mio. kr. skyldes bl.a., at der ikke var budgetteret med tab på debitorer/ubetalte kontrolafgifter i budget 2019. Aarhus Kommune varetager inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter for Midttrafik. Nye regler på området medfører, at tab skal registreres ved Midttrafik i regnskabsåret. Ubetalte kontrolafgifter indtægtsregistreres i takt med inddrivelse via SKAT.

Derudover er der et fald i forventede indtægter fra kontrolafgifter på 2,7 mio. kr. Der har været udskrevet færre afgifter i 2019 end forventet. Særligt fra juli og frem har niveauet ligget væsentligt under normalen. Faldet i forventede indtægter modsvarer delvist af et fald på 2,2 mio. kr. i de administrative udgifter, primært som følge af leverandørskiftet i 2019.

Det skal bemærkes, at de forventede udgifter til dækning af advokatomkostninger i forbindelse med få igangværende sager i billetkontrollen forventes at holde sig inden for budgettet med en forventet udgift på knap 1 mio. kr. i 2019.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Billetkontrol

Billetkontrol	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kontrolafgifter	-9.080.337	-12.600.000	-9.851.000	2.749.000
Billetkontrol administration	12.725.272	14.542.000	12.386.000	-2.156.000
Ubetalte kontrolafgifter	0	0	3.139.000	3.139.000
Gebyr	0	-160.000	-160.000	0
Overførsel af kontrolafgifter	6.881.402	0	0	0
I alt	10.526.338	1.782.000	5.514.000	3.732.000

Tjenestemandspensioner

I 2019 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,8 mio. kr.

Udgifterne til tjenestemandspensioner forventes at overholde budgettet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - tjenestemandspension

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Tjenestemandspensioner	1.488.177	1.800.000	1.800.000	0
I alt	1.488.177	1.800.000	1.800.000	0

Bilag 1

Forventet regnskab efter 3. kvartal sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2019 efter 3. kvartal er det godkendte budget for 2019.

For kørselsudgifter er udgiftsforventningen forøget med 7,6 mio. kr. i forhold til budget 2019 på 1,4 mia. kr. Dette merforbrug skyldes hovedsageligt et stigende indeks. I budgettet for 2019 blev kompensation til vognmænd i forbindelse med Region Midtjyllands besparelser skønnet til 10 mio. kr. Som følge af Midttrafik's forhandlinger med en række busselskaber forventes denne engangskompensation reduceret til 5 mio. kr.

For busindtægter er der en forventning om mindreindtægter på 25,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2019 på 711 mio. kr. De væsentligste årsager til indtægtsnedgangen er faldende indtægter for salg af Ungdomskort, skolekort og bus-tog-omstignere.

For Aarhus Letbane forventes et merforbrug på 10,9 mio. kr. i forhold til budget 2019, hvilket hovedsageligt skyldes færre indtægter end budgetteret.

For Kommunal kørsel/siddende patientbefordring er der en forventning om en mindreudgift på 5,7 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt, at væksten på siddende patientbefordring har været mindre end forventet.

For Billetkontrollen forventes en merudgift på 3,7 mio. kr. Det skyldes bl.a. vigende indtægter fra kontrolafgifter, samt at der ikke var budgetteret med tab på ubetalte kontrolafgifter. Bemærk, at det er Aarhus Kommune, der varetager inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter for Midttrafik. Nye regler på området medfører, at tab skal registreres ved Midttrafik i regnskabsåret.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder er der samlet set et forventet merforbrug på 44,9 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2019 på i alt 1,6 mia. kr.

Bemærk, at resultatet for 2019 afregnes primo regnskabsåret 2021.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019

Beløb i 1.000 kr.

Alle bestillere		Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Busdrift					
	Kørselsudgifter	1.416.899	1.406.814	1.414.433	7.619
	Bus-IT og øvrige udgifter	18.669	19.242	22.295	3.053
	Rejsekort busser	44.765	52.079	52.021	-58
	Indtægter	-708.326	-710.831	-685.600	25.231
	Kompensation til vognmænd	0	10.000	5.000	-5.000
	Mellefinansiering	0	-12.100	-12.100	0
	I alt	772.007	765.204	796.049	30.845
Flextrafik (excl. administration)					
	Handicapkørsel	36.506	36.683	40.130	3.447
	Flexture	12.905	12.715	13.868	1.153
	Flexbus	2.102	4.327	4.280	-47
	Kommunal kørsel	175.745	185.366	179.618	-5.748
	I alt	227.258	239.091	237.896	-1.195
Letbanen					
	Buserstatningskørsel	23.363	0	0	0
	Letbanedrift	96.956	180.600	191.456	10.856
	Rejsekort - Letbanen	4.667	6.036	5.940	-96
	Letbanesekretariatet	1.422	1.016	1.166	150
	I alt	126.407	187.652	198.562	10.910
Togdrift					
	Togdrift	20.073	20.212	20.773	561
Administration					
	Trafikskabet inkl. handicap adm	118.694	119.312	119.312	0
	Billetkontrol	10.526	1.782	5.514	3.732
	Tjenestemandspensioner	1.488	1.800	1.800	0
Øvrige områder					
	Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	292.296	287.636	287.636	0
Total - netto		1.568.749	1.622.689	1.667.542	44.853

Nedenfor er en kort gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder.

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet for 2019 på 7,6 mio. kr. Dette fordeler sig mellem en reduktion af udgifter på 1,4 mio. kr. samt en indeksregulering på 9,0 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 3. kvartal 2019 er baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for årets første syv måneder samt en budgetberegning for resten af regnskabsåret, som er opdateret med kørselsændringer for køreplansskiftet 2019. Indregning af nye køreplaner giver anledning til ændret dag- og døgnfordeling samt tillægstid. De variable chaufføromkostninger er korrigeret for at afspejle dette.

Rabatruterne er baseret på de faktiske udgifter fra januar til august 2019 samt skøn baseret på de aktuelle køreplaner fra K19.

I det forventede regnskab er der indregnet effekter af udbud til og med det 52. udbud vedrørende lufthavnsbusserne 912X og 925X.

I forhold til budget 2019 er det særligt merudgifter i Herning Kommune, Viborg Kommune, Aarhus Kommune samt Region Midtjylland, der driver merforbruget.

For Herning Kommune skyldes merudgiften omlægning til et nyt bybusnet, der samlet giver mere køretid. Derudover er der stigende chaufføromkostninger efter indførelse af den nye trafikplan. Der er yderligere opnået afklaring omkring overtagelse af ruter fra Region Midtjylland, så ruterne 168U og 169U oprettes.

For Viborg Kommune er der ligeledes lavet omlægninger på bybus- og lokalkørslen fra køreplansskiftet medio 2019. Dette giver anledning til oprettelse af en ny rute 5 samt justeringer på resterende ruter.

I Aarhus Kommune er der fra køreplansskiftet medio 2019 tilføjet ekstra køretid for at imødekomme udfordringer med fremkommelighed. Derudover er der indarbejdet udgifter til erstatningskørsel for linje 1A frem til Letbanebetjening (rute 86).

I forhold til Region Midtjylland skyldes de forventede merudgifter delvist justeringer i kørselsomfanget ved køreplansskiftet. Derudover er der indarbejdet meromkostninger til 11 nye lav-entre busser, der hovedsageligt kører på rute 100 og 123 samt syv lav-entre busser på rute 200. Til gengæld reduceres forventningerne til dubleringskørsel.

Der er lavere udgifter for en række kommuner, hvor især udgifterne i Norddjurs Kommune og Ringkøbing-Skjern Kommune forventes reduceret i forhold til budget 2019.

For Norddjurs Kommune skyldes de reducerede udgifter en halveret bybuskørsel fra køreplansskiftet medio 2019.

I Ringkøbing-Skjern skyldes de lavere udgifter en reducere i kørslen – især på rabatruterne.

På kørselsudgiftssiden er der anvendt tre typer indeksregulering. De busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel.

Der observeres følgende udvikling for de tre typer indeks for 2019 i forhold til det anvendte i budget 2019 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for oktober 2019 er anvendt for forventet regnskab efter 3. kvartal):

Indeks	År	FR3
Omkostningsindeks	2019	+0,7 %
Omkostningsindeks u/diesel	2019	+1,1 %
Gasindeks	2019	-0,5 %

I forhold til budgettet har der været vækst i omkostningsindekset, hvilket primært skyldes stigende dieselpriiser. Det bemærkes, at omkostningsindekset u/diesel i budget 2019 var sammensat forkert, idet der ikke har været anvendt korrekt vægning på de respektive underindeks. Der er derfor indeholdt en korrektion, der medfører en merudgift til Holstebro og Skive Kommune. Der ses et lille fald i gasindekset i forhold til budget 2019.

Forventet regnskab 2. kvartal 2019 - Kørselsudgifter

Kørselsudgifter	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kørselsudgifter	1.416.899.485	1.406.814.000	1.414.433.000	7.619.000
I alt	1.416.899.485	1.406.814.000	1.414.433.000	7.619.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet på ca. 3,1 mio. kr.

Midttrafik er i gang med at installere automatisk tælleudstyr i hovedparten af alle by- og regionalbusser i Midttrafiks område. Investeringen i tælleudstyret er hovedårsagen til merforbruget, da hovedparten af udgifterne falder i 2019. Bestillerne skal dog ikke betale for investeringen i forbindelse med regnskab 2019, da udstyret finansieres af kommunerne i budget 2020-2022, mens Region Midtjyllands andel af udgifterne finansieres af opsparede midler fra 2018.

Derudover forventes flere udgifter til drift af billetteringsudstyr, grundet højere udgifter til betalingsgebyrer, bl.a. til Midttrafik app, hvilket skyldes kundernes øgede brug af Midttrafik app.

Der er omvendt færre udgifter i 2019 til omflytning af IT-udstyr i forbindelse med kontraktskifte, herunder kompensationsbetaling til Busselskabet Aarhus Sporveje i forbindelse med omflytning. Endelig er der færre udgifter på drift af Lane Management på Viborg Rutebilstation.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Bus-IT og øvrige udgifter

Bus-IT og øvrige udgifter	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Bus-IT, herunder realtidsløsning, wi-fi, tælleløsninger	7.028.888	7.684.000	10.079.000	2.395.000
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7.873.740	7.584.000	8.375.000	791.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	3.190.806	3.206.000	3.195.000	-11.000
Rejsegaranti	575.116	768.000	646.000	-122.000
Total	18.668.550	19.242.000	22.295.000	3.053.000

Rejsekort – busser og Letbanen

Der forventes et mindreforbrug sammenlignet med budgettet på 0,2 mio. kr.

Der forventes lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S på 1,0 mio. kr., da budgettet hos Rejsekort blev fastlagt efter deadline for Midttrafiks budget 2019. Desuden forventes et mindreforbrug på udstyrsdriften på 0,9 mio. kr., hvilket især skyldes lavere udgifter til omflytning af busudstyr, da kun ganske få busser påvirkes af kontraktskifte i 2019.

Omvendt forventes højere udgifter til kunderelaterede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. grundet flere kunder på rejsekort samt merforbrug på 1,6 mio. kr. til køb og installation af rejsekortudstyr.

Merudgiften til køb og installation af rejsekortudstyr vedrører kun to af bestillerne. Region Midtjylland har udgifter på 0,8 mio. kr. til to billetautomater på Klostertorv i Aarhus samt på 0,3 mio. kr. til installation af ekstra kortlæsere i 27 busser for at sikre fri ind- og udstigning ad alle døre. Begge dele er en forudsætning for forsøgsordningen med at lade rute 100 køre igennem Busgaden i Aarhus. Silkeborg Kommune har merudgifter på 0,5 mio. kr. til installation af rejsekortudstyr i kommunens rabatrutebusser, der dog er forudbetalt i 2018.

Der er en række driftsudfordringer med det nye Bus Light-system og -udstyr, der ved årsskiftet erstattede den tidligere Bus Light-løsning, *check-ind-mini*. Udstyret er installeret i 57 af Midttrafiks omkring 800 rejsekortbusser, og Midttrafik er sammen med de øvrige Bus Light-

trafikselskaber i tæt dialog med de berørte busselskaber samt Rejsekort og leverandøren af udstyret om at få udbedret fejlene.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Rejsekort

Rejsekort	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kontantbetaling af investering i alt	100.191	1.954.000	3.521.000	1.567.000
Ydelse på KK-lån i alt	13.650.307	6.753.000	6.753.000	-
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-7.997.020	-535.000	-535.000	-
Investering i alt	5.753.477	8.172.000	9.739.000	1.567.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	30.890.928	31.688.000	30.663.000	-1.025.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	8.134.699	11.601.000	10.684.000	-917.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen	1.152.539	2.618.000	2.596.000	-22.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	3.500.325	4.036.000	4.279.000	243.000
Drift i alt	43.678.491	49.943.000	48.222.000	-1.721.000
Rejsekort i alt	49.431.968	58.115.000	57.961.000	-154.000

Indtægter

De forventede indtægter efter august måned udgør 685,6 mio. kr. imod de budgetterede indtægter på 710,8 mio. kr. Der er således tale om forventede mindreindtægter på 25,2 mio. kr., svarende til 3,5 %.

De væsentligste årsager til mindreindtægten er faldende indtægter for salg af Ungdomskort, skolekort og bus-tog-omstignere.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Busindtægter

Busindtægter	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Hovedkategorier:				
Passagerindtægter	-501.961.168	-503.631.000	-502.100.000	1.531.000
Refusion - off peak rabat	-19.052.088	-17.000.000	-22.400.000	-5.400.000
Erhvervskort	-471.490	0	0	0
Omsætning Ungdomskort	-84.397.365	-88.000.000	-71.000.000	17.000.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	-8.593.943	-9.000.000	-8.400.000	600.000
Omsætning skolekort	-23.395.560	-26.500.000	-20.400.000	6.100.000
Kompensation - Fælles børneregler	-37.314.291	-36.800.000	-37.700.000	-900.000
Fribefordring Værnepligtige	-1.614.393	-1.800.000	-1.600.000	200.000
Andre indtægter (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	-137.415	-100.000	-100.000	0
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	-13.637.836	0	0	0
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	-27.397.447	-28.000.000	-21.900.000	6.100.000
Indtægter Busdrift	-717.972.996	-710.831.000	-685.600.000	25.231.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	9.647.053			0
Passagerindtægter total	-708.325.943	-710.831.000	-685.600.000	25.231.000

Passagerindtægten vurderes på nuværende tidspunkt til 502,1 mio. kr. imod budgetteret 503,6 mio. Det er således rimeligt tæt på det budgetterede.

Det skal bemærkes, at den indtægtsmæssige effekt af de regionale besparelser endnu ikke kan ses i regnskabstallene, da besparelserne først er gennemført fra sommeren 2019. Der er budgetteret med en samlet indtægtsnedgang på godt 8 mio. kr. i 2019. Om denne vurdering er korrekt, vides på nuværende tidspunkt ikke.

Omsætningen på Ungdomskort formodes på baggrund af afregning for de første to kvartaler at lande på ca. 71 mio. kr. – altså 17 mio. kr. under budgettet – og ca. 13,4 mio. kr. lavere, end indtægterne i 2018. Faldet skyldes generelt, at færre køber et Ungdomskort, ligesom en del af indtægten på Ungdomskort nu afleveres direkte til togoperatørerne. Tidligere skete det via bus-tog-samarbejdet. Der er i det forventede regnskab afsat 5 mio. kr. til afregning med togoperatører vedr. 2019, og 3,8 mio. kr. vedr. regulering af afregning for 2018.

Den vigende brug af Ungdomskort er bekymrende, også i forhold til indtægtsgrundlaget de kommende år. Tendensen genfindes hos de øvrige trafikelskaber.

Indtægter for salg af skolekort er ligeledes faldet i forhold til budgettet. Det skyldes, at prisen på periodekort til børn, som fastlægger prisen for et skolekort, faldt i forbindelse med indførelsen af Takst Vest i marts 2018. I 2019 har denne effekt haft helårvirkning, og medfører derfor lavere indtægter end budgetteret, og i forhold til regnskabet for 2018. Kommunernes opmærksomhed henledes på, at de lavere priser på skolekort medfører en tilsvarende mindredrift i kommunernes skoleforvaltninger til køb af skolekort. Dette gør sig dog ikke gældende for Region Midtjylland, som mister 1,2 mio. kr.

Endelig forventes mindreindtægter for omstigninger på bus-tog-rejser. Midttrafik modtager betaling for den gratis omstigning, rejsende på togoperatørernes kort og billetter har med busserne i stationsområderne. Denne indtægt har været faldende, bl.a. fordi togoperatørerne i højere og højere grad udsteder togbilletter (f.eks. DSB's Orange-billetter og Arrivas One day-billetter), der ikke giver adgang til denne gratis omstigning til bus. Vurderingen er usikker, da der endnu mangler at ske endelig afregning for 2017 og 2018, hvilket vil kunne påvirke regnskabsresultatet.

På øvrige konti noteres i særlig grad en forventet merindtægt på refusion fra off peak-rabat på 5,4 mio. kr. Dette dækker dog over, at der er ydet en tilsvarende rabat, og deraf følgende mindreindtægt, på kontoen for passagerindtægter.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne er udarbejdet på baggrund af bestyrelsens beslutning om en overgangsordning indtil 2021. Det medfører, at mindreindtægten henføres til Aarhus Kommune og Region Midtjylland på samme måde som Aarhus Kommune fik tilført en merindtægt på 21,2 mio. kr. og Region Midtjylland en merindtægt på 10,4 mio. kr. i regnskabet for 2018. En undtagelse for denne fordeling er skolekort, hvor mindreindtægten er fordelt ud til alle bestillere, da alle kommuner opnår besparelser ved at kunne købe skolekortene billigere. Det er i overensstemmelse med den anvendte indtægtsdeling i regnskabet for 2018.

De budgetterede hhv. nu forventede indtægter for Region Midtjylland og Aarhus Kommune ser således ud:

Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Aarhus	-278.162.646	-280.561.000	-266.262.000	14.299.000
Region Midtjylland	-297.325.723	-283.132.000	-276.350.000	6.782.000

For øvrige bestillere henvises til bilagsmaterialet.

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er der ikke foretaget justering af de regionale tilskud.

Flextrafik

Handicapkørsel

Der forventes samlet set udgifter for 40,1 mio. kr., hvilket er 3,4 mio. kr. mere end budgetteret. Dette skyldes, at der, som følge af indførelsen af kørsel til behandling, genoptræning og lignende samt med blinde og stærkt svagt-seende, har været en større vækst i kørslen end først antaget.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 14,3 mio. kr. som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb, som ikke korrigeres henover året.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Handicap kørsel

Handicapkørsel	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Handicapkørsel				
Udgifter	45.876.583	45.677.000	50.149.000	4.472.000
Indtægter	-9.371.015	-8.994.000	-10.019.000	-1.025.000
Netto	36.505.568	36.683.000	40.130.000	3.447.000

Flexture

Der er budgetteret med omkostninger på 12,7 mio. kr. hvoraf de 9,0 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling mens de resterende 3,8 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Efter 3. kvartal forventes et merforbrug på 1,2 mio. kr., hvoraf de 1,1 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling og de resterende 0,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Årsagen til dette merforbrug skyldes en justering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Det skal dog bemærkes, at mere end halvdelen af kommunerne forventes at overholde budgetterne.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Flextur

Flexiture	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Flexiture				
Vognmandsbetaling	17.148.247	16.852.000	18.392.000	1.540.000
Indtægter	-7.634.070	-7.894.000	-8.367.000	-473.000
Kommunens vognmandsbetaling	9.514.177	8.958.000	10.025.000	1.067.000
Administrationsomkostninger	3.390.775	3.757.000	3.843.000	86.000
Kommunens samlede udgift	12.904.953	12.715.000	13.868.000	1.153.000

Flexbus

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 4,3 mio. kr. hvoraf ca. 4 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens det resterende vedrører administrationsomkostninger.

Efter 3. kvartal er der en forventning om et lille mindreforbrug. Dette skyldes primært øgede administrationsomkostninger som følge af flere ture. Turene forventes dog ikke at medføre en stigende vognmandsbetaling for kommunerne, da den gennemsnitlige pris pr. tur er faldet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Flexbus

Flexbus	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Flexbus				
Vognmandsbetaling	1.968.600	4.140.000	4.009.000	-131.000
Indtægter	-238.043	-189.000	-347.000	-158.000
Kommunens vognmandsbetaling	1.730.557	3.951.000	3.662.000	-289.000
Administrationsomkostninger	371.211	376.000	618.000	242.000
Kommunens samlede udgift	2.101.768	4.327.000	4.280.000	-47.000

Kommunal kørsel og siddende patientbefordring

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 185,4 mio. kr., hvoraf de 169,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 15,4 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Efter 3. kvartal forventes et mindreforbrug på 5,7 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes en nedskrivning af forbruget på siddende patientbefordring. Væksten i turantallet fra tidligere år var forventet at fortsætte ind i 2019. Det har dog vist sig, at turantallet i 2019 er stagneret og ligger på niveau med forbruget i 2018.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Kommunal kørsel

Kommunal kørsel	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kan-kørsel				
Vognmandsbetaling (Netto)	161.449.515	169.935.000	164.344.000	-5.591.000
Administrationsomkostninger	14.295.984	15.431.000	15.274.000	-157.000
Kommunens samlede udgift	175.745.499	185.366.000	179.618.000	-5.748.000

Letbanedrift

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. I det forventede regnskab for 2019 forventes en samlet merudgift for parterne på 10,9 mio. kr.

Merudgiften skyldes hovedsageligt lavere indtægter end budgetteret. I budget 2019 var der forudsat opstart på Grenaabanen fra 1. januar. Først fra 30. april 2019 blev der åbnet for kørsel til Grenaa. I det forventede regnskab er indtægterne derfor nedskrevet svarende til fire måneders manglende drift på Grenaabanen.

Umiddelbart efter opstart på Grenaabanen viste det sig desværre, at der i stort omfang var generelle udfordringer med driften og mange aflyste ture. Sammen med Aarhus Letbane I/S, har Midttrafik i perioden maj-juli foretaget justeringer i køreplanen og i køretiderne for at stabilisere letbanedriften. Det må forventes, at den ustabile drift har betydet færre indtægter i 2. kvartal.

Passagertallet på Letbanen er efter 1. halvår under det forventede niveau. Den indtægtsmæssige udvikling er derfor lavere end forventet. Efter drøftelse med Aarhus Kommune og Region Midtjylland har Midttrafik valgt at nedskrive de forventede indtægter for 2019.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	139.730.000	253.100.000	253.100.000	0
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>	<i>36.800.000</i>	<i>110.453.000</i>	<i>110.453.000</i>	<i>0</i>
Øvrige letbanerelaterede udgifter	2.209.253	2.500.000	2.800.000	300.000
Passagerindtægter	-44.983.744	-75.000.000	-64.444.000	10.556.000
Driftstilskud	96.955.509	180.600.000	191.456.000	10.856.000
Netto driftstilskud	96.955.509	180.600.000	191.456.000	10.856.000

Letbanesekretariatet

I 2019 vil der være et merforbrug til Letbanesekretariatet i forhold til budgettet på 0,1 mio. kr. Det skyldes flere udgifter til rådgivning og ekstern konsulentbistand end forventet. Merforbruget finansieres af tidligere års opsavede midler i Letbanesekretariatet, der herefter er på 0,4 mio. kr.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Letbanesekretariat

Letbanesekretariatet	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Bestillere	915.000	915.000	915.000	0
Midttrafik	506.667	101.000	251.000	150.000
				0
Samlet	1.421.667	1.016.000	1.166.000	150.000

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter udgifter til drift af Lemvigbanen. I det forventede regnskab efter 3. kvartal forventes et merforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes en efterregulering af driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner fra 2018 samt en stigning i udgifterne til billetkontrol på Lemvigbanen.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Togdrift Region Midtjylland

Togdrift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Driftstilskud				
Udgifter	19.318.269	19.478.000	19.981.000	503.000
Indtægter	-2.769.303	-2.900.000	-2.842.000	58.000
I alt driftstilskud	16.548.966	16.578.000	17.139.000	561.000
Anlæg				
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	3.634.000	3.634.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	20.072.966	20.212.000	20.773.000	561.000

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2019 et samlet budget på 119,3 mio. kr., og kan inddeles i to dele, hvor 105,0 mio. kr. vedrører busadministration & letbaneadministration og 14,3 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til Trafikselskabet forventes at overholde budgettet for 2019, ligesom størstedelen af overført mindreforbrug fra tidligere regnskabsår vedrørende udviklingsprojekter ventes forbrugt i år.

Midttrafik arbejder med mange udviklingsprojekter og herunder er et lille udpluk af nogle af de større udviklingsprojekter i 2019.

Følgende projekter forventes afsluttet i 2019:

- NOP – nyt IT-system i Flextrafik – Etape 1 afsluttet
- Ny app til Ungdomskort – Igangsættes i uge 44
- Markedsføringsindsats vedr. lancering af Ungdomskort på Midttrafik app. – Igangsættes i uge 44
- Udskiftning af rejsekort-check-ind-mini-udstyr med den nye Busløsning (Bus Light)

Derudover er følgende projekter i gang og budgettet, baseret på det overførte mindreforbrug, er disponeret til 2020:

- Forbedringer på Kundecenteret
- Bus Light-udstyr til dubleringsbusser
- Udbud af Midttrafik app
- Digitalisering af rejsegaranti
- Push beskeder til kunder
- Forbedringer i chaufførlokaler
- Business Intelligence-miljø (BI) i Trafikselskabet

Forventet regnskab 2. kvartal 2019 - Trafikselskabet

Trafikselskabet	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Bus- og letbaneadministration	104.753.000	105.037.000	105.037.000	0
Handicapadministration	13.941.000	14.275.000	14.275.000	0
Samlet	118.694.000	119.312.000	119.312.000	0

Billetkontrol

Budgettet for 2019 er samlet på 1,8 mio. kr., og det består af administrationsudgifter på 14,5 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 12,6 mio. kr. og gebyrer på 0,2 mio. kr.

Sammenholdt med budget 2019 forventes der efter 3. kvartal en samlet merudgift på ca. 3,7 mio. kr.

Merudgiften på 3,7 mio. kr. skyldes bl.a., at der ikke var budgetteret med tab på debitorer/ubetalte kontrolafgifter i budget 2019. Aarhus Kommune varetager inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter for Midttrafik. Nye regler på området medfører, at tab skal registreres ved Midttrafik i regnskabsåret. Ubetalte kontrolafgifter indtægtsregistreres i takt med inddrivelse via SKAT.

Derudover er der et fald i forventede indtægter fra kontrolafgifter på 2,7 mio. kr. Der har været udskrevet færre afgifter i 2019 end forventet. Særligt fra juli og frem har niveauet ligget væsentligt under normalen. Faldet i forventede indtægter modsvarer delvist af et fald på 2,2 mio. kr. i de administrative udgifter, primært som følge af leverandørskiftet i 2019.

Det skal bemærkes, at de forventede udgifter til dækning af advokatomkostninger i forbindelse med få igangværende sager i billetkontrollen forventes at holde sig inden for budgettet med en forventet udgift på knap 1 mio. kr. i 2019.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - Billetkontrol

Billetkontrol	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Kontrolafgifter	-9.080.337	-12.600.000	-9.851.000	2.749.000
Billetkontrol administration	12.725.272	14.542.000	12.386.000	-2.156.000
Ubetalte kontrolafgifter	0	0	3.139.000	3.139.000
Gebyr	0	-160.000	-160.000	0
Overførsel af kontrolafgifter	6.881.402	0	0	0
I alt	10.526.338	1.782.000	5.514.000	3.732.000

Tjenestemandspensioner

I 2019 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,8 mio. kr.

Udgifterne til tjenestemandspensioner forventes at overholde budgettet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2019 - tjenestemandspension

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Tjenestemandspensioner	1.488.177	1.800.000	1.800.000	0
I alt	1.488.177	1.800.000	1.800.000	0

Bilag 2

Forventet regnskab 3. kvartal 2019

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

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

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2019:

Samlet oversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	22.420.045	23.284.000	24.549.000	1.265.000
Hedensted	4.881.575	5.809.500	5.990.000	180.500
Herning	41.143.077	41.317.000	43.705.000	2.388.000
Holstebro	28.051.639	27.087.000	27.433.000	346.000
Horsens	40.348.583	43.552.500	44.858.000	1.305.500
Ikast-Brande	15.443.646	15.834.500	15.837.000	2.500
Lemvig	9.418.747	9.659.000	10.162.000	503.000
Norddjurs	21.757.011	23.695.000	21.883.000	-1.812.000
Odder	7.470.621	8.174.000	7.917.000	-257.000
Randers	76.134.734	77.700.000	77.604.000	-96.000
Ringkøbing-Skjern	25.124.347	25.837.000	26.049.000	212.000
Samsø	49.801	27.000	44.000	17.000
Silkeborg	43.530.777	43.455.000	45.832.000	2.377.000
Skanderborg	24.984.135	26.552.000	27.471.000	919.000
Skive	33.183.589	33.112.000	33.428.000	316.000
Struer	6.732.622	5.017.500	5.209.000	191.500
Syddjurs	17.792.732	18.844.500	19.584.000	739.500
Viborg	38.101.376	36.799.000	38.415.000	1.616.000
Aarhus	295.880.204	330.165.000	357.462.000	27.297.000
Regionen	522.764.443	538.077.500	545.370.000	7.292.500
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	1.275.213.704	1.333.999.000	1.378.802.000	44.803.000
Sydtrafik	239.717.679	237.970.000	237.970.000	0
NT	161.975	300.000	200.000	-100.000
Fynbus	53.149.331	50.319.000	50.319.000	0
Movia				0
I alt vedr. øvrige	293.028.985	288.589.000	288.489.000	-100.000
I alt bestillere samt øvrige	1.568.242.689	1.622.588.000	1.667.291.000	44.703.000
Midttrafiks andel af Letbanesekretariatet	506.667	101.000	251.000	150.000
Total Midttrafik	1.568.749.355	1.622.689.000	1.667.542.000	44.853.000

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Kørselsudgifter:

Oversigt over kørselsudgifter				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	13.866.418	15.038.000	14.791.000	-247.000
Hedensted	4.196.035	5.896.000	5.544.000	-352.000
Herning	48.106.844	47.997.000	50.016.000	2.019.000
Holstebro	27.689.785	27.970.000	28.114.000	144.000
Horsens	48.306.532	51.991.000	51.835.000	-156.000
Ikast-Brande	13.417.049	13.916.000	13.777.000	-139.000
Lemvig	7.776.940	7.880.000	7.969.000	89.000
Norddjurs	16.663.381	18.930.000	17.491.000	-1.439.000
Odder	6.379.489	6.920.000	6.892.000	-28.000
Randers	91.255.464	92.612.000	92.443.000	-169.000
Ringkøbing-Skjern	25.482.170	26.667.000	26.130.000	-537.000
Silkeborg	54.485.206	55.546.000	55.404.000	-142.000
Skanderborg	25.049.662	26.758.000	27.046.000	288.000
Skive	27.682.563	27.928.000	28.165.000	237.000
Struer	6.207.186	5.056.000	5.093.000	37.000
Syddjurs	14.963.724	17.783.000	18.139.000	356.000
Viborg	46.546.723	47.926.000	48.868.000	942.000
Aarhus	440.632.917	446.859.000	451.805.000	4.946.000
Region Midtjylland	498.191.397	463.141.000	464.911.000	1.770.000
I alt	1.416.899.485	1.406.814.000	1.414.433.000	7.619.000

Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Bus-IT og øvrige udgifter:

Oversigt over bus-IT og øvrige udgifter				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	15.795	21.000	20.000	-1.000
Hedensted	36.633	44.000	40.000	-4.000
Herning	201.570	321.000	592.000	271.000
Holstebro	75.646	88.000	88.000	0
Horsens	362.019	409.000	717.000	308.000
Ikast-Brande	24.019	36.000	29.000	-7.000
Norddjurs	27.025	18.000	19.000	1.000
Odder	17.094	17.000	17.000	0
Randers	1.114.056	1.301.000	1.300.000	-1.000
Ringkøbing-Skjern	188.062	188.000	176.000	-12.000
Silkeborg	380.613	527.000	864.000	337.000
Skanderborg	61.684	86.000	80.000	-6.000
Skive	128.827	104.000	99.000	-5.000
Struer	36.726	38.000	32.000	-6.000
Syddjurs	55.508	65.000	61.000	-4.000
Viborg	852.853	993.000	862.000	-131.000
Aarhus	9.670.584	8.603.000	8.150.000	-453.000
Region Midtjylland	5.419.835	6.383.000	9.149.000	2.766.000
I alt	18.668.550	19.242.000	22.295.000	3.053.000

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort i busser og Letbanen:

Oversigt over rejsekort

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	100.658	132.000	122.000	-10.000
Hedensted	169.678	232.000	220.000	-12.000
Herning	1.037.540	1.147.000	1.108.000	-39.000
Holstebro	476.800	598.000	575.000	-23.000
Horsens	952.981	1.084.000	1.028.000	-56.000
Ikast-Brande	-7.478	25.000	25.000	0
Lemvig	-4.513	9.000	9.000	0
Norddjurs	100.294	144.000	138.000	-6.000
Odder	105.422	118.000	108.000	-10.000
Randers	2.437.442	2.575.000	2.480.000	-95.000
Ringkøbing-Skjern	389.570	571.000	542.000	-29.000
Silkeborg	1.087.042	1.280.000	1.683.000	403.000
Skanderborg	451.025	489.000	469.000	-20.000
Skive	839.724	834.000	796.000	-38.000
Struer	77.557	115.000	108.000	-7.000
Syddjurs	202.315	330.000	316.000	-14.000
Viborg	1.405.444	1.565.000	1.501.000	-64.000
Aarhus	17.972.299	22.633.000	22.046.000	-587.000
Region Midtjylland	21.638.170	24.234.000	24.687.000	453.000
I alt	49.431.968	58.115.000	57.961.000	-154.000

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Busindtægter:

Oversigt over busindtægter

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	-1.124.983	-1.362.000	-1.310.000	52.000
Hedensted	-1.711.177	-2.597.000	-2.458.000	139.000
Herning	-13.938.826	-14.167.000	-14.109.000	58.000
Holstebro	-5.546.876	-6.531.000	-6.398.000	133.000
Horsens	-18.916.785	-20.375.000	-19.268.000	1.107.000
Ikast-Brande	0	-30.000	-30.000	0
Norddjurs	-1.284.137	-1.844.000	-1.838.000	6.000
Odder	-1.236.374	-1.508.000	-1.343.000	165.000
Randers	-30.750.364	-31.083.000	-30.759.000	324.000
Ringkøbing-Skjern	-3.683.000	-4.625.000	-4.625.000	0
Silkeborg	-22.742.376	-24.734.000	-23.889.000	845.000
Skanderborg	-5.207.743	-5.794.000	-5.562.000	232.000
Skive	-7.795.337	-8.840.000	-8.411.000	429.000
Struer	-869.222	-1.210.000	-1.205.000	5.000
Syddjurs	-2.872.086	-4.796.000	-4.556.000	240.000
Viborg	-15.158.288	-17.642.000	-17.227.000	415.000
Aarhus	-278.162.646	-280.561.000	-266.262.000	14.299.000
Region Midtjylland	-297.325.723	-283.132.000	-276.350.000	6.782.000
I alt	-708.325.943	-710.831.000	-685.600.000	25.231.000

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt over regionalt tilskud				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Hedensted	-999.996	-1.199.500	-1.200.000	-500
Herning	-5.004	-5.000	-5.000	0
Holstebro	0	-195.000	-195.000	0
Horsens	-345.000	-662.500	-663.000	-500
Ikast-Brande	0	-233.500	-234.000	-500
Norrdjurs	-512.004	-782.000	-782.000	0
Randers	-747.000	-774.000	-774.000	0
Ringkøbing-Skjern	-1.715.004	-1.775.000	-1.775.000	0
Skanderborg	0	-197.000	-197.000	0
Skive	-701.000	-716.000	-716.000	0
Struer	0	-258.500	-259.000	-500
Syddjurs	0	-397.500	-398.000	-500
Viborg	-3.065.004	-3.895.000	-3.895.000	0
Regionen	8.090.012	11.090.500	11.093.000	2.500
I alt	0	0	0	0

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapkørsel:

Oversigt over handicapkørsel				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	1.096.407	1.174.000	1.174.000	0
Hedensted	1.001.655	1.031.000	1.181.000	150.000
Herning	1.943.618	2.162.000	2.162.000	0
Holstebro	1.276.755	1.221.000	1.312.000	91.000
Horsens	2.269.667	2.181.000	2.561.000	380.000
Ikast-Brande	768.934	801.000	950.000	149.000
Lemvig	611.035	652.000	652.000	0
Norddjurs	653.693	637.000	745.000	108.000
Odder	1.027.555	998.000	998.000	0
Randers	3.013.124	2.805.000	3.278.000	473.000
Ringkøbing-Skjern	1.175.360	1.361.000	1.548.000	187.000
Samsø	11.838	3.000	15.000	12.000
Silkeborg	2.200.388	2.372.000	2.674.000	302.000
Skanderborg	1.093.531	922.000	1.256.000	334.000
Skive	1.296.425	1.317.000	1.317.000	0
Struer	530.296	537.000	660.000	123.000
Syddjurs	674.748	611.000	908.000	297.000
Viborg	2.433.709	2.335.000	2.802.000	467.000
Aarhus	13.426.830	13.563.000	13.937.000	374.000
I alt	36.505.568	36.683.000	40.130.000	3.447.000

Flexiture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexitur:

Oversigt over Flexitur				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	915.750	1.017.000	1.017.000	0
Hedensted	1.376.097	1.373.000	1.584.000	211.000
Holstebro	219.134	236.000	236.000	0
Horsens	576.457	500.000	622.000	122.000
Ikast-Brande	138.344	157.000	157.000	0
Lemvig	502.416	512.000	676.000	164.000
Norddjurs	1.956.978	1.577.000	1.577.000	0
Odder	123.148	98.000	98.000	0
Randers	395.428	367.000	367.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.473.672	1.501.000	2.069.000	568.000
Silkeborg	527.859	496.000	652.000	156.000
Skanderborg	1.512.631	1.512.000	1.794.000	282.000
Skive	100.868	93.000	93.000	0
Struer	72.660	82.000	124.000	42.000
Syddjurs	1.851.293	1.839.000	1.693.000	-146.000
Viborg	196.055	231.000	231.000	0
Aarhus	966.162	1.124.000	878.000	-246.000
I alt	12.904.953	12.715.000	13.868.000	1.153.000

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus:

Oversigt over Flexbus				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	2.913	86.000	86.000	0
Hedensted	238.688	312.000	363.000	51.000
Herning	3.951	6.000	94.000	88.000
Holstebro	201.535	192.000	192.000	0
Horsens	36.785	570.000	570.000	0
Lemvig	0	0	250.000	250.000
Norddjurs	23.795	320.000	320.000	0
Odder	238.599	603.000	221.000	-382.000
Randers	171.384	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	37.000	37.000
Silkeborg	167.406	327.000	327.000	0
Skanderborg	250.033	867.000	867.000	0
Skive	128.415	119.000	119.000	0
Viborg	388.662	544.000	544.000	0
Aarhus	0	163.000	163.000	0
Region Midtjylland	249.600	218.000	127.000	-91.000
I alt	2.101.768	4.327.000	4.280.000	-47.000

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel:

Oversigt over kommunal kørsel				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	6.394.534	6.018.000	7.491.000	1.473.000
Holstebro	1.191.960	1.150.000	1.150.000	0
Horsens	2.854.475	3.103.000	2.714.000	-389.000
Lemvig	128.412	194.000	194.000	0
Norddjurs	3.063.025	3.506.000	3.026.000	-480.000
Randers	2.079.136	2.547.000	1.941.000	-606.000
Samsø	22.963	22.000	27.000	5.000
Silkeborg	2.071.248	2.106.000	2.421.000	315.000
Skanderborg	98.842	210.000	23.000	-187.000
Skive	9.074.335	9.774.000	9.473.000	-301.000
Syddjurs	1.872.099	2.147.000	2.160.000	13.000
Aarhus	4.118.912	4.192.000	4.201.000	9.000
Regionen	142.042.582	149.444.000	143.944.000	-5.500.000
NT	161.975	300.000	200.000	-100.000
Fynbus	53.149.331	50.319.000	50.319.000	0
Sydtrafik	239.717.679	237.970.000	237.970.000	0
I alt	468.041.508	473.002.000	467.254.000	-5.748.000

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt over letbanedrift				
Bestilleroversigt				
Letbanedrift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Aarhus	41.173.754	74.765.000	80.163.000	5.398.000
Region Midtjylland	55.781.754	105.835.000	111.293.000	5.458.000
I alt	96.955.509	180.600.000	191.456.000	10.856.000

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt over Letbanesekretariatet				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	41.000	41.000	41.000	0
Norddjurs	41.000	41.000	41.000	0
Odder	41.000	41.000	41.000	0
Randers	41.000	41.000	41.000	0
Silkeborg	41.000	41.000	41.000	0
Skanderborg	41.000	41.000	41.000	0
Syddjurs	41.000	41.000	41.000	0
Aarhus	223.000	223.000	223.000	0
Regionen	405.000	405.000	405.000	0
I alt bestillere	915.000	915.000	915.000	0
Midttrafik	506.667	101.000	251.000	150.000
Mer-/mindreforbrug				0
I alt	1.421.667	1.016.000	1.166.000	150.000

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt over togdrift i Region Midtjylland				
Bestilleroversigt				
Togdrift	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Region Midtjylland	20.072.966	20.212.000	20.773.000	561.000
I alt	20.072.966	20.212.000	20.773.000	561.000

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikselskabet:

Oversigt over Trafikselskabet						
Bestilleroversigt						
Bestillere	Regnskab 2018 Bus/Letbanen	Regnskab 2018 Handicap	Budget 2019 Bus/Letbanen	Budget 2019 Handicap	Forventet regnskab, 3. kvartal 2018	Difference
Favrskov	640.000	457.000	717.000	386.000	1.103.000	0
Hedensted	256.000	304.000	394.000	309.000	703.000	0
Herning	3.021.000	685.000	3.064.000	694.000	3.758.000	0
Holstebro	1.893.000	533.000	1.771.000	540.000	2.311.000	0
Horsens	3.239.000	913.000	3.561.000	1.080.000	4.641.000	0
Ikast-Brande	791.000	304.000	845.000	309.000	1.154.000	0
Lemvig	249.000	152.000	254.000	154.000	408.000	0
Norrdjurs	782.000	228.000	902.000	231.000	1.133.000	0
Odder	461.000	304.000	490.000	386.000	876.000	0
Randers	5.875.000	1.065.000	6.021.000	1.080.000	7.101.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.404.000	380.000	1.529.000	386.000	1.915.000	0
Samsø	0	15.000	0	2.000	2.000	0
Silkeborg	4.202.000	989.000	4.346.000	1.003.000	5.349.000	0
Skanderborg	1.151.000	457.000	1.242.000	386.000	1.628.000	0
Skive	1.982.000	380.000	2.039.000	386.000	2.425.000	0
Struer	508.000	152.000	485.000	154.000	639.000	0
Syddjurs	830.000	152.000	1.043.000	154.000	1.197.000	0
Viborg	3.622.000	761.000	3.759.000	849.000	4.608.000	0
Aarhus	30.889.000	5.710.000	32.218.000	5.786.000	38.004.000	0
Regionen	42.958.000	0	40.357.000	0	40.357.000	0
I alt	104.753.000	13.941.000	105.037.000	14.275.000	119.312.000	0

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol:

Oversigt over billetkontrol				
Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	9.368	10.000	8.000	-2.000
Hedensted	9.640	10.000	8.000	-2.000
Herning	44.174	46.000	37.000	-9.000
Holstebro	14.109	15.000	16.000	1.000
Horsens	51.920	54.000	44.000	-10.000
Norrdjurs	9.640	10.000	8.000	-2.000
Odder	8.823	10.000	8.000	-2.000
Randers	100.370	106.000	84.000	-22.000
Ringkøbing-Skjern	9.640	10.000	8.000	-2.000
Silkeborg	57.438	68.000	229.000	161.000
Skanderborg	13.371	15.000	11.000	-4.000
Skive	32.199	32.000	26.000	-6.000
Struer	9.640	10.000	8.000	-2.000
Syddjurs	11.761	12.000	10.000	-2.000
Viborg	57.727	61.000	48.000	-13.000
Aarhus	8.820.371	63.000	3.620.000	3.557.000
Region Midtjylland	1.266.144	1.250.000	1.341.000	91.000
I alt	10.526.338	1.782.000	5.514.000	3.732.000

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

Oversigt over tjenestemandspensioner

Bestilleroversigt				
Bestillere	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	5.185	6.000	6.000	0
Hedensted	4.321	5.000	5.000	0
Herning	43.211	52.000	52.000	0
Holstebro	26.791	32.000	32.000	0
Horsens	47.532	57.000	57.000	0
Ikast-Brande	7.778	9.000	9.000	0
Lemvig	3.457	4.000	4.000	0
Norddjurs	4.321	5.000	5.000	0
Odder	864	1.000	1.000	0
Randers	84.693	102.000	102.000	0
Ringkøbing-Skjern	19.877	24.000	24.000	0
Silkeborg	63.952	77.000	77.000	0
Skanderborg	12.099	15.000	15.000	0
Skive	34.569	42.000	42.000	0
Struer	7.778	9.000	9.000	0
Syddjurs	10.371	13.000	13.000	0
Viborg	60.495	73.000	73.000	0
Aarhus	439.021	534.000	534.000	0
Regionen	611.864	740.000	740.000	0
I alt	1.488.177	1.800.000	1.800.000	0

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Alle bestillere

Nedenfor overblik over forventet regnskab 2019 for alle bestillere (uden Samsø Kommune). Efterfølgende følger overordnede forklaringer for hver bestiller.

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	22.420.045	23.284.000	24.549.000	1.265.000
Hedensted	4.881.575	5.809.500	5.990.000	180.500
Herning	41.143.077	41.317.000	43.705.000	2.388.000
Holstebro	28.051.639	27.087.000	27.433.000	346.000
Horsens	40.348.583	43.552.500	44.858.000	1.305.500
Ikast-Brande	15.443.646	15.834.500	15.837.000	2.500
Lemvig	9.418.747	9.659.000	10.162.000	503.000
Norddjurs	21.757.011	23.695.000	21.883.000	-1.812.000
Odder	7.470.621	8.174.000	7.917.000	-257.000
Randers	76.134.734	77.700.000	77.604.000	-96.000
Ringkøbing-Skjern	25.124.347	25.837.000	26.049.000	212.000
Silkeborg	43.530.777	43.455.000	45.832.000	2.377.000
Skanderborg	24.984.135	26.552.000	27.471.000	919.000
Skive	33.183.589	33.112.000	33.428.000	316.000
Struer	6.732.622	5.017.500	5.209.000	191.500
Syddjurs	17.792.732	18.844.500	19.584.000	739.500
Viborg	38.101.376	36.799.000	38.415.000	1.616.000
Aarhus	295.880.204	330.165.000	357.462.000	27.297.000
Regionen Midtjylland	522.764.443	538.077.500	545.370.000	7.292.500
Total	1.275.163.903	1.333.972.000	1.378.753.000	44.786.000

Der er et samlet forventet merforbrug i 2019 efter 3. kvartal på 44,9 mio. kr. (inkl. Samsø Kommune).

På busdriften er der et forventet merforbrug på 30,8 mio. kr.

- Det skyldes primært indtægtsmæssige udfordringer – som følge af faldende indtægter på Ungdomskort, skolekort og indtægter fra tog-omstigerne – som jf. bestyrelsens beslutning fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
- Derudover er der et merforbrug på kørselsudgifterne, hvilket hovedsageligt skyldes et stigende indeks.
- Tilsvarende er der et merforbrug til investering i tælleudstyr, der kommer i hovedparten af Midttrafiks by- og regionalbusser (kommunerne betaler dog først for udstyret i budget 2020-2022, mens regionens andel finansieres af opsparede midler).
- Omvendt er kompensationen til vognmænd for reduktionerne i kørslen sfa. Region Midtjyllands besparelser blevet reduceret ift. det budgetterede.

På Flextrafik er der et forventet mindreforbrug på 1,2 mio. kr.

- Der er lavere udgifter til Kommunal kørsel, hvilket især skyldes, at den siddende patientbefordring har haft lavere vækst, end forventet.
- Omvendt har der været højere udgifter til handicapkørsel og Flextur.

Der forventes et merforbrug til Letbanen på 10,9 mio. kr., der hovedsageligt skyldes lavere indtægter end budgetteret (både fordi Grenaabanen først startede op 30. april 2019, og grundet den ustabile drift i løbet af 2019).

Derudover forventes et merforbrug på togdriften på 0,6 mio. kr. samt til billetkontrollen på 3,7 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes, at der ikke var budgetteret med tab på debitorer/ubetalte kontrolafgifter (nye regler betyder, at tab skal registreres ved Midttrafik i regnskabsåret).

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Favrskov Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Favrskov	22.420.045	23.284.000	24.549.000	1.265.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 1,3 mio. kr. i Favrskov Kommune.

Det skyldes primært højere udgifter til specialkørsel med børn, mens kørselsudgifterne vedr. busdriften er lidt lavere efter en justering af lokalkørslen.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Hedensted Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Hedensted	4.881.575	5.809.500	5.990.000	180.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,2 mio. kr. i Hedensted Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til Flextur og handicapkørsel, mens kørselsudgifterne vedr. busdriften er reduceret og indtægterne er reguleret med fald i skolekortindtægter.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Herning Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Herning	41.143.077	41.317.000	43.705.000	2.388.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 2,4 mio. kr. i Herning Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til busdriften efter omlægning af bybusnettet og overtagelse af ruter fra Region Midtjylland. Udgifterne til Flexbus forventes ligeledes forøget.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Holstebro Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Holstebro	28.051.639	27.087.000	27.433.000	346.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,3 mio. kr. i Holstebro Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til bybuskørslen og rabatruiter, samt at indtægterne er reguleret med fald i skolekortindtægter. Der forventes ligeledes højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Horsens Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Horsens	40.348.583	43.552.500	44.858.000	1.305.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 1,3 mio. kr. i Horsens Kommune

Det skyldes primært lavere indtægter, som reguleres for fald i skolekortindtægter, men også ekstraordinære udgifter til køb af tælleudstyr (der dog først betales i budget 2020-2022), højere udgifter til handicapkørsel, mens der omvendt er lavere udgifter til Kommunal kørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Ikast-Brande Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Ikast-Brande	15.443.646	15.834.500	15.837.000	2.500

Ingen forventet afvigelse. Lavere udgifter til busdrift (kørselsudgifter) modsvares af højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Lemvig Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Lemvig	9.418.747	9.659.000	10.162.000	503.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,5 mio. kr. i Lemvig Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til Flexbus og Flextur samt indeksregulering for kørselsudgifter vedr. busdrift.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Norddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Norddjurs	21.757.011	23.695.000	21.883.000	-1.812.000

Der er et forventet mindreforbrug på i alt 1,8 mio. kr. i Norddjurs Kommune

Det skyldes primært lavere udgifter til busdrift, hvor bybuskørslen halveres, men også lavere udgifter til kørsel til genoptræning vedr. Flextrafik.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Odder Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Odder	7.470.621	8.174.000	7.917.000	-257.000

Der er et forventet mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i Odder Kommune

Det skyldes primært lavere udgifter til Flexbus, mens der er lavere indtægter på busdriften efter regulering for fald i skolekortindtægter.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Randers Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Randers	76.134.734	77.700.000	77.604.000	-96.000

Der er et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i Randers Kommune

Det er lavere udgifter til kørsel med brækket ben samt lægekørsel, mens handicapkørsel er blevet dyrere, og dermed bliver det samlede mindreforbrug på Flextrafik delvist udlignet.

Derudover forventes et lille merforbrug på busdrift, hvor indtægterne er reguleret med fald i skolekortindtægter, som delvist modsvares af et fald i kørselsudgifter, grundet justeringer på rabatruiterne, samt at puljen afsat til forventet indeksjustering mere end dækker behovet.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Ringkøbing-Skjern Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Ringkøbing-Skjern	25.124.347	25.837.000	26.049.000	212.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,2 mio. kr. i Ringkøbing-Skjern Kommune

Det skyldes højere udgifter til Flextur og handicapkørsel, mens der forventes lavere udgifter til busdrift, hvor kørselsudgifterne til rabatruiter er reduceret.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Silkeborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Silkeborg	43.530.777	43.455.000	45.832.000	2.377.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 2,4 mio. kr. i Silkeborg Kommune

Det skyldes primært højere udgifter til busdrift, hvor indtægterne er reguleret for fald i skolekortindtægter, mens der er højere udgifter til bus-IT (køb af tælleudstyr, der finansieres i 2020) og rejsekort (køb af udstyr til rabatrutebusser, der er forudbetalt i 2018), men også højere udgifter til handicapkørsel, Flextur samt kørsel til genoptræning.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Skanderborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Skanderborg	24.984.135	26.552.000	27.471.000	919.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,9 mio. kr. i Skanderborg Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor udgifterne til dubleringskørsel er justeret og indtægterne er reguleret for fald i skolekortindtægter. Derudover forventes højere udgifter til handicapkørsel og Flextur, mens der forventes lavere udgifter til kørsel med brækket ben samt aflastningskørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Skive Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Skive	33.183.589	33.112.000	33.428.000	316.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,3 mio. kr. i Skive Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor der for kørselsudgifter er en korrektion for indeks, mens der er reguleret for fald i skolekortindtægter. Der forventes lavere udgifter til kørsel til genoptræning samt specialkørsel med voksne, mens der forventes højere udgifter til specialkørsel med børn.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Struer Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Struer	6.732.622	5.017.500	5.209.000	191.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,2 mio. kr. i Struer Kommune.

Det skyldes primært højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Syddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Syddjurs	17.792.732	18.844.500	19.584.000	739.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 0,7 mio. kr. i Syddjurs Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor kørselsomfanget forøges, og der reguleres for fald i skolekortindtægter. Der forventes ligeledes højere udgifter til handicapkørsel og kørsel til aktivitets- og samværstilbud, mens der forventes lavere udgifter til Flextur og kørsel til genoptræning.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Viborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Viborg	38.101.376	36.799.000	38.415.000	1.616.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 1,6 mio. kr. i Viborg Kommune.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor kørselsudgifterne forøges som følge af omlægninger af busnettet, og der reguleres for fald i skolekortindtægter. Der forventes ligeledes højere udgifter til handicapkørsel.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Aarhus Kommune

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Aarhus	295.880.204	330.165.000	357.462.000	27.297.000

Der er et forventet merforbrug på i alt 27,3 mio. kr. i Aarhus Kommune.

Det skyldes primært indtægtsmæssige udfordringer – som følge af faldende indtægter på Ungdomskort, skolekort og indtægter fra tog-omstignere – som jf. bestyrelsens beslutning fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Derudover er kørselsudgifterne vedr. busdrift forøget, grundet højere kørselsomfang og indregning af erstatningskørsel frem til letbanebetjening.

Yderligere forventes merudgifter til letbanedriften, billetkontrollen og handicapkørsel, mens der forventes lavere udgifter til Flextur.

Forventet regnskab for 2019 (efter 3. kvartal) – Region Midtjylland

Bestiller	Regnskab 2018	Budget 2019	Forventet regnskab, 3. kvartal 2019	Difference
Regionen Midtjylland	522.764.443	538.077.500	545.370.000	7.292.500

Der er et forventet merforbrug på i alt 7,3 mio. kr. i Region Midtjylland.

Det skyldes højere udgifter til busdrift, hvor kørselsudgifterne forøges grundet højere kørselsomfang samt indregning af ekstraomkostninger i forbindelse med anskaffelse af laventrébusser.

Der er indtægtsmæssige udfordringer – som følge af faldende indtægter på Ungdomskort, skolekort og indtægter fra tog-omstigere – som jf. bestyrelsens beslutning fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Tilsvarende er der højere udgifter til letbanedrift samt engangsudgifter til bus-IT (køb af tælleudstyr, der finansieres i 2020).

Kompensation til vognmænd som konsekvens af Region Midtjyllands besparelser er til gengæld lavere, blandt andet efter at Midttrafik har været i dialog med busselskaberne for at reducere ulemperne ved kørselsreduktionerne.

Ligeledes forventes lavere udgifter til den siddende patientbefordring og Flexbus.

I det følgende gennemgås takstudviklingen for de enkelte billettyper. Beskrivelsen tager udgangspunkt i hvad taksterne var i 2016 i forhold til de vedtagne takster for 2020. Af bilag fremgår alle takster i de mellemliggende år.

Enkeltbilletter

Taksterne for enkeltbilletter til voksne har udviklet sig således siden 2016:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	20,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	122,00	2,00	2%

Taksterne på enkeltbilletter har kun ændret sig en gang i perioden. Det har været i 2019, hvor alle enkeltbillettakster steg med 2 kr. For at sikre en hensigtsmæssig betaling i busserne, er det nødvendigt med "hop" på 2 kr. af gangen, så der undgås ørebeløb i forbindelse med børnebilletter.

Dette betyder så også, at taksterne procentuelt er steget mere for korte rejser end for længere rejser.

For børn hhv. pensionister ser udviklingen således ud:

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	10,00	11,00	1,00	10%	2	20,00	22,00	2,00	10%
3	15,00	16,00	1,00	7%	3	30,00	32,00	2,00	7%
4	20,00	21,00	1,00	5%	4	40,00	42,00	2,00	5%
5	25,00	26,00	1,00	4%	5	50,00	52,00	2,00	4%
6	30,00	31,00	1,00	3%	6	60,00	62,00	2,00	3%
7	35,00	36,00	1,00	3%	7	70,00	72,00	2,00	3%
8	40,00	41,00	1,00	3%	8	80,00	82,00	2,00	3%
9	45,00	46,00	1,00	2%	9	90,00	92,00	2,00	2%
10	50,00	51,00	1,00	2%	10	100,00	102,00	2,00	2%
11	55,00	56,00	1,00	2%	11	110,00	112,00	2,00	2%
12	60,00	61,00	1,00	2%	12	120,00	122,00	2,00	2%

Det skal bemærkes at det ikke er praktisk muligt med andre rabatsatser end 50 % på kontantbilletter. Det skyldes at billetudstyret i flertallet af busser udelukkende kan udstede billetter til enten fuld pris (voksen og pensionist) eller halv pris (børn). Det er ikke teknisk muligt f.eks. at udstede billetter med 25 % rabat.

Rejsekort – grundtakst

Taksterne for Rejsekort (grundtakst – uden mængderabat) har udviklet sig således siden 2016:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	18,00	17,60	- 0,40	-2%
3	27,00	28,00	1,00	4%
4	35,00	35,00	-	0%
5	44,00	42,00	- 2,00	-5%
6	54,00	49,00	- 5,00	-9%
7	63,00	56,00	- 7,00	-11%
8	71,00	61,00	- 10,00	-14%
9	79,00	67,00	- 12,00	-15%
10	88,00	73,00	- 15,00	-17%
11	97,00	79,00	- 18,00	-19%
12	106,00	89,00	- 17,00	-16%

Udviklingen har primært været styret af Takst Vest – og reglerne om sammenhæng mellem Rejsekorttakst og Pendlerkorttakst, samt Transportministeriets krav om at Midttrafiks mobilklip skal koste det samme som Rejsekort – grundtakst. Det betød en nedsættelse af taksten på Rejsekort og en stigning på taksten for klippekort ved indførelse af Takst Vest.

Kravet om sammenhæng mellem prisen på Rejsekort og prisen på pendlerkort har betydet at Rejsekorttaksten er faldet betydeligt på de lange strækninger. Det skyldes at man tidligere skulle foretage færre rejser på et pendlerkort til lange rejser i Midttrafik end til korte rejse, for at det kunne betale sig at købe et pendlerkort.

Tendensen genfindes på Rejsekort til børn og pensionister. Også her er lange Rejsekortrejser blevet billigere.

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	9,00	8,80	- 0,20	-2%	2	13,50	13,20	- 0,30	-2%
3	13,50	14,00	0,50	4%	3	20,25	21,00	0,75	4%
4	17,50	17,50	-	0%	4	26,25	26,25	-	0%
5	22,00	21,00	- 1,00	-5%	5	33,00	31,50	- 1,50	-5%
6	27,00	24,50	- 2,50	-9%	6	40,50	36,75	- 3,75	-9%
7	31,50	28,00	- 3,50	-11%	7	47,25	42,00	- 5,25	-11%
8	35,50	30,50	- 5,00	-14%	8	53,25	45,75	- 7,50	-14%
9	39,50	33,50	- 6,00	-15%	9	59,25	50,25	- 9,00	-15%
10	44,00	36,50	- 7,50	-17%	10	66,00	54,75	- 11,25	-17%
11	48,50	39,50	- 9,00	-19%	11	72,75	59,25	- 13,50	-19%
12	53,00	44,50	- 8,50	-16%	12	79,50	66,75	- 12,75	-16%

Klippekort

Som nævnt var det et krav fra ministeriets side i forbindelse med indførelse af Takst Vest, at Midttrafiks klippekort skulle koste det samme som Rejsekortrejser uden mængderabat. Da klippekort tidligere var billigere, medførte kravet en stigning på klippekorttaksten i forbindelse med Takst Vest.

Klippekorttaksten for voksne har udviklet sig således:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	140,00	176,00	36,00	26%
3	200,00	280,00	80,00	40%
4	260,00	350,00	90,00	35%
5	320,00	420,00	100,00	31%
6	380,00	490,00	110,00	29%
7	440,00	560,00	120,00	27%
8	500,00	610,00	110,00	22%
9	560,00	670,00	110,00	20%
10	620,00	730,00	110,00	18%
11	680,00	790,00	110,00	16%
12	740,00	890,00	150,00	20%

Som det fremgår af taksterne for klippekort steget med mellem 16 og 40 % - mest for rejser på 3 hhv. 4 zoner, men i øvrigt med nogenlunde ens ændringer for korte og lange rejser.

For børn og pensionister ser ændringer sådan her ud:

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	85,00	88,00	3,00	4%	2	140,00	132,00	- 8,00	-6%
3	120,00	140,00	20,00	17%	3	200,00	210,00	10,00	5%
4	150,00	175,00	25,00	17%	4	260,00	262,50	2,50	1%
5	180,00	210,00	30,00	17%	5	300,00	315,00	15,00	5%
6	210,00	245,00	35,00	17%	6	340,00	367,50	27,50	8%
7	240,00	280,00	40,00	17%	7	380,00	420,00	40,00	11%
8	270,00	305,00	35,00	13%	8	420,00	457,50	37,50	9%
9	300,00	335,00	35,00	12%	9	460,00	502,50	42,50	9%
10	330,00	365,00	35,00	11%	10	500,00	547,50	47,50	10%
11	360,00	395,00	35,00	10%	11	540,00	592,50	52,50	10%
12	390,00	445,00	55,00	14%	12	580,00	667,50	87,50	15%

Billedet er nogenlunde det samme som for voksne, dog med lidt mindre stigninger.

Pendlerkort

Også på pendlerkort er der sket store takstmæssige ændringer siden 2016. Taksterne ser således ud:

Voksen				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	375,00	384,00	9,00	2%
3	475,00	516,00	41,00	9%
4	605,00	678,00	73,00	12%
5	765,00	840,00	75,00	10%
6	890,00	1.008,00	118,00	13%
7	990,00	1.134,00	144,00	15%
8	1.110,00	1.272,00	162,00	15%
9	1.205,00	1.398,00	193,00	16%
10	1.300,00	1.530,00	230,00	18%
11	1.375,00	1.680,00	305,00	22%
12	1.460,00	1.950,00	490,00	34%

Da pendlerkort er de samme for busser og tog, skal pendlerkorttaksterne aftales med DSB og ARRIVA Tog. Disse har traditionelt haft højere takster på pendlerkort end trafikelskaberne, hvilket er en af årsagen til de store stigninger især på længere rejser.

Samtidig er det i Takst Vest formuleret en hensigtserklæring om at takster på pendlerkort over tid skal udjævnes vest for Storebælt. Midttrafik har traditionelt haft lavere takster end de øvrige trafikelskaber på pendlerkort, så derfor har parterne arbejdet for denne udjævning ved at lade taksterne i Midttrafik stige mere end takststigningsloftet på de zonelængder Midttrafik har været billigere, samtidig med at andre trafikelskaber har holdt disse takster i ro. På trods af de ret store stigninger i Midttrafiks område, har Midttrafik fortsat billigere pendlerkort end de øvrige selskaber.

Forskellen mellem Midttrafiks pendlerkorttakster og de øvrige selskaber fremgår af denne tabel med takster for 2020:

Voksen		
Zoner	Midttrafik	Øvrige trafikelskaber
2	384,00	384,00
3	516,00	516,00
4	678,00	690,00
5	840,00	864,00
6	1.008,00	1.020,00
7	1.134,00	1.170,00
8	1.272,00	1.350,00
9	1.398,00	1.500,00
10	1.530,00	1.650,00
11	1.680,00	1.830,00
12	1.950,00	2.010,00

Det er især togoperatørernes forhåbning, at en fuld harmonisering af disse takster vil være opnået i løbet af yderligere 2-3 år.

For børn og pensionister ser udviklingen således ud:

Børn					Pensionister				
Zoner	2016	2020	Stigning	Procent	Zoner	2016	2020	Stigning	Procent
2	275,00	192,00	- 83,00	-30%	2	210,00	288,00	78,00	37%
3	350,00	258,00	- 92,00	-26%	3	255,00	387,00	132,00	52%
4	440,00	339,00	- 101,00	-23%	4	315,00	508,50	193,50	61%
5	555,00	420,00	- 135,00	-24%	5	400,00	630,00	230,00	58%
6	640,00	504,00	- 136,00	-21%	6	460,00	756,00	296,00	64%
7	720,00	567,00	- 153,00	-21%	7	510,00	850,50	340,50	67%
8	790,00	636,00	- 154,00	-19%	8	570,00	954,00	384,00	67%
9	870,00	699,00	- 171,00	-20%	9	620,00	1.048,50	428,50	69%
10	930,00	765,00	- 165,00	-18%	10	670,00	1.147,50	477,50	71%
11	980,00	840,00	- 140,00	-14%	11	705,00	1.260,00	555,00	79%
12	1.040,00	975,00	- 65,00	-6%	12	740,00	1.462,50	722,50	98%

Børn har fået billigere pendlerkort som følge af kravet om 50 % børnerabat på alle billettyper. Det påvirker dog primært kommunernes køb af Skolekort. Ud over disse sælges der meget få pendlerkort til børn, da børnene som hovedregel kan rejse med gratis med på forældres billetter.

For pensionister er der tale om væsentlige takststigninger generelt. Det skyldes at rabatten på 25 % fra Takst Vest's start er noget lavere end den var tidligere.

I den forbindelse skal man være opmærksom på at man i Horsens, Randers, Holstebro og Struer Kommune har indført særligt billige pendlerkort til pensionister (365 kr. årligt) kun til bus. I Aarhus kan man købe et billigt deltidskort til pensionister – også kun til bus indenfor kommunen – til 185 kr. (2020 priser). Sidstnævnte tilbud udbredes primo 2020 til alle andre kommuner.

Sammenfatning

Som det fremgår er der forskelle på udviklingen afhængig af billettyper og rejselængder.

Sammenfattende kan det siges at;

- Korte rejser har fået relativt dyrere enkeltbilletter end gennemsnittet. Til gengæld er pendlerkort ikke steget så meget.
- Mellemlange rejser har fået dyrere klippekort end gennemsnittet.
- Lange rejser har fået dyrere pendlerkort end gennemsnittet, men til gengæld lavere takster på Rejsekort. Midttrafik kan ikke nedsætte taksterne for pendlerkort til lange rejser. Dette kan kun ske i forbindelse med særlige kampagner og i begrænsede perioder og hvis togoperatørerne accepterer det.

Fordeling af rejser i Midttrafik – afhængig af zonelængder - fremgår af denne tabel:

Zoner	Andel
2	64,3%
3	13,4%
4	8,6%
5	6,2%
6	2,4%
7	1,2%
8	2,4%
9	1,1%
10	0,1%
11	0,3%
12	0,1%

BILAG – Takster 2016-2020

Enkeltbilletter

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	20,00	20,00	20,00	22,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	30,00	30,00	32,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	40,00	40,00	42,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	50,00	50,00	52,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	60,00	60,00	62,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	70,00	70,00	72,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	80,00	80,00	82,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	90,00	90,00	92,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	100,00	100,00	102,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	110,00	110,00	112,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	120,00	120,00	122,00	122,00	2,00	2%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	10,00	10,00	10,00	11,00	11,00	1,00	10%
3	15,00	15,00	15,00	16,00	16,00	1,00	7%
4	20,00	20,00	20,00	21,00	21,00	1,00	5%
5	25,00	25,00	25,00	26,00	26,00	1,00	4%
6	30,00	30,00	30,00	31,00	31,00	1,00	3%
7	35,00	35,00	35,00	36,00	36,00	1,00	3%
8	40,00	40,00	40,00	41,00	41,00	1,00	3%
9	45,00	45,00	45,00	46,00	46,00	1,00	2%
10	50,00	50,00	50,00	51,00	51,00	1,00	2%
11	55,00	55,00	55,00	56,00	56,00	1,00	2%
12	60,00	60,00	60,00	61,00	61,00	1,00	2%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	20,00	20,00	20,00	22,00	22,00	2,00	10%
3	30,00	30,00	30,00	32,00	32,00	2,00	7%
4	40,00	40,00	40,00	42,00	42,00	2,00	5%
5	50,00	50,00	50,00	52,00	52,00	2,00	4%
6	60,00	60,00	60,00	62,00	62,00	2,00	3%
7	70,00	70,00	70,00	72,00	72,00	2,00	3%
8	80,00	80,00	80,00	82,00	82,00	2,00	3%
9	90,00	90,00	90,00	92,00	92,00	2,00	2%
10	100,00	100,00	100,00	102,00	102,00	2,00	2%
11	110,00	110,00	110,00	112,00	112,00	2,00	2%
12	120,00	120,00	120,00	122,00	122,00	2,00	2%

Rejsekort - grundtakst

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	18,00	18,00	17,00	17,00	17,60	- 0,40	-2%
3	27,00	27,00	27,00	27,00	28,00	1,00	4%
4	35,00	35,00	33,00	33,00	35,00	-	0%
5	44,00	44,00	40,00	40,00	42,00	- 2,00	-5%
6	54,00	54,00	47,00	47,00	49,00	- 5,00	-9%
7	63,00	63,00	54,00	54,00	56,00	- 7,00	-11%
8	71,00	71,00	59,00	59,00	61,00	- 10,00	-14%
9	79,00	79,00	65,00	65,00	67,00	- 12,00	-15%
10	88,00	88,00	71,00	71,00	73,00	- 15,00	-17%
11	97,00	97,00	77,00	77,00	79,00	- 18,00	-19%
12	106,00	106,00	87,00	87,00	89,00	- 17,00	-16%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	9,00	9,00	8,50	8,50	8,80	- 0,20	-2%
3	13,50	13,50	13,50	13,50	14,00	0,50	4%
4	17,50	17,50	16,50	16,50	17,50	-	0%
5	22,00	22,00	20,00	20,00	21,00	- 1,00	-5%
6	27,00	27,00	23,50	23,50	24,50	- 2,50	-9%
7	31,50	31,50	27,00	27,00	28,00	- 3,50	-11%
8	35,50	35,50	29,50	29,50	30,50	- 5,00	-14%
9	39,50	39,50	32,50	32,50	33,50	- 6,00	-15%
10	44,00	44,00	35,50	35,50	36,50	- 7,50	-17%
11	48,50	48,50	38,50	38,50	39,50	- 9,00	-19%
12	53,00	53,00	43,50	43,50	44,50	- 8,50	-16%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	13,50	13,50	12,75	12,75	13,20	- 0,30	-2%
3	20,25	20,25	20,25	20,25	21,00	0,75	4%
4	26,25	26,25	24,75	24,75	26,25	-	0%
5	33,00	33,00	30,00	30,00	31,50	- 1,50	-5%
6	40,50	40,50	35,25	35,25	36,75	- 3,75	-9%
7	47,25	47,25	40,50	40,50	42,00	- 5,25	-11%
8	53,25	53,25	44,25	44,25	45,75	- 7,50	-14%
9	59,25	59,25	48,75	48,75	50,25	- 9,00	-15%
10	66,00	66,00	53,25	53,25	54,75	- 11,25	-17%
11	72,75	72,75	57,75	57,75	59,25	- 13,50	-19%
12	79,50	79,50	65,25	65,25	66,75	- 12,75	-16%

Klippekort

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	140,00	140,00	170,00	170,00	176,00	36,00	26%
3	200,00	200,00	270,00	270,00	280,00	80,00	40%
4	260,00	260,00	330,00	330,00	350,00	90,00	35%
5	320,00	320,00	400,00	400,00	420,00	100,00	31%
6	380,00	380,00	470,00	470,00	490,00	110,00	29%
7	440,00	440,00	540,00	540,00	560,00	120,00	27%
8	500,00	500,00	590,00	590,00	610,00	110,00	22%
9	560,00	560,00	650,00	650,00	670,00	110,00	20%
10	620,00	620,00	710,00	710,00	730,00	110,00	18%
11	680,00	680,00	770,00	770,00	790,00	110,00	16%
12	740,00	740,00	870,00	870,00	890,00	150,00	20%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	85,00	85,00	85,00	85,00	88,00	3,00	4%
3	120,00	120,00	135,00	135,00	140,00	20,00	17%
4	150,00	150,00	165,00	165,00	175,00	25,00	17%
5	180,00	180,00	200,00	200,00	210,00	30,00	17%
6	210,00	210,00	235,00	235,00	245,00	35,00	17%
7	240,00	240,00	270,00	270,00	280,00	40,00	17%
8	270,00	270,00	295,00	295,00	305,00	35,00	13%
9	300,00	300,00	325,00	325,00	335,00	35,00	12%
10	330,00	330,00	355,00	355,00	365,00	35,00	11%
11	360,00	360,00	385,00	385,00	395,00	35,00	10%
12	390,00	390,00	435,00	435,00	445,00	55,00	14%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	140,00	140,00	127,50	127,50	132,00	- 8,00	-6%
3	200,00	200,00	202,50	202,50	210,00	10,00	5%
4	260,00	260,00	247,50	247,50	262,50	2,50	1%
5	300,00	300,00	300,00	300,00	315,00	15,00	5%
6	340,00	340,00	352,50	352,50	367,50	27,50	8%
7	380,00	380,00	405,00	405,00	420,00	40,00	11%
8	420,00	420,00	442,50	442,50	457,50	37,50	9%
9	460,00	460,00	487,50	487,50	502,50	42,50	9%
10	500,00	500,00	532,50	532,50	547,50	47,50	10%
11	540,00	540,00	577,50	577,50	592,50	52,50	10%
12	580,00	580,00	652,50	652,50	667,50	87,50	15%

Pendlerkort

Voksen							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	375,00	375,00	375,00	380,00	384,00	9,00	2%
3	475,00	475,00	500,00	510,00	516,00	41,00	9%
4	605,00	605,00	650,00	660,00	678,00	73,00	12%
5	765,00	765,00	800,00	822,00	840,00	75,00	10%
6	890,00	890,00	950,00	972,00	1.008,00	118,00	13%
7	990,00	990,00	1.075,00	1.098,00	1.134,00	144,00	15%
8	1.110,00	1.110,00	1.200,00	1.230,00	1.272,00	162,00	15%
9	1.205,00	1.205,00	1.325,00	1.350,00	1.398,00	193,00	16%
10	1.300,00	1.300,00	1.450,00	1.480,00	1.530,00	230,00	18%
11	1.375,00	1.375,00	1.575,00	1.610,00	1.680,00	305,00	22%
12	1.460,00	1.460,00	1.800,00	1.860,00	1.950,00	490,00	34%

Børn							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	275,00	275,00	187,00	190,00	192,00	- 83,00	-30%
3	350,00	350,00	250,00	255,00	258,00	- 92,00	-26%
4	440,00	440,00	325,00	330,00	339,00	- 101,00	-23%
5	555,00	555,00	400,00	411,00	420,00	- 135,00	-24%
6	640,00	640,00	475,00	486,00	504,00	- 136,00	-21%
7	720,00	720,00	537,00	549,00	567,00	- 153,00	-21%
8	790,00	790,00	600,00	615,00	636,00	- 154,00	-19%
9	870,00	870,00	662,00	675,00	699,00	- 171,00	-20%
10	930,00	930,00	725,00	740,00	765,00	- 165,00	-18%
11	980,00	980,00	787,00	805,00	840,00	- 140,00	-14%
12	1.040,00	1.040,00	900,00	930,00	975,00	- 65,00	-6%

Pensionister							
Zoner	2016	2017	2018	2019	2020	Stigning	Procent
2	210,00	210,00	281,00	285,00	288,00	78,00	37%
3	255,00	255,00	375,00	382,50	387,00	132,00	52%
4	315,00	315,00	487,00	495,00	508,50	193,50	61%
5	400,00	400,00	600,00	616,50	630,00	230,00	58%
6	460,00	460,00	712,00	729,00	756,00	296,00	64%
7	510,00	510,00	806,00	823,50	850,50	340,50	67%
8	570,00	570,00	900,00	922,50	954,00	384,00	67%
9	620,00	620,00	993,00	1.012,50	1.048,50	428,50	69%
10	670,00	670,00	1.087,00	1.110,00	1.147,50	477,50	71%
11	705,00	705,00	1.181,00	1.207,50	1.260,00	555,00	79%
12	740,00	740,00	1.350,00	1.395,00	1.462,50	722,50	98%

TRAFIKPLAN
JUNI 2019



KOLLEKTIV TRAFIKPLAN FOR RANDERS KOMMUNE 2020



RANDERS KOMMUNE

Laksetorvet

8900 Randers

Tlf.: 89 15 15 15

E-mail: randers.kommune@randers.dk

MIDTTRAFIK

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00

E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

FORORD

God mobilitet er en væsentlig forudsætning for at skabe vækst og udvikling i Randers Kommune. Hvis kommunen skal fastholde og styrke sin rolle som en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune, er det derfor helt essentielt, at kommunens borgere kan komme omkring; til arbejde, uddannelse, skole, service- og fritidstilbud. Den kollektive trafik er en vigtig del af det samlede transportsystem, og derfor har Randers Kommune truffet beslutning om at udarbejde en kollektiv trafikplan for kommunens samlede, kollektive trafiknet.

Denne rapport indeholder en analyse af den nuværende betjening i Randers Kommune, en række servicemålsætninger for den fremadrettede betjening samt et forslag til omlægning og harmonisering af den kollektive trafik. Forslaget berører omlægninger i busnettet i Randers by, betjeningen af øvrige byer og landdistriktet og kan samlet iværksættes indenfor kommunens nuværende økonomiske ramme til kollektiv trafik.

Trafikplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Midttrafik og Randers Kommune. I december 2018 blev servicemålene for betjening af oplandet politisk vedtaget, og i april 2019 var trafikplanens principper, herunder betjeningsomfang og linjeføringer, i offentlig høring. Som tillæg til denne rapport er der udarbejdet et notat med oversigt over indkomne høringssvar og Midttrafiks anbefalinger hertil. I efteråret 2019 afholdes der desuden en høring af konkrete køreplaner. Når trafikplanen er godkendt politisk, sættes de foreslåede omlægninger i drift fra Midttrafiks køreplanskifte 2020.

INDHOLD

INDLEDNING	6
Formål	7
BAGGRUND	8
Geografi og demografi	8
Det kommunale bymønster	8
Kollektiv trafik i Randers Kommune	8
ANALYSE	14
Analyse af betjeningen i oplandet	14
Analyse af betjeningen i Randers by	15
SERVICEMÅL	18
Servicemål i oplandet	18
Servicemål i Randers by	20
NYT NET I RANDERS KOMMUNE	22
Konsekvenser ved omlægningerne	22
NYT NET I RANDERS BY	28
Lokalruter	28
Randers by	28
Konsekvenser ved omlægningerne	28
FREMKOMMELIGHED	36
Identificering af problemer	36
Samspil 2030	37
BILAG	
Bilag 1: Betjening af oplandet	



INDLEDNING

Mobilitet er en væsentlig forudsætning for udviklingen i Randers Kommune. Det skal være let at komme omkring, så Randers Kommune også fremover vil være en attraktiv kommune at bosætte sig og drive virksomhed i.

Randers Kommune har en fordelagtig placering i det østjyske bybånd, der strækker sig fra Haderslev i syd til Randers i nord. Det er infrastrukturen, der binder bybåndet sammen, og den centrale del af båndet, langs motorvej E45, betegnes som en af Danmarks to vækstregioner. Her er der stor befolkningsvækst og arbejdsdeling mellem byerne.

Fra Randers er der kort afstand til flere af landets store byer, bl.a. Aalborg og Aarhus, og kommunen er desuden koblet på det centrale motorvejs- og jernbanenet. Dette giver let adgang til resten af landet og et stort arbejdsopland for kommunen.

Randers Kommune ønsker at udnytte sin gunstige placering og forbedre mobiliteten i kommunen:

”Fra Randers kan man nå mere end 1 mio. mennesker på en time. Vi er en del af den østjyske millionby og det er infrastrukturen, der binder bybåndet sammen. Mobilitet er nøglen til vores udvikling. Vi vil forbedre adgangen til omverdenen, mindske trængsel på de centrale veje og skabe bedre mobilitet i kommunen.”
(kilde: Randers Kommune, Strategi 2017 – Vi vil muliggørelserne)

Med denne trafikplan sættes der derfor fokus på at forbedre mobiliteten i Randers Kommune ved en gennemgang og om-lægning af den kollektive trafik.

FORMÅL

Formålet med den kollektive trafikplan for Randers Kommune er at gennemgå og gentænke det kollektive trafiknet med henblik på at forbedre tilbuddet indenfor rammerne af budgettet. Med trafikplanen sættes der i højere grad fokus på at differentiere den kollektive trafik, så de største byer og rejsestrømme prioriteres, mens de mindste byer og rejsestrømme i højere grad serviceres af mere fleksible kørselsordninger. Dette skal sikre, at kommunens ressourcer til kollektiv trafik udnyttes bedst muligt, og at det kollektive tilbud passer til borgernes behov.

Planen skal understøtte Randers Kommunes ønsker til udviklingen af den kollektive trafik samt adressere de konkrete problemstillinger, der findes på området. Trafikplanen skal desuden være retningsgivende for den fremadrettede prioritering og planlægning af det kollektive trafiktilbud i kommunen.

Den kollektive trafikplan har til formål at:

- Kortlægge det nuværende rutenet i Randers Kommune og bybusnettet i Randers by for at afdække, om der findes potentialer i at omlægge kørslen
- Opstille servicemålsætninger for den fremadrettede betjening på landet, i mindre byer og i Randers
- På baggrund af servicemålene at udarbejde et forslag til et nyt trafiknet i Randers Kommune og et nyt bybusnet i Randers by
- Konsekvensbeskrive de forslåede omlægninger

BAGGRUND

GEOGRAFI OG DEMOGRAFI

Der bor knap 98.300 indbyggere (2018) i Randers Kommune, hvoraf ca. 62.700 bor i Randers by. Det gør Randers til landets sjette største by, og Randers Kommune til landets syvendeste kommune.

Randers Kommune blev dannet ved kommunesammenlægningen i 2007 og består af tidligere Randers, Langå, Nørhald og Purhus kommuner samt den vestlige halvdel af Sønderhald Kommune og Havndalområdet i tidligere Mariagerfjord Kommune.

Randers Kommune grænser op til Mariagerfjord Kommune mod nord, Viborg Kommune mod vest, Favrskov Kommune mod syd samt Kattegat og Djursland kommunerne mod øst.

DET KOMMUNALE BYMØNSTER

I Kommuneplan 2017 beskrives en hierarkisk opdeling af kommunens byer i hhv. Randers, centerbyer, lokalbyer, landsbyer og mindre landsbyer. Bymønstret angiver Byrådets vurdering af byernes rolle i kommunen, og hvordan de hver især bør udvikles.

Planlægningen og prioriteringen af den kollektive trafik har stor indflydelse på de enkelte byers udviklingsmuligheder, og den kollektive trafikplan skal derfor støtte op om det kommunale bymønster. I trafikplanen skal der således fastsættes en række servicemål, der tager højde for bymønstret og kommunens ønsker ift. byernes fortsatte udvikling.

Randers

Randers er kommunens største by og administrative centrum. Byen indeholder et rigt byliv med et varieret udbud af handel, kultur, service, uddannelser og arbejdspladser. Randers er desuden et vigtigt, infrastrukturelt knudepunkt, idet byen har tog- og motorvejsforbindelse til resten af landet.

Centerbyer

Byerne Langå, Assentoft og Spentrup fungerer som centerbyer

for hver deres opland og indeholder både private og offentlige servicefunktioner. Kommunens ønske er at understøtte centerbyernes rolle som bosætnings- og handelsbyer og samtidig at styrke samspillet mellem Randers og centerbyerne.

Lokalbyer

Lokalbyer er byer, hvor kommunen ønsker at understøtte lokale initiativer ift. vækst og nybyggeri. Kommuneplanens rammer giver derfor mulighed for udvikling og udstykning af nye byggegrunde. De største lokalbyer i Randers Kommune er Fårup, Havndal, Gjerlev og Øster Tørslev.

Landsbyer og mindre landsbyer

Landsbyer og mindre landsbyer er byer i landzone, og som følge deraf er der begrænsninger ift. udviklingen i byerne. Randers Kommune ønsker her at understøtte private initiativer, der kan underbygge den lokale identitet og sammenhængskraft.

KOLLEKTIV TRAFIK I RANDERS KOMMUNE

Randers Kommune har en bred dækning med kollektiv trafik, der sikrer, at kommunens borgere kan komme omkring. Den kollektive trafik i Randers Kommune består af tog, X Busruter, regionale ruter, lokale ruter, skolebusruter, flextrafik og bybuslinjer i Randers by. Randers Kommune bestiller den lokale bustrafik hos Midttrafik, der administrerer driften, mens togtrafikken varetages af hhv. DSB og Arriva.

Tog

I Randers Kommune er der togstationer i hhv. Randers og Langå. Fra Randers betjener DSB togforbindelsen nordpå mod Aalborg og sydpå mod Aarhus, Fyn og Sjælland. Der er halvtimedrift på hverdage og i weekender. Fra Langå betjener DSB den gennemgående nord-sydforbindelse, mens Arriva betjener strækningen Struer, Skive, Viborg, Langå og Aarhus. På denne strækning er der halvtimedrift i dagtimerne på hverdage og timedrift aften og i weekender.

X Bus

X Busser er ekspresbusruter, der kører efter mottoet: få stop, hurtigt frem. På ruterne er der som udgangspunkt indsat ekstra komfortable busser med gratis Wi-Fi og skærme med rejseinformation, og nogle desuden med toilet. X Busruterne kører i hele Jylland og forbinder primært større byer, der ikke er forbundet af tognettet. X Busruter benyttes typisk til pendling og fritidsrejser over større afstande. Ruterne bestilles og finansieres af Region Midtjylland, evt. i samarbejde med nabotrafikselskaber og -regioner.

Randers Kommune betjenes af to X Busruter; 918X og 928X. Rute 918X kører mellem Hadsund, Mariager, Randers og Aarhus, mens rute 928X forbinder Holstebro, Viborg og Randers.

Regionale ruter

Regionale ruter kører typisk på tværs af kommunegrænser og sikrer forbindelse mellem større byer i regionen. Ruterne benyttes i høj grad af pendlere til arbejde og uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne i regionen. De regionale ruter bestilles og finansieres af Region Midtjylland, evt. i samarbejde med nabotrafikselskaber og -regioner.

Randers Kommune betjenes af 14 regionale ruter; 62, 73, 115, 117, 118, 211, 212, 213, 214, 217, 221, 223, 230 og 235.

Lokale ruter

De lokale ruter kører typisk internt i kommunen og bestilles og finansieres derfor af Randers Kommune. Ruterne kan dog også køre på tværs af kommunegrænser og have delt finansiering mellem flere kommuner.

Randers Kommune har i alt ti lokale ruter. To lokalruter, 237 og 238, betjener den nord- og nordvestlige del af kommunen, én rute, 231, betjener Langå - Randers, mens syv lokalruter, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, kører i og omkring Randers by.

Skolebusruter

Skolebusruter er ruter, der som oftest kun har få, daglige afgang tilpasset skolernes ringetider og elevernes behov. Skolebusserne fragter befordringsberettigede skoleelever til og fra skole. Randers Kommune har en blanding af åbne og lukkede skolebusruter, og varetager selv ruterne ift. planlægning af kørsel og udarbejdelse af køreplaner. De åbne skolebusruter udføres

af forskellige busselskaber på kontrakt for Midttrafik, mens Randers Kommune har fuld administration med de lukkede skoleruter.

De åbne skoleruter er uden billetteringsudstyr, og alle kan således gratis benytte ruterne, så længe der er plads.

Flextrafik

I Midttrafiks område findes der tre fleksible kørselsordninger under flextrafik; Flextur, Flexbus og Plustur. I Randers Kommune tilbydes der pt. kørselsordningerne Flextur og Flexbus. Flextrafik kan økonomisk og ressourcemæssigt være et godt alternativ til fast rutekørsel med bus på tidspunkter eller i områder, hvor der kun er få eller ingen kunder, og hvor det derfor er svært at opretholde en acceptabel betjening med traditionel kollektiv trafik. Flextrafik kan dels erstatte, dels supplere, busdriften i disse områder eller på disse tidspunkter.

Flextur

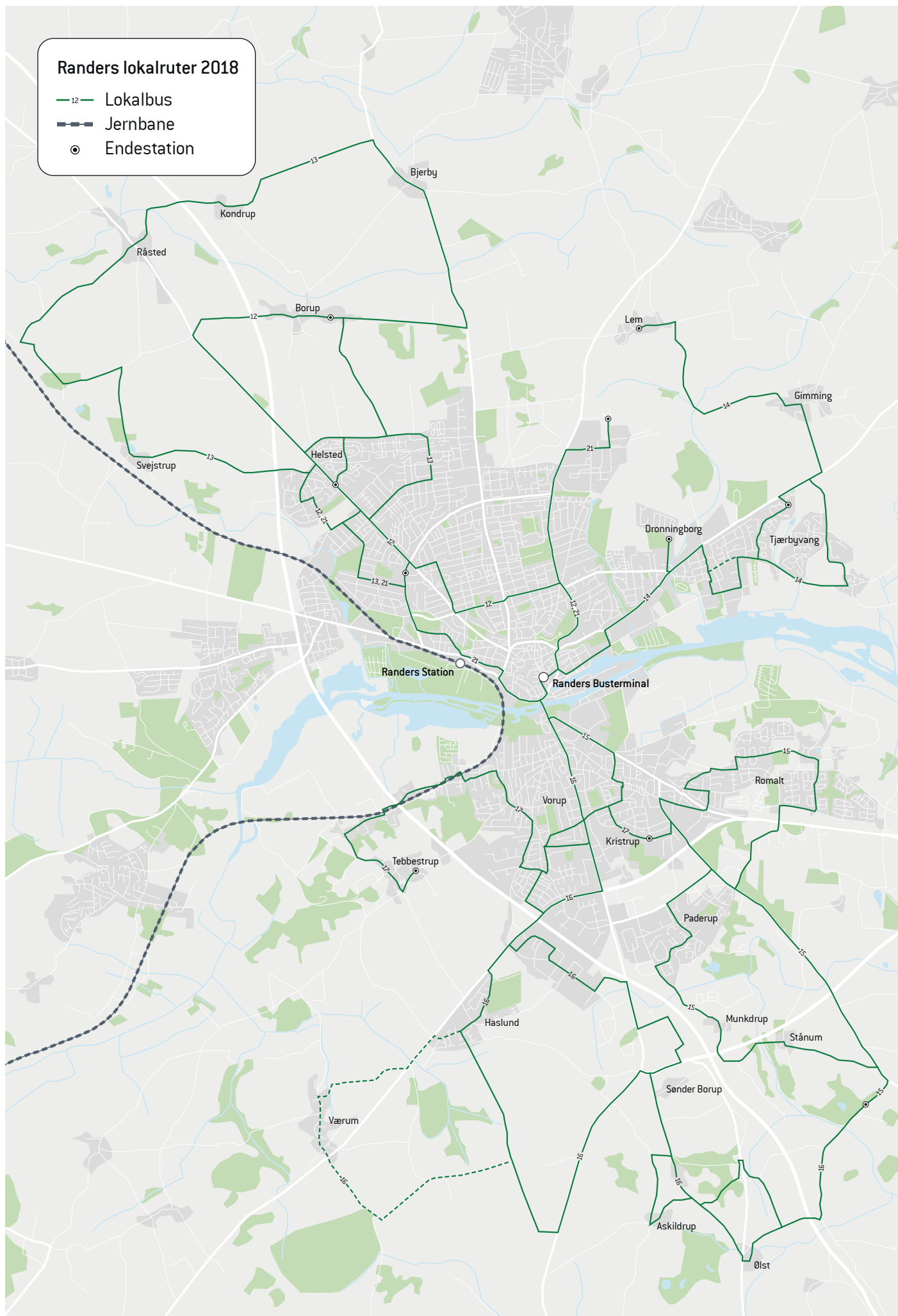
Flextur er et tilbud om kørsel fra kantsten til kantsten ved bestilling. Kunden bliver kørt i taxi, person- eller liftvogn, og der kan være andre med på turen, da kørslen koordineres med anden flextrafik eller patientbefordring. Flexturen skal bestilles vha. app, online eller telefonisk senest en time før ønsket afhentning. Kundens pris for en Flextur fastsættes af den enkelte kommune.

I Randers Kommune er prisen for en Flextur 7 kr./km (min. 35 kr. pr. tur) ved kørsel fra Randers byzone til oplandet, fra oplandet til Randers byzone eller mellem destinationer i oplandet. Internt i Randers by, eller hvis turen krydser en kommune- eller regionsgrænse, er prisen 14 kr./km (min. 100 kr. pr. tur inkl. de første 5 km).

Flexbus

Flexbus er kørsel fra stoppested til stoppested ved bestilling. De tilgængelige Flexbusafgange fremgår af de pågældende køreplaner. Kørslen skal bestilles senest en time før ønsket afgang, og det koster almindelig bustakst at køre med Flexbusen.

Ill. 11.1: Lokalruter i og omkring Randers by før trafikplanens omlægginger. Lokalruterne 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 21 er en blanding mellem skolekørsel, kørsel til industri og bybuskørsel i Randers.





Bybus

Bybusser har til formål at betjene større byområder lokalt, oftest til og fra centrum. Bybuslinjer binder byområder sammen og benyttes bl.a. til skole- og arbejdspendling, fritid og indkøb.

I Randers by findes et bybusnet bestående af ti linjer; 1, 2, 3, 4, 4E, 5, 6, 7, 10, 11. Hver linje betjener to bydele - én nord for fjorden og én syd for fjorden. Alle linjer mødes i dag ved busterminalen, hvor der kan foretages skift på faste minuttal fire gange i timen.

Fordelene ved det nuværende system er blandt andet, at de gennemgående linjer minimerer antallet af skift, at der er en sikker og nem korrespondance på busterminalen mellem alle linjer, og at der sikres kvarters- og halvtimesdrift i dagtimerne. Ulempen ved systemet er, at det er meget stift og kun vanskeligt kan tilpasses i forhold til f.eks. nye byudviklingsområder, placering af nye uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser. Det er meget vanskeligt at betjene de største pendlerstrømme med direkte ruter, og systemet er meget sårbart over dårlig fremkommelighed, der medfører forsinkelser for den kollektive trafik, fordi korrespondance kræver en høj grad af retlighed. Korrespondanceprincippet lægger desuden beslag på et forholdsvist stort areal i midtbyen, idet busterminalen skal kunne rumme mange samtidigt holdende busser.

ANALYSE

ANALYSE AF BETJENINGEN I OPLANDET

I Randers Kommune er serviceniveauet meget uens og bærer præg af gamle kommunegrænser. Nogle steder ses der således et højt betjeningsniveau af mindre byer mens større byer må klare sig med mindre kørsel. Et eksempel herpå er Fårup og Asferg, som ikke har aftenbetjening og betjening om søndagen, mens Haslund både er betjent af en bybus, en lokalrute og en regionalrute. Der findes derfor et potentiale i at harmonisere og ensarte betjeningen i hele kommunen, så alle borgere sikres et sammenligneligt serviceniveau.

Udenfor de større byer er der særlige udfordringer forbundet med at drive kollektiv trafik. Det er især udviklingen i demografi og et højt bilejerskab, der gør det vanskeligt at opretholde en tilfredsstillende betjening. Flere steder er betjeningen gradvist blevet reduceret, og for borgerne i disse områder betyder det bl.a., at det kan være vanskeligt at deltage i aktiviteter i de større byer om aftenen og i weekenden, hvis de er afhængige af kollektiv trafik. I disse områder kan Midttrafiks flextrafikprodukter spille en afgørende rolle i at sikre mobiliteten.

På baggrund af Landdistriktsudvalgets undersøgelse af offentlig transport i landdistriktet, besluttede Miljø- og Teknikudvalget i Randers Kommune i november 2017 at igangsætte et forsøg med Flexbus for at se, om dette produkt kunne bidrage til at skabe en bedre mobilitet i landdistriktet.

Forsøg med Flexbus.

I forsøget blev der indsat en række Flexbusture om aftenen og i weekenden på to ruter, dels som erstatning for dårligt benyttede afgang og dels som en serviceudvidelse, hvor nye Flexbusture blev indsat som supplement til den ordinære køreplan. Forsøget blev gennemført i perioden 1. april – 30. september 2018

På rute 230 mellem Fårup og Randers blev der indsat nye Flexbusture som supplement til busbetjeningen, og på rute 237 mellem Hadsund og Randers blev tre ordinære busafgange om

søndagen ændret til otte Flexbusture. Derudover blev der indsat Flexbusture om aftenen fra mandag til lørdag.

I forsøgsperioden blev der på rute 230 foretaget i alt 182 Flexbusrejser, svarende til 16 % af de udbudte ture, og 495 rejser på rute 237 med Flexbus, svarende til 57 % af de udbudte ture. Rejserne blev i overvejende grad foretaget på søn- og helligdage. 75 % af turene blev kørt med én kunde og 25 % af turene med to eller flere kunder i samme bil. 77 % af turene blev kørt fra byer med flere end 500 indbyggere og 23 % fra byer med færre end 500 indbyggere.

Der blev afholdt borgermøder før forsøgets opstart med orientering om projektet og igen efter forsøgets afslutning ift. evaluering af projektet. Særligt de unge gav her udtryk for, at de var glade for at have muligheden for at komme hjem fra Randers om aftenen og i weekender. Der blev ikke udtrykt modvilje mod at skulle bestille en Flexbusafgang, selvom det gav mindre fleksibilitet. Flere ytrede ønske om mulighed for at benytte Rejsekortet, hvilket der arbejdes videre med.

Forsøget var udgiftsneutralt for Randers Kommune, dvs. at økonomien til de udførte Flexbusture nogenlunde svarede til udgiften for de tre faste søndagsafgange på rute 237, der i forsøgsperioden var konverteret til i alt 22 Flexbusafgange på de to ruter. Resultatet var dermed en udvidelse af det samlede antal afgang på begge ruter indenfor den samme økonomiske ramme. Flexbus betragtes derfor som en styrkelse af den kollektive trafik, fordi det giver flere afgang og dermed bedre mobilitet i områder eller på tidspunkter, hvor det økonomisk ikke kan svare sig at køre med ordinær, kollektiv trafik.

Resultatet af Flexbusforsøget blev fremlagt for Miljø- og Teknikudvalget i december 2018 sammen med servicemålsætningerne for den kollektive trafikplan, hvor Flexbus er indarbejdet som produkt til betjening af kommunens mindre byer. Udvalget godkendte de fremsatte servicemål.

ANALYSE AF BETJENINGEN I RANDERS BY

I forbindelse med projektets opstart i efteråret 2015, blev der udarbejdet en analyse af bybusnettet i Randers by. Det vurderes ikke, at der er sket væsentlige ændringer i nettet og brugen heraf siden analysens tilblivelse, og analysen vurderes således fortsat at være aktuel.

Analysen indeholder en todelt kundeundersøgelse samt en statistisk analyse af den nuværende betjening og brug. Kundeundersøgelsen består dels af et spørgeskema udsendt via e-Boks og dels af personlige interviews foretaget på Randers Station.

Det elektroniske spørgeskema blev sendt til 50.000 borgere i Randers by. Heraf bevarede ca. 7.000 personer spørgeskemaet, og af dem var 61 % selv brugere af den kollektive trafik. Der blev lavet interviews med i alt 824 personer, hvoraf de fleste var i alderen 16-24 år. Den statistiske analyse består af en områdevis gennemgang af bybusnettet.

Analysen ligger til grund for den foreslåede omlægning af bybusnettet fra køreplansskiftet 2020. På de næste sider opsummeres de væsentligste pointer fra analysen.

Ill. 15.1: Inddeling af Randers by i analyseområder.



Resultater fra bybusanalysen

Analysen har afdækket følgende potentialer for ændring af busnettet i Randers:

- **Mere overskuelig linjestruktur**

Bybusnettet består i dag af mange linjer, der betjener de samme områder, fx kører linjerne 1, 5 og 6 fra busterminalen til Agerskallet i Nordbyen med forskellige linjeføringer. Det betyder, at en kunde, der skal til Agerskallet, skal se på alle tre linjer for at få et overblik over betjeningen. Strukturen betyder også, at især nye kunder har vanskeligt ved at gennemskue den samlede betjening af et område. Der ses derfor et potentiale i at ændre betjeningen i de enkelte områder til en mere overskuelig linjestruktur.

- **Øget tilfredshed**

I e-Boksundersøgelsen blev der spurgt til brugernes tilfredshed med det nuværende bybusnet. 64 % (4.483 respondenter) svarede, at de var meget tilfredse eller tilfredse med bybusnettet i dag. Tilfredsheden var dog meget forskellig områderne imellem. De senere år er bybusbetjeningen om aftenen reduceret, og undersøgelsen viste, at der var utilfredshed med denne ændring og brugerne savnede kørsel om aftenen. Undersøgelsen viste, at følgende kan være med til at øge tilfredsheden og benyttelsen af den kollektive trafik:

- Bedre tilbud om aftenen/weekender
- Højere frekvens
- Større sammenhæng med særligt regionale busser

- **Gennemgang af stoppesteder**

Analysen viser, at Randers i dag har et tæt og fladedækkende bybusnet, hvor næsten 100 % af byområdet er dækket af et stoppested indenfor en radius af 400 m. Der er hermed tale om et serviceorienteret net med stor områdedækning. Områdedækningen sker i et vist omfang på bekostning af enkelthed, overskuelighed og frekvens. Analysen viser også, med de erfaringer der er i andre byer, at der kan være et potentiale i at ændre bybusnettet, så der opnås et mere afbalanceret forhold mellem områdedækning og direkte linjer, fx A-buslinjer. I flere andre byer er bybusstop placeret med en gangafstand i tætbebyggede områder på mellem 400 m og 600 m. I Randers, hvor der er

ca. 600 stoppesteder, er den typiske afstand 200 m. Dette giver en god betjening for de kunder, der benytter stoppestedet, men giver omvendt længere køretider til gene for de kunder, der er i bussen. Analysen af stoppestederne viser også, at mange stoppesteder kun har få kunder pr. dag. Der er således et potentiale i at vurdere alle stoppesteder med henblik på at reducere antallet og dermed mindske køretiden på linjerne.

- **Bybussernes linjeføring og køretid**

Et samlet overblik over bybusnettet viser et meget finmasket bybusnet, der betjener mange veje i Randers by. Det giver en tæt betjening men også en langsom kørsel. Projekter i bl.a. Roskilde og Køge, hvor bybuslinjerne har fået en mere direkte linjeføring og ressourcerne i stedet anvendes til højere frekvens på enkelte A-buslinjer, har givet en stigning i antallet af kunder på 15 – 25 %. I e-Boksundersøgelsen svarede 27 % af respondenterne, der ikke selv benyttede kollektiv trafik, at kortere rejsetider kunne få dem til at benytte bybussen. Samtidig svarede 20 % af respondenterne, der selv benyttede kollektiv trafik, at kortere rejsetider ville få dem til at benytte bybussen oftere. Undersøgelser viser, at kunderne bedre kan acceptere længere gangafstand til et stoppested, hvis køretiden i bussen reduceres og frekvensen øges. Der ses derfor et potentiale i at omlægge bybusnettet i Randers, så der etableres A-buslinjer med en mere direkte linjeføring.

- **Korrespondancer på busterminalen**

E-Boksundersøgelsen viste at 33 % skifter bus på terminalen, heraf godt 20 % internt mellem bybusserne. Undersøgelsen viste også, at størstedelen af skiftene på terminalen foretages for enten at komme mod Nordbyen eller Paderupområdet, hvor de væsentligste destinationer uden for centrum ligger. I dag kører alle bybusserne til terminalen, hvor de har korrespondance med hinanden. Generelle undersøgelser viser, at korrespondancer er vigtige i bybussystemer, hvor frekvensen af afgang er lav, men knap så vigtige, hvor der er høj frekvens, f.eks. afgang hvert 10. – 15. minut. Korrespondance mellem bybusserne på busterminalen giver den fordel, at der kan skiftes mellem busserne, men medfører samtidig bindinger og spildtid. Samtidig er korrespondanceprincippet pladskrævende, da der skal være plads til mange samtidigt holdende busser.

Der ses derfor et potentiale i at revurdere de nuværende korrespondancer.

- **Ændring i betjening af de enkelte byområder**

Kundesanalysen viser, at der er områder i Randers, der har en meget høj betjening, der ikke afspejler sig i antallet af kunder. Fx har Dronningborg fire busser i timen i myldretiden, men antallet af kunder er lavere end i Helsted, der har to busser i myldretiden. Der sker hele tiden udvikling i byen, enten i form af nye områder eller i forbindelse med at områder skifter karakter fra børnefamilieområde til pensionistområde. Et eksempel, hvor der anvendes mange ressourcer, er betjeningen af Vorup med tre linjer og seks afgang i dagtimerne. To af linjerne, 1 og 7, betjener henholdsvis Haslund og Tebbestrup. Begge linjer har en lav gennemsnitsbelægning til og fra busterminalen morgen og eftermiddag. Der kan derfor være et potentiale i at justere betjeningen efter passagergrundlaget i de enkelte byområder.

- **Sammenhænge med de regionale ruter**

Randers betjenes af mange regionale busruter og flere af disse betjener naturligt områder i og udenfor Randers. Sammen med kommunens egne lokalruter er de vigtige i den kollektive trafikbetjening af kommunens landområder. Der er et potentiale i at udnytte de regionale ruters betjening af Randers og omegn, hvor ruterne kan indgå som betjening i stedet for eller i sammenhæng med en bybuslinje. Samtidig skal det undersøges, om korrespondancerne mellem bybusser og regionale busser på busterminalen kan forbedres. E-Boksundersøgelsen har peget på, at korrespondancer mellem de regionale busser og bybusserne kan forbedres, særligt om aftenen.

SERVICEMÅL

SERVICEMÅL I OPLANDET

Den kollektive trafik i Randers Kommune skal planlægges, så der findes et tilbud til alle borgere, og den nuværende betjening skal harmoniseres, så der sikres et sammenligneligt serviceniveau på tværs af kommunens geografi. Der er derfor udarbejdet nedenstående servicemål, der fastsætter niveauet for minimumsbetjeningen i samtlige af kommunens byer. Der tages udgangspunkt i byernes størrelser, hvilket understøtter det kommunale bymønster og Byrådets prioritering af byerne.

Servicemålene angiver minimumsbetjeningen i byerne og antal afgange er til og fra Randers by. En mindre by kan blive betjent af en ordinær bus, hvis byen fx ligger langs en rute, der betjener en større by. I så fald sættes der ikke yderligere bus- eller Flexbusafgange ind, da servicemålene vil være opfyldt. Ligeledes, hvis en by ligger indenfor den tilladte gangafstand til en anden rute, sættes der ikke yderligere bus/Flexbus ind i selve byen. Her forventes det, at borgerne kan bevæge sig til nærmeste rute indenfor gangafstanden.

I planlægningen af nettet tages der desuden højde for konkrete forhold, der kan berettige, at der afviges fra de opstillede servicemål. Et eksempel herpå er Nørbæk, der har 135 indbyggere, og som jf. servicemålene som minimum skal have betjening med Flexbus. I Nørbæk findes der dog en efterskole med knap 100 elever og 25 ansatte, hvilket betyder, at byen er en stor rejsedestination for mange mennesker. I sådanne tilfælde kan

det give mening at differentiere fra servicemålene og tilbyde en højere service end minimumsniveauet.

De største byer med flere end 2.000 indbyggere (Assentoft, Langå, Spentrup og Stevnstrup) skal som minimum have 18 busafgange i dagtimerne på hverdage, hvilket nogenlunde svarer til timedrift med halvtimedrift i myldretiden. Derudover tilbydes der som minimum tre busafgange om aftenen på hverdage og otte busafgange både lørdage og søndage.

Byer med mellem 500 og 1.999 indbyggere skal som minimum have ti busafgange i dagtimerne på hverdage, hvilket nogenlunde svarer til timedrift. Derudover tilbydes der som minimum to busafgange om aftenen på hverdage og seks busafgange både lørdage og søndage.

Mindre byer med mellem 200 og 499 indbyggere skal som minimum have seks busafgange i dagtimerne på hverdage, to Flexbusafgange om aftenen på hverdage og seks Flexbusafgange både lørdage og søndage. Hvis der fra byerne er under 800 m til anden rute, sættes der dog ikke yderligere bus/Flexbus ind i de pågældende byer.

Byer med 100 – 199 indbyggere tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og som minimum seks Flexbusafgange i dagtimerne på hverdage, to Flexbusafgange om aftenen på hverdage og seks Flexbusafgange både lørdage

Antal indbyggere:	Antal afgange, dagtimer hverdage:	Antal afgange, aften (efter kl. 19) hverdage:	Antal afgange, lørdag og søndag:	Tilladt gangafstand:
Over 2.000	18 busafgange	3 busafgange	8 busafgange	-
500 - 1.999	10 busafgange	2 busafgange	6 busafgange	-
200 - 499	6 busafgange	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 800 m
100 - 199	Skolekørsel + 6 Flexbus	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 1.600 m
0 - 99	Skolekørsel + Flextur	Flextur	Flextur	-

og søndage. Hvis der fra byerne er under 1.600 m til anden rute, sættes der dog ikke yderligere bus/Flexbus ind i de pågældende byer.

De mindste byer med under 100 indbyggere samt borgere udenfor byerne tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og Flextur.

Grundtanken med de opstillede servicemål er at tilbyde et sammenligneligt serviceniveau, alt efter bystørrelse, ved at bringe Midttrafiks forskellige produkter, bus, Flexbus og Flextur, i spil. Forsøget med Flexbus viste, at tilbuddet var mest velegnet til byer med mellem 100 og 500 indbyggere. Derfor vil det være muligt at tilbyde samme serviceniveau med Flexbus til de mindre byer, som større byer tilbydes med en almindelig bus. Byer med færre end 100 indbyggere eller borgere, der bor udenfor byerne, tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og Flextur.

Flexbusafgangene vil fremgå af køreplanerne med en note om, at kørslen skal bestilles. Der kan kun bestilles kørsel til og fra de stop, der er angivet i køreplanen. I dette projekt planlægges Flexbusruterne, så de pågældende byer får forbindelse til og fra Randers by. Skal borgerne bevæge sig rundt internt i landdistriktet er det i stedet Flextur, de skal anvende.

Takstnedsættelse på Flextur

Med trafikplanen foreslås en takstnedsættelse på Flextur fra nuværende 7 kr./km (min. 35 kr. pr. tur) til 4 kr./km (min 30 kr.

pr. tur), som er den laveste Flexturstakst i Midttrafiks område. Internt i Randers by betales der fortsat fuld takst (14 kr./km og min. 100 kr. pr. tur inkl. de første 5 km) og i resten af kommunen samt til eller fra Randers by betales til nedsat takst. Flextur kan bruges af alle borgere.

Takstnedsættelsen kan ske indenfor den samme økonomiske ramme, som der er til kollektiv trafik i kommunen i dag.

SERVICEMÅL I RANDERS BY

I det tidligere arbejde med omlægning af Randers bybus blev der fastsat nogle vejledende servicemål, der stadig er gældende for planlægningen i dag. Der blev fast servicemål for hhv. områdedækkende buslinjer og for de mere direkte og hurtige A-buslinjer. Servicemålene fastsætter den maksimale afstand fra boligområder til kollektiv trafik for de to linjetyper.

For busnettet i Randers gælder følgende servicemål:

- For områdedækkende buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 400 m i beboelsesområder med etagebyggeri og op til 800 m i andre boligområder.
- For A-buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 800 m i både beboelsesområder med etagebyggeri og andre boligområder.

Afstandene er alene vejledende, da der eksempelvis kan være fysiske forhold eller andet, som ikke gør det muligt at opfylde servicemålene.

NYT NET I RANDERS KOMMUNE

På baggrund af de fastsatte servicemål, er der udarbejdet et forslag til et nyt rutenet for Randers Kommune. Forslaget ses på kortet på modstående side.

KONSEKVENSER VED OMLÆGNINGERNE

Forslaget medfører en række konsekvenser for betjeningen af byerne i oplandet i Randers Kommune. Den samlede oversigt over byerne med nuværende og fremtidigt betjeningsniveau findes i bilag 1.

Trafikplanforslaget harmoniserer betjeningen i hele Randers Kommune, så borgerne sikres et sammenligneligt serviceniveau efter bystørrelse. Generelt får langt de fleste byer en forbedret service med trafikplanens omlægninger. Der er således 37 byer, der totalset får flere afgang, end de har i dag, 35 byer, der får det samme antal afgang som i dag, og to byer, der ikke har busbetjening i dag, der vil få betjening i form af Flexbus. Modsat er der 13 byer, der totalset får færre afgang end i dag og otte byer, der helt mister betjeningen.

Byer, der får flere afgang end i dag

Der er i alt 39 byer, der totalset får flere afgang end i dag, herunder de to byer, Udbyneder og Kærby, der i dag ikke er betjent med kollektiv trafik.

De byer, der får flere afgang, er Langå, Spentrup, Hornbæk, Øster Bjerregrav, Fårup, Havndal, Gjerlev, Mejlby, Asferg, Mellerup, Gassum, Uggelhuse, Råsted, Hald, Ålum, Albæk, Gimming, Linde, Sønderbæk, Støvring, Enslev, Hvidsten, Nørbæk, Årslev, Borup, Over Fussing, Kastbjerg, Jennum, Grensten, Bjergby, Purhus, Hastrup, Dagsvad, Knejsted, Venning, Terp og Stangerum.

Ti af de ovenstående byer vil få serviceudvidelsen i form af Flexbus. Her er der således tale om en udvidelse af det totale antal afgang i byen, men med et nyt produkt, der skal bestilles.

Byer, der får betjening med Flexbus

I 18 byer skal borgerne vænne sig til at benytte Flexbus; enten

som supplement til en ordinær bus eller som erstatning for en ordinær bus. Flexbussen skal bestilles senest en time før ønsket afgang, hvilket kan opleves som en serviceforringelse, idet spontaniteten og fleksibiliteten ved en rejse forringes. Omvendt får over halvdelen af de pågældende byer totalset et højere antal afgang at vælge imellem. Flere af de berørte byer har på nuværende tidspunkt hverken aften- eller weekendbetjening. Med Flexbus får borgerne i disse byer således mulighed for at komme til og fra Randers aften og weekend.

Byer, der får færre afgang end i dag

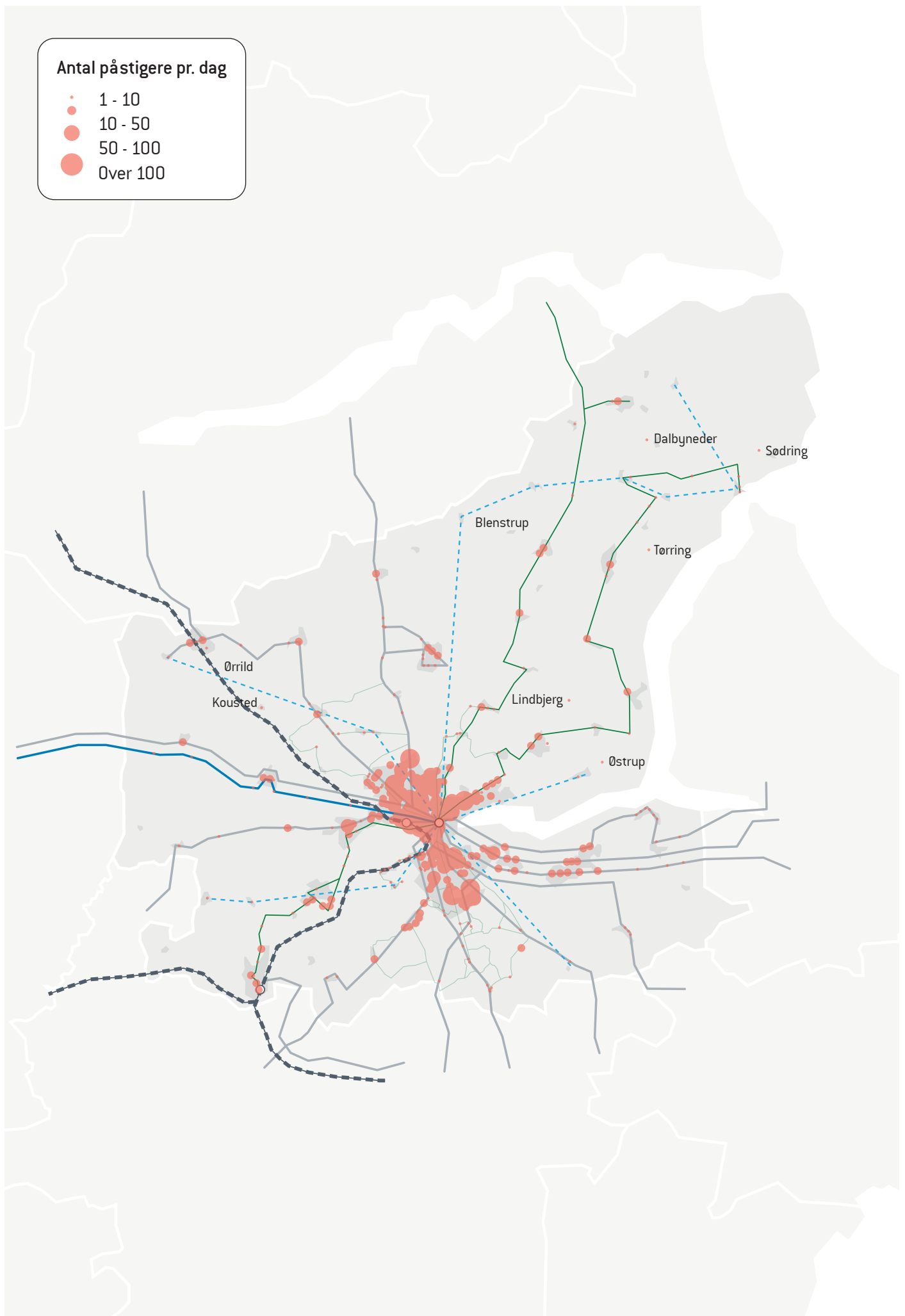
Der er i alt 13 byer, der får færre afgang end i dag, foruden de otte byer, der helt mister betjeningen.

De byer, der får færre afgang end i dag er Assentoft, Stevnstrup, Harridslev, Øster Tørslev, Dalbyover, Tebbestrup, Tånum, Tvede, Lem, Udbyhøj, Helstrup, Råby og Øster Velling.

Assentoft mister flest afgang; 12 afgang på hverdage, to afgang om aftenen på hverdage og fire afgang på lørdage og søndage. Reduktionen skyldes primært Region Midtjyllands besparelser på den kollektive trafik og er således ikke affødt af trafikplanprojektet. Efter trafikplanomlægningerne vil Assentoft stadig have et meget højt betjeningsniveau med i alt 50 afgang i dagtimerne på hverdage, seks afgang om aftenen på hverdage og 25 afgang både lørdage og søndage. Yderligere vil afgangene blive bedre fordelt end i dag, og borgerne i Assentoft vil derfor ikke mærke nogen egentlig serviceforringelse ved omlægningen.

Fælles for byerne Stevnstrup, Dalbyover, Tebbestrup, Lem, Udbyhøj, Helstrup og Råby er, at det kun er en meget begrænset reduktion i antallet af afgang.

Harridslev, Øster Tørslev, Tånum, Tvede og Øster Velling mister lidt flere afgang; op mod halvdelen af det nuværende antal afgang i byerne i dag.



Byer, der mister busbetjening

Der er i alt otte byer, der med trafikplanforslaget helt vil miste den busbetjening, de har i dag. Disse byer har alle færre end 100 indbyggere og er derfor, jf. servicemålene, kun berettiget til skolekørsel (såfremt der bor kørselsberettigede elever) og Flextur til 4 kr./km (min. 30 kr. pr. tur).

De byer, der helt mister busbetjening, er: Tørring, Kousted, Dalbynder, Blenstrup, Lindbjerg, Ørrild, Østrup og Sødring. Fælles for byerne er, at de i dag har betjening, fordi de ligger langs en rute, der betjener større byer i kommunen. Når disse ruter lægges om, vil der ikke længere være direkte busbetjening i de pågældende byer. Fra flere af byerne er der dog en forholdsvis kort afstand til en større by, hvorfra der fortsat vil være busbetjening.

Tørring betjenes i dag af rute 238 og har i dag to afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Tørring, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 3,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Tørring fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Øster Tørslev (ca. 2,1 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Kousted betjenes i dag af rute 230 og har i dag tre afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Kousted, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 3,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Kousted fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested på hovedvejen ved Terp (ca. 2,9 km) eller fra Bjerregrav Stationsby (2,3 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Dalbynder betjenes i dag af rute 238 og har i dag to afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Dalbynder, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,8 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Dalbynder fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Dalbyover (ca. 2,5 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Ill. 24.1: På kortet ses det nye, foreslåede rutenet med den nuværende stoppestedsbennyttelse (gennemsnitlig antal påstigere pr. dag) i Randers Kommune. Som det ses, er alle stop med høj benyttelse fortsat betjent fra 2020. De byer, der mister betjening, er vist på kortet og beskrevet i teksten.

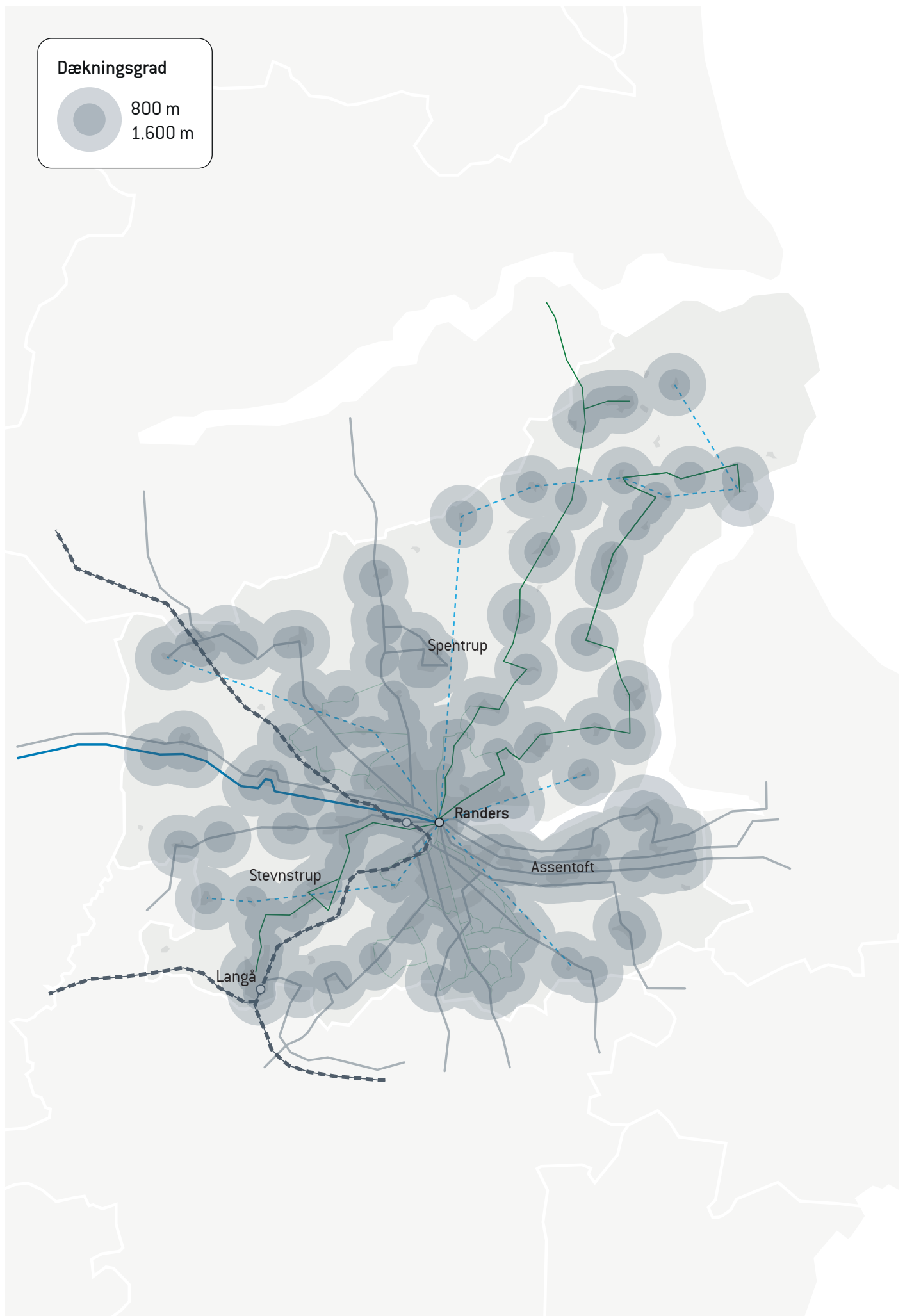
Blenstrup betjenes i dag af rute 237 og har i dag to afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 57 indbyggere i Blenstrup, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 0 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Blenstrup fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Gjerlev (ca. 1,9 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Lindbjerg betjenes i dag ved landevejen (ca. 800 m fra byen) af rute 238 og har i dag 16 afgang i dagtimerne på hverdage, en afgang om aftenen på hverdage, fem afgang på lørdage og fire afgang på søndage. Der bor 52 indbyggere i Lindbjerg, og stoppestedet ved landevejen har en gennemsnitlig brug på 5,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Lindbjerg fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Harridslev (ca. 2,1 km), hvorfra der fortsat vil være betjening. Lindbjerg mister betjeningen ved landevejen, fordi rute 238 omlægges for at give Mellerup, med 517 indbyggere, en bedre betjening.

Ørrild betjenes i dag af rute 230 og har i dag tre afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor under 50 indbyggere i Ørrild, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 0,5 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Ørrild fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Fårup (ca. 1,5 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Østrup betjenes i dag af rute 238 og har i dag fem afgang i dagtimerne på hverdage, en afgang om aftenen på hverdage, tre afgang på lørdage og fire afgang på søndage. Der bor 36 indbyggere i Østrup, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,3 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Østrup fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Albæk (ca. 1,6 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Sødring betjenes i dag af rute 238 og har i dag fem afgang i dagtimerne på hverdage. Der bor 29 indbyggere i Sødring, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,6 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Sødring fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Udbyhøj (ca. 2,0 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.



Ill. 26.1: Kortet viser dækningsgraden i det nye net. 95 % af befolkningen i kommunen har et stoppested indenfor 800 m og 98 % af befolkningen har op til 1.600 til et stoppested.

NYT NET I RANDERS BY

LOKALRUTER

De nuværende lokalruter i og omkring Randers by, rute 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 21, er en blanding mellem skolekørsel, kørsel til industri og bybuskørsel i Randers.

Med trafikplanen foreslås det, at der foretages mindre omlægninger på ruterne:

- Rute 12 fortsætter uændret.
- Rute 13 fortsætter uændret.
- Rute 14 omlægges, så ruten fremover betjener Rismøleskolen – Dronningborg – Tjærby – Gimming – Lem på skoledage. Ruten kører således ikke til Randers Busterminal, som den gør i dag. Borgere i Gimming og Lem, der skal til Randers centrum, kan benytte hhv. rute 237 og 238. Borgere i Tjærby og Dronningborg, der skal til Randers centrum, kan benytte lokalrute 18 eller buslinje 2A
- Rute 15 omlægges, så ruten fremover betjener Romalt – Paderup – Munkdrup – Stånum – Krstrup Skole – Tirsdalens Skole på skoledage. Rute 15 kører således ikke til Randers Busterminal, som den gør i dag. Borgere i Munkdrup og Stånum, der skal til Randers centrum, kan benytte rute 15 til Paderup, hvorfra der kan skiftes til linje 1A. Fra Romalt er det muligt at benytte bybuslinje 5 til centrum.
- Rute 16 bærer præg af industrikørsel og fortsætter uændret. Der etableres der et nyt stoppested ved industrien på Metervej syd for Sønder Borup.
- Rute 17 fortsætter uændret.
- Ny lokalrute 18 indsættes mellem Albæk, Randers Busterminal og Tebbestrup.
- Rute 21 fortsætter uændret.

RANDERS BY

Analysen af bybusnettet i Randers viste, at der findes et potentiale i at ændre grundstrukturen for nettet. Betjeningen i Randers by foreslås derfor ændret gennem følgende tiltag:

- Der oprettes højfrekvente og direkte buslinjer, svarende til

A-buslinjer i større byer, for at imødekomme ønskerne om kortere køretid

- Kørsel mellem områder med størst passagergrundlag prioriteres
- Stoppesteder med lav benyttelse nedlægges eller sammenlægges med andre stoppesteder
- Højfrekvente lokal- og regionalruter benyttes i højere grad som erstatning for bybuslinjer på samme strækning, så ressourcerne udnyttes bedst muligt
- Korrespondancer på busterminalen revurderes

Ovenstående tiltag resulterer i et forslag til en ny betjening af Randers, hvor de nuværende ti bybuslinjer ændres til to A-buslinjer, 1A og 2A, samt to bybuslinjer, 3 og 5. Den ene A-buslinje, 1A, betjener den nord- og sydlige del af byen, mens den anden, 2A, betjener den øst- og vestlige del af byen. Bybuslinje 3 betjener den nordlige del af Randers ved Helsted til den sydlige del af Randers og Haslund. Bybuslinje 5 betjener Nordbyen og Romalt i syd. Se kortet side 30.

Linje 1A kører med 10-minutterdrift på den centrale strækning mellem Glarbjergvej/Hadsundvej og Århusvej/Bøsbrovej og med 20-minuttersdrift, hvor linjen deler sig i Nordbyen samt på de to grene i Vorup og Krstrup.

Linje 2A får 15-minutterdrift fra Helsted til Dronningborg og 30-minuttersdrift på de to grene i Tjærbyvang.

Linje 3 og 5 får begge $\frac{1}{2}$ -timesdrift.

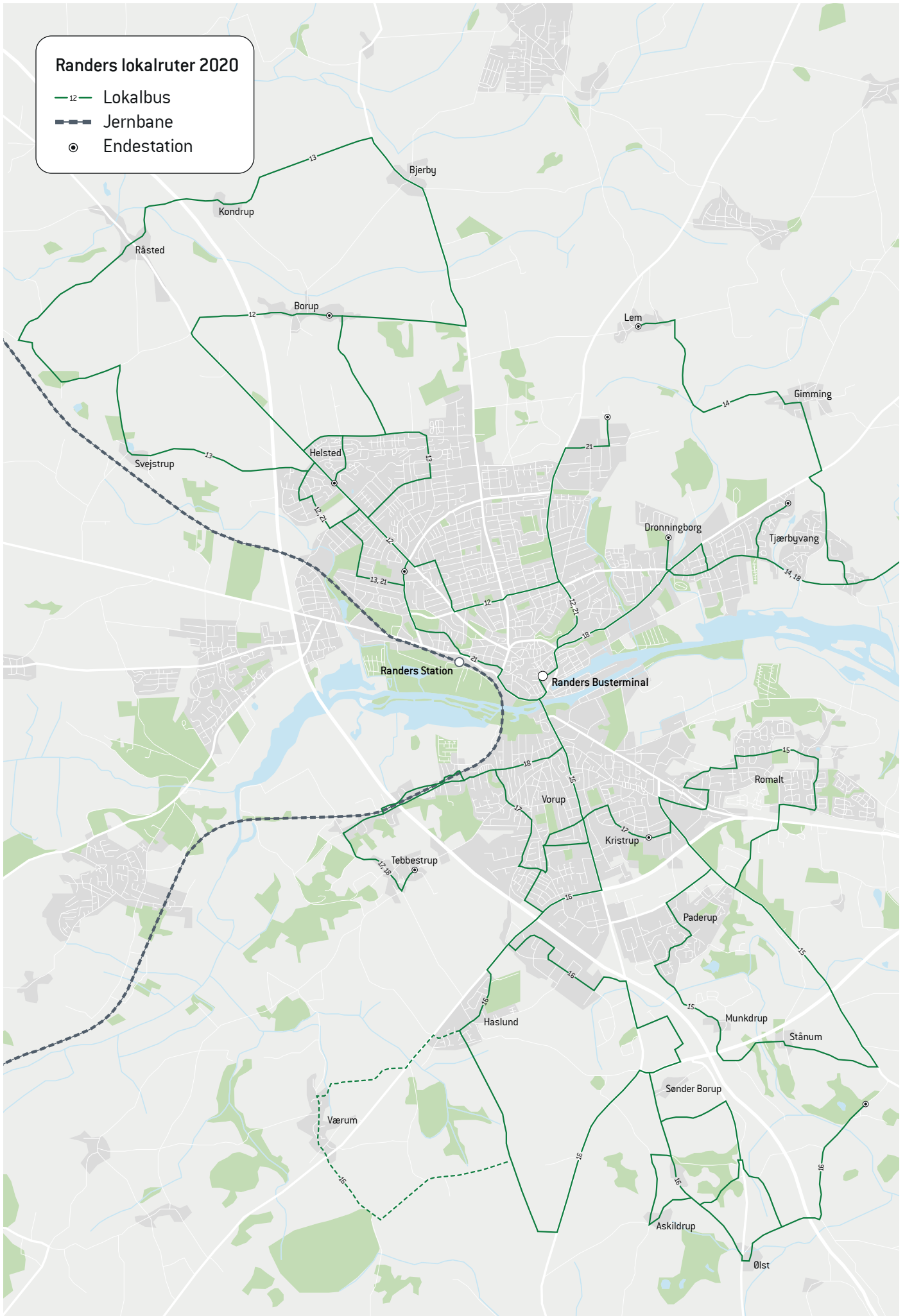
KONSEKVENSER VED OMLÆGNINGERNE

Generelt set vil omlægningen give en bedre betjening af Randers by, men nogle kunder vil opleve følgende konsekvenser:

- I dag er bybusnettet tæt og områdedækkende, hvorved kunderne har kort afstand til et stoppested. Når bybuslinjerne rettes ud, dækkes områderne ikke på samme måde som i dag, og nogle kunder vil derfor få længere til bussen.

Randers lokalruter 2020

- 12— Lokalbus
- Jernbane
- ⊙ Endestation





- Korrespondancerne på Busterminalen vurderes med henblik på at mindske behovet for korrespondancer og bindinger. Det vil betyde, at kunder ikke altid kan forvente at komme videre til alle byområder med det samme ved hver ankomst til busterminalen. De vigtigste korrespondancer opretholdes, enten ved at linjerne kører gennem busterminalen som et stop på linjen, eller ved at indsætte højfrekvente linjer, der gør korrespondancen mindre betydelig.
- Nogle kunder vil fremadrettet blive betjent af en lokal- eller regionalrute i stedet for en bybuslinje. Alle busser bør derfor som udgangspunkt være laventré-busser, så de kan indgå på lige fod med bybusser i betjeningen af byen. I takt med at lokalruterne i Randers Kommune skal i udbud, vil der derfor blive stillet krav om laventré-busser på alle ruter.

Nedenfor beskrives de områdevisse konsekvenser ved trafikplanens forslag til ny betjening af Randers by. Områdeinddelingen ses på kortet side 15.

Tånum og Ålum

Tånum og Ålum betjenes i dag af bybuslinje 11, der kører med timesdrift.

Med trafikplanen foreslås det, at linje 11 nedlægges og erstattes af regionalrute 73. Byerne suppleres med Flexbus aften og weekend. Tånum og Ålum får således et ændret betjenings-tilbud fra bybus til regionalbus og Flexbus. Specielt Ålum vil opleve et betydeligt bedre tilbud, hvorimod Tånum vil opleve et lille fald i betjeningen. Både Ålum og Tånum får dog langt flere afgang, end de er berettiget til i forhold til gældende service-mål.

Hornbæk

Hornbæk betjenes i dag af bybuslinje 10 og 11. Begge linjer kører med timesdrift i dagtimerne. I weekenderne og aften er der kun en begrænset betjening i bydelen. På begge linjer er antallet af kunder imellem Hornbæk og Tånum/Ålum lav. Ved skolen i Hornbæk stiger antallet af kunder ind mod centrum, men passagertallet overstiger aldrig 40, og der er derfor ingen kapacitetsmæssige problemer på linjen. De regionale linjer 73 og 231 betjener også den sydlige del af området.

Det foreslås, at linje 10 og 11 erstattes af rute 73 og 231. Rute 231 opgraderes, så den kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift, og linjeføringen ændres, så Hornbæk dækkes på samme måde, som linje 10 gør i dag. Himmelbovej vil dog ikke længere blive betjent. Rute 73 omlægges, så den betjener både den vestlige og centrale del af Hornbæk. Samlet set betyder det, at der kommer flere afgang på hverdage, aften og søndage, men lidt færre afgang på lørdage.

Helsted

Helsted betjenes i dag af bybuslinje 2, der kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift i dagtimerne. Brugen på denne linje er lav igennem Helsted, hvorimod linjen er godt benyttet i den mere centrale del af Randers. Herudover er der også betjening med to lokalruter, 12 og 13, der primært benyttes til skolekørsel, samt regionalrute 230 på Hobrovej.

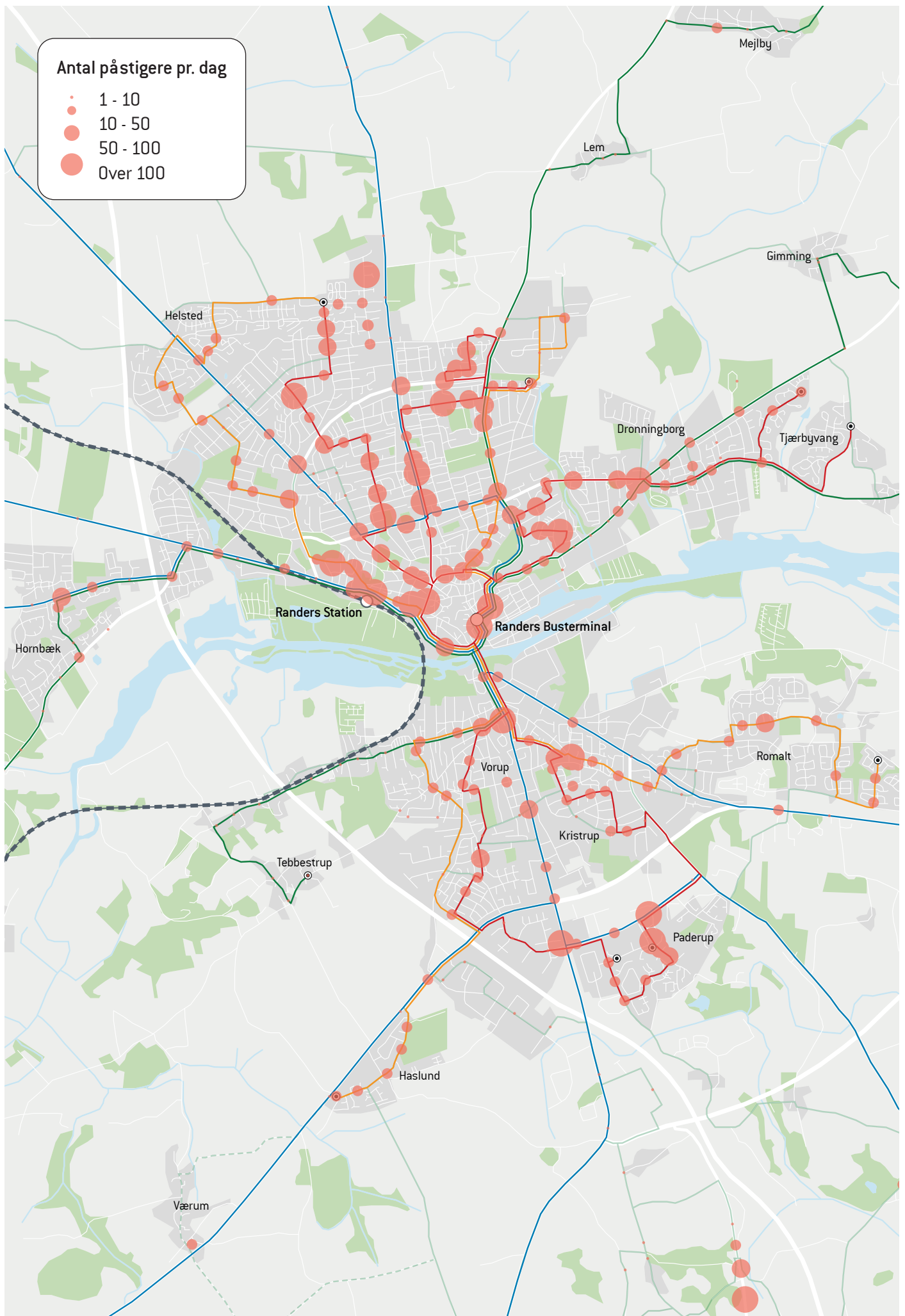
Med trafikplanforslaget er der ikke lagt op til væsentlige ændringer i Helsted. Linje 2 ændres til linje 3, og rute 230 får flere afgang.

Nordbyen

Nordbyen betjenes i dag af mange forskellige linjer, der krydser frem og tilbage imellem hinanden. Flere strækninger har 15-minutters- eller 10-minuttersdrift, fordi de betjenes af flere forskellige linjer.

Med trafikplanens forslag gøres systemet og betjeningen i Nordbyen mere overskuelig. Derfor ned- eller omlægges flere af linjerne, bl.a. linje 4E. Der oprettes en ny A-buslinje, 1A, der kører med 10-minuttersdrift i de mest tætbefolkede områder. Linjen deler sig ved Glarbjergvej/Hadsundvej, så den også kan betjene de mere tyndtbefolkede områder. A-buslinje 2A betjener ligeledes området i vest. Her nedlægges stoppestedet ved Borupvænget, der betjenes én gang i timen i dag, og kunderne henvises i stedet til stoppestedet på Lucernevej. De øvrige stoppesteder i området betjenes fortsat. Den østlige del af Nordbyen betjenes desuden af ny bybuslinje 5.

Nogle steder medfører omlægningerne, at der opleves en ændret frekvens. Dette gælder bl.a. på Mariagervej, hvor kun regionale busser betjener dele af vejen. Der vil heller ikke længere være forbindelse fra det store boligområde ved Glarbjergvej til Føtex, men kundetællingerne tyder på, at denne forbindelse



kun benyttes af meget få kunder i dag. Få kunder vil få længere gangafstande, men samtidig et mere ensartet system og en bedre overskuelighed.

Midtbyen

Midtbyen betjenes i dag af alle bybuslinjerne, der mødes på busterminalen, hvor de har en 3-minutters pause og korrespondance med de øvrige linjer. Derfor har Midtbyen betjening af samtlige linjer, også de regionale. Kun et par enkelte lokale/skolebuslinjer kommer ikke til centrum.

Trafikplanforslaget medfører kun mindre ændringer i linjeføring og frekvens i Midtbyen. Korrespondanceprincippet fjernes delvist, men alle busser vil fortsat betjene midtbyen.

Dronningborg

Dronningborg betjenes i dag af linje 6, der har 15-minutters grundfrekvens i dagtimerne. I området er der flest kunder omkring sygehuset, hvorimod antallet af kunder er lavt længere mod øst. Området betjenes også af lokalrute 14, der kun har få afgange pr. dag, og som hovedsageligt benyttes til skolekørsel. Lokalrute 238 betjener ligeledes området.

Med trafikplanforslaget ændres linje 6 til A-buslinje 2A, og linjeforløbet ændres, så endestationen ved Dronningborg Hallen ændres til Tjærbyvang. Dronningborg Hallen mister dermed bybusbetjening men betjenes i stedet fra stoppestedet ved landevejen. Linje 2A får 15-minutters drift og 30-minutterdrift på de to grene i Tjærbyvang. Lokalrute 14 og 238 betjener fortsat området. Tjærbyvang betjenes desuden af en ny lokalrute 18.

Tebbestrup

Tebbestrup betjenes i dag af bybuslinje 7, som ca. kører med timesdrift, og af lokalrute 17, som hovedsageligt fungerer som skolebus til skolen i Vorup.

Det foreslås, at linje 7 nedlægges og erstattes af ny lokalrute

Ill. 32.1: Kortet viser det foreslåede net i Randers by med den nuværende stoppestedsbenyttelse (gennemsnitlig antal påstigere pr. dag). Som det ses af kortet, vil langt de fleste stoppesteder med benyttelse fortsat blive betjent fra 2020. De stop, der falder udenfor det nye net, ligger primært i Nordbyen ved Agerskellet, hvor der bl.a. ligger et bankocenter. Såfremt Randers Kommune kan indgå en aftale med den nye lejer af bankohallen, vil der fortsat være buskørsel hertil.

18 og Flexbus. Lokalrute 17 betjener fortsat området. Tebbestrup vil opleve en ændret service, idet der fremover foreslås betjening med et nyt fleksibelt produkt, Flexbus, der skal bestilles inden ønsket afgang.

Haslund

Haslund betjenes i dag af linje 1, som kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift. Herudover er der også betjening med lokalrute 16 og regionalrute 223. Den regionale bus kører kun i yderkanten af området.

Med trafikplanforslaget ændres linje 1 til linje 3, men derudover er der ikke nogen ændringer i betjeningen af Haslund i forhold til i dag.

Vorup

Vorup betjenes i dag af bybuslinje 1, 3 og 7. De to første kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift og den sidste med timesdrift. Herudover er der også betjening med flere lokalbusser og regionalbusser på Århusvej. Der er stor fladedækning i området, hvilket giver uhensigtsmæssigt lange rejsetider.

Det foreslås, at linje 1 nedlægges og erstattes af den nye A-buslinje 1A, der giver et mere direkte linjeforløb gennem området. Linje 7 betjener ikke længere Tebbestrup, men omdannes til linje 3, der med $\frac{1}{2}$ -timesdrift skal sikre en god områdedækning i Vorup. Omlægningerne betyder, at nogen borgere i området kan få længere gangafstande og opleve, at der kører færre linjer, selvom den samlede betjening øges. Ændringerne medfører dog et mere overskueligt system, en mere direkte adgang til storcenteret og centrum, kortere rejsetider samt en bedre sammenbinding med Nordbyen.

Kristrup

Kristrup betjenes i dag af bybuslinje 4, som kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift. Antallet af kunder på linjen er 20-40 kunder; højest om eftermiddagen fra Paderup imod centrum. Linjen dubleres i dag med linje 4E på Århusvej. Bybuslinje 5 til Romalt og lokalrute 15 har også linjeføring igennem Kristrup. De regionale linjer 115, 118, 221, 223 og 918X betjener yderkanten af Kristrup på Århusvej, mens ruterne 211, 212, 213, 214 og 217 betjener Kristrup på Grenåvej.

Med trafikplanen foreslås det, at linje 4 indgår i ny A-buslinje 1A, der kører med 20-minuttersdrift gennem Kristrup, og området får således flere afgang og dermed en bedre service end i dag. De øvrige ruter betjener fortsat området.

Paderup

I Paderup er der i dag busbetjening med linje 3, 4 og 4E. Herudover betjenes området med de regionale busser 118 og 918X, som også giver forbindelse til Aarhus.

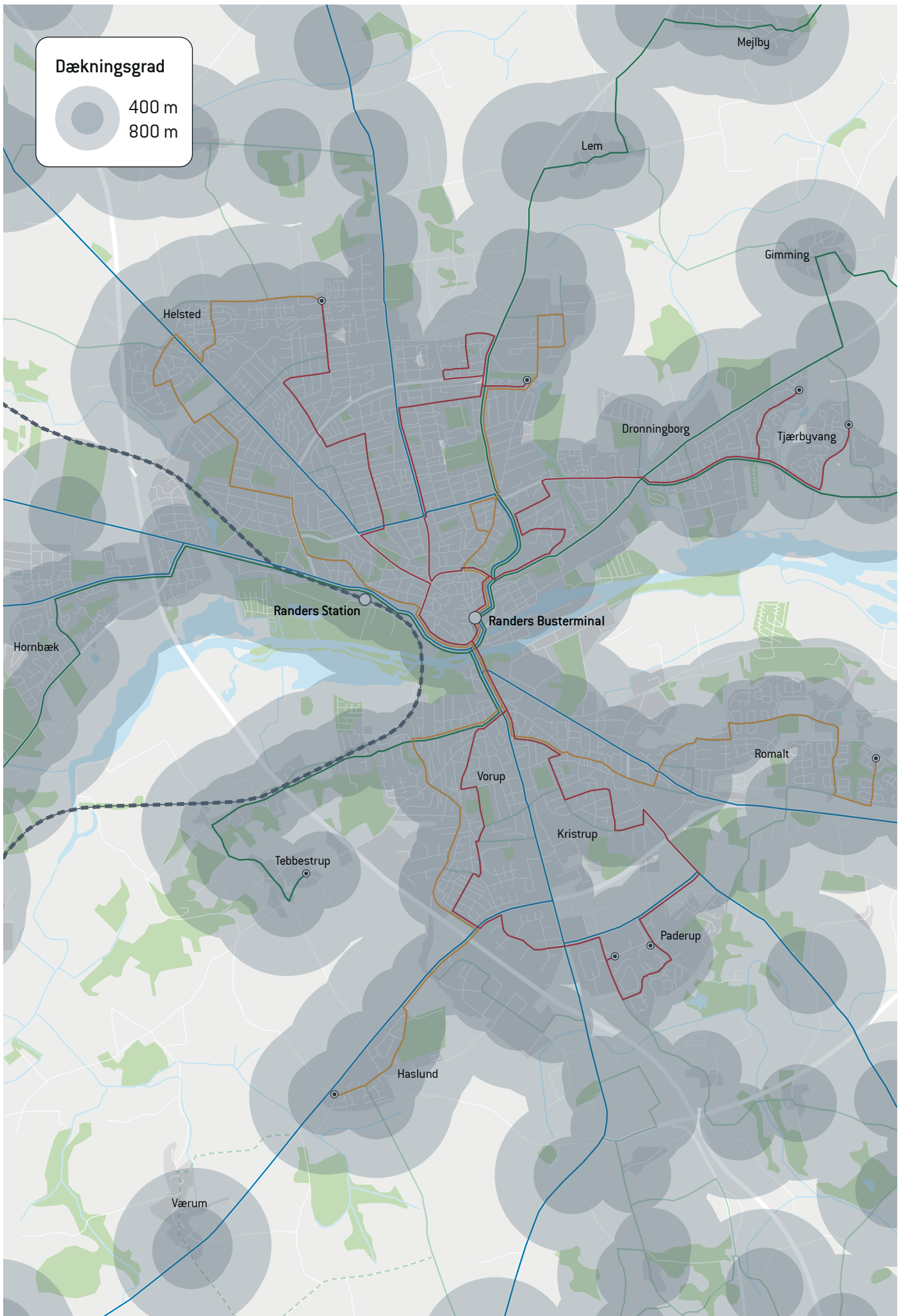
Med trafikplanen foreslås det, at linje 3 og 4 slås sammen til én linje, 1A, der kører fra den nordlige del af Randers til den sydlige del af byen, hvor linjen deles gennem hhv. Kristrup og Vorup. Forløbet gennem Kristrup bibeholdes som i dag, mens forløbet gennem Vorup ændres og gøres mere direkte. Linje 4E nedlægges. Linje 1A får 10-minutters frekvens til Paderup, hvilket betyder, at Paderup vil få en højere og mere ensartet betjening i forhold til i dag. Det nye byområde i Paderup forventes i første omgang at kunne betjenes med linje 118 fra Aarhus, men på længere sigt er der mulighed for forlængelse af den ene gren på den nye, højfrekvente A-buslinje.

Romalt

Romalt betjenes i dag af bybuslinje 5, som kører med $\frac{1}{2}$ -timesdrift.

I trafikplanen er der ingen forslag om ændringer i området i forhold til den nuværende betjening.

Ill. 35.1: Kortet viser dækningsgraden for det nye net i Randers by. 98 % af alle borgere i byen har et stoppested indenfor 400 m og 100 % af byens borgere har et stoppested indenfor 800 m.



FREMKOMMELIGHED

I flere af regionens store byer udgør trængsel et stigende problem. Når byerne og biltrafikken vokser, uden at kapaciteten på vejene kan følge med, skaber det væsentlige trængselsproblemer - også for den kollektive trafik, hvor busserne fanges i de samme kødannelser som bilerne.

I Randers, hvor bussernes køretider i forvejen er presset til det yderste, kan selv små forsinkelser få stor betydning for driften og dermed for kundernes opfattelse af det kollektive tilbud. Når busserne forsinkes, giver det længere køretider, dårligere regularitet og svigtende korrespondancer. For kunderne udhuler det kvaliteten af og tilliden til den kollektive trafik. Dårlig fremkommelighed kan derfor føre til, at flere kunder fravælger bussen til fordel for bilen, og dermed øges presset på vejene yderligere.

Foruden de kvalitets- og driftsmæssige konsekvenser, har dårlig fremkommelighed direkte indflydelse på økonomien. Bussernes køretid er direkte styrende for bruttoudgifterne til den kollektive trafik, der bl.a. afregnes ud fra driftstimer. Hvis den dårlige fremkommelighed tilmed får kunderne til at fravælge den kollektive trafik, medfører det et fald i indtægter og dermed forringes økonomien yderligere.

Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid på en rute med kvartersdrift i dagtimerne og halvtimedrift aften og weekend en ekstraudgift på knap 1 mio. kr. pr. år.

Tiltag, der øger bussernes fremkommelighed og sikrer en hurtigere og mere regelmæssig drift, vil på én gang styrke kvaliteten af den kollektive trafik, tiltrække flere og mere tilfredse kunder. Anlægsudgifter til fremkommelighedstiltag vil derfor ofte være samfundsmæssigt rentable.

Der findes mange forskellige værktøjer, der kan tages i brug i forbindelse med fremkommelighedsinvesteringer. En justering af bussens linjeføring og stopmønster kan i nogle tilfælde føre bussen udenom de største problemområder, men andre gange er der behov for større tiltag, som fx etablering af busbaner og busprioritering i signaler.

Randers Bro udgør en af de trafikale flaskehalse i byen. Her passerer dagligt ca. 31.800 personbiler, mens ca. 7.900 personer kører over broen i bus. Hvis alle buskunder i stedet kørte i egen bil, ville det svare til en forøgelse af biltrafikken med 25 %. Det er derfor væsentligt at fastholde og tiltrække kunder til busserne, hvis ikke trængslen skal stige markant.

IDENTIFICERING AF PROBLEMER

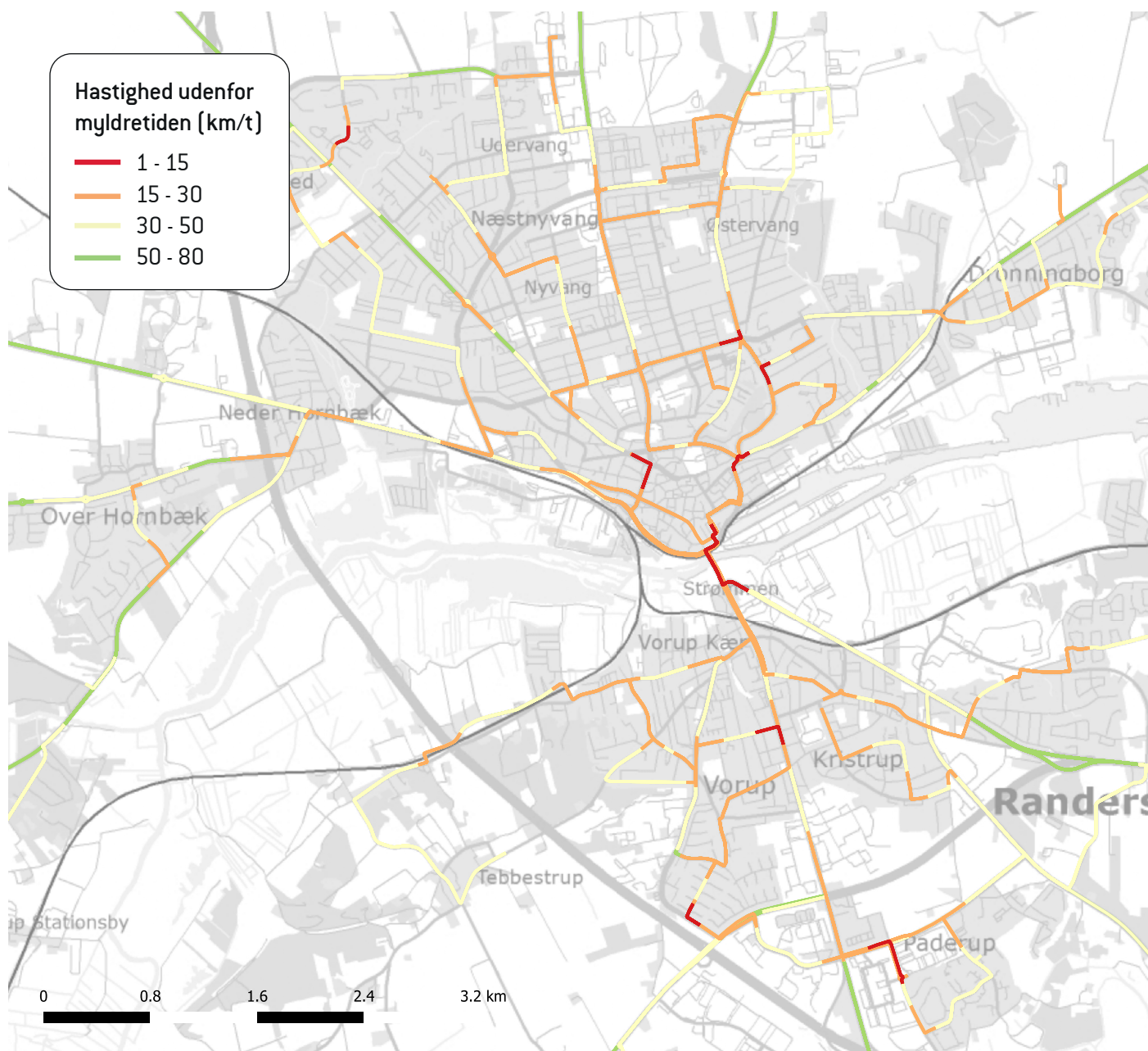
Første skridt i arbejdet med at skabe bedre fremkommelighed består i en identificering og analyse af kritiske strækninger. Midttrafik har udarbejdet tre analysekort, der kan give en indikation af, hvor der potentielt kan være problemer med fremkommelighed i Randers. Analysen er udarbejdet på baggrund af GPS-data fra by-, lokal- og regionalbusser, der kører i Randers by. Data stammer fra to ugers hverdage, fra d. 11.-22. marts 2019.

På kortet på modstående side, ill. 37.1, ses bussernes gennemsnitshastighed udenfor myldretiden i Randers by. Kortet giver dermed et billede af, hvor der kan være fremkommelighedsproblemer, der ikke nødvendigvis er relateret til trængsel. Hvis busserne generelt kører med en lav hastighed på bestemte strækninger, kan en løsning fx være at kigge på bussernes prioritering i signalerne.

På ill. 38.1 og 39.1 ses to indeksskort, der viser bussernes hastighed i hhv. morgen- og eftermiddagsmyldretiden sammenlignet med bussernes hastighed udenfor myldretiden. Disse kort viser, hvor der kan være trængselsrelaterede problemer. Her kan løsninger som fx busbaner være nødvendige.

Analysekortene kan give en indikation af, hvor der kan være fremkommelighedsproblemer i Randers. Kortene skal dog tages med forbehold, og i et konkret projekt vil det altid være nødvendigt at analysere udvalgte strækninger nærmere.

Af kortene ses det, at strækningen Mariagervej/Markedsgade/Havnegade/Randers Bro/Aarhusvej dels er præget af en lav gennemsnitshastighed udenfor myldretiden, særligt omkring



Ill. 37.1: Kortet viser bussernes hastighed udenfor myldretiden.

rundkørslen ved Havnegade samt Randers Bro, og dels af en markant lavere hastighed i myldretiden sammenlignet med ikke-myldretid. På denne strækning kan der derfor både være problemer, der ikke direkte er trængselsrelaterede og problemer, der er affødt af trængsel i myldretiden.

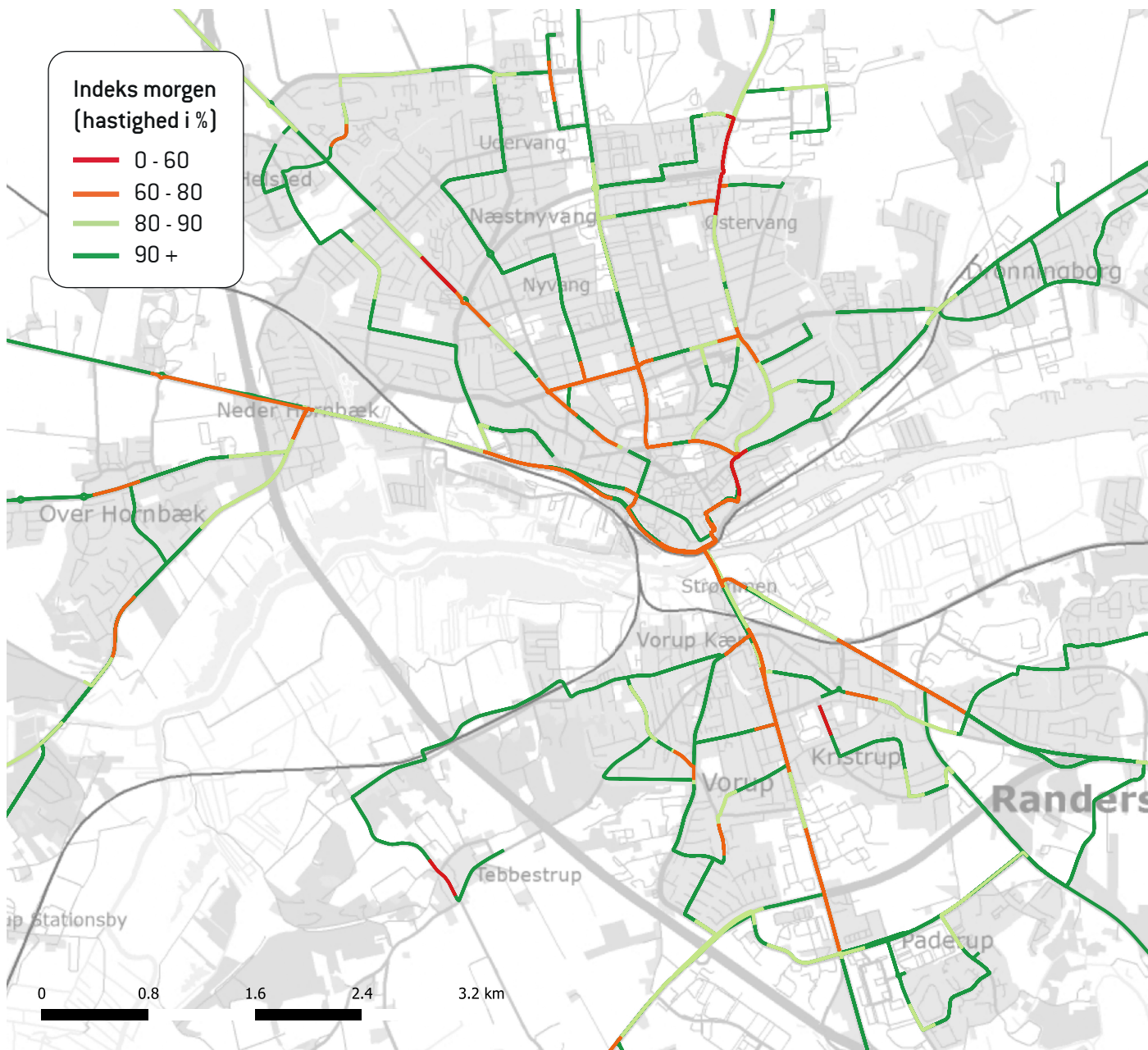
Med det nye busnet i Randers by er det planen, at byens mest højfrekvente linje, 1A, skal køre af netop dette forløb. Der kan derfor være et større potentiale i at lave fremkommelighedsprojekter på netop denne strækning.

SAMSPIL 2030

Randers Kommune arbejder med fremkommelighed på forskellige niveauer. En af de mere langsigtede strategier er beskrevet

i Samspil 2030, der er Letbanesamarbejdets strategi for udviklingen af ryggraden i den kollektive trafik i Østjylland. Samspil 2030 er en opdatering af den gældende strategi, Samspil 2025, men hvor Samspil 2025 alene så på baneinfrastrukturen, rummer Samspil 2030 også BRT (Bus Rapid Transit). Strategi-ens formål er at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne i forhold til biltrafikken.

I Samspil 2030 beskrives muligheden for at etablere BRT i Randers som forløber for byens letbanevision. I Randers kan BRT være en mulighed for at arbejde med højklasset kollektiv trafik og forbedre regularitet og køretid uden at foretage en fuld letbaneinvestering med det samme.



Ill. 38.1: Indeks kortet viser forskellen mellem bussernes hastighed i morgenmyldretiden (7.15-8.15) og hastighed udenfor myldretiden.

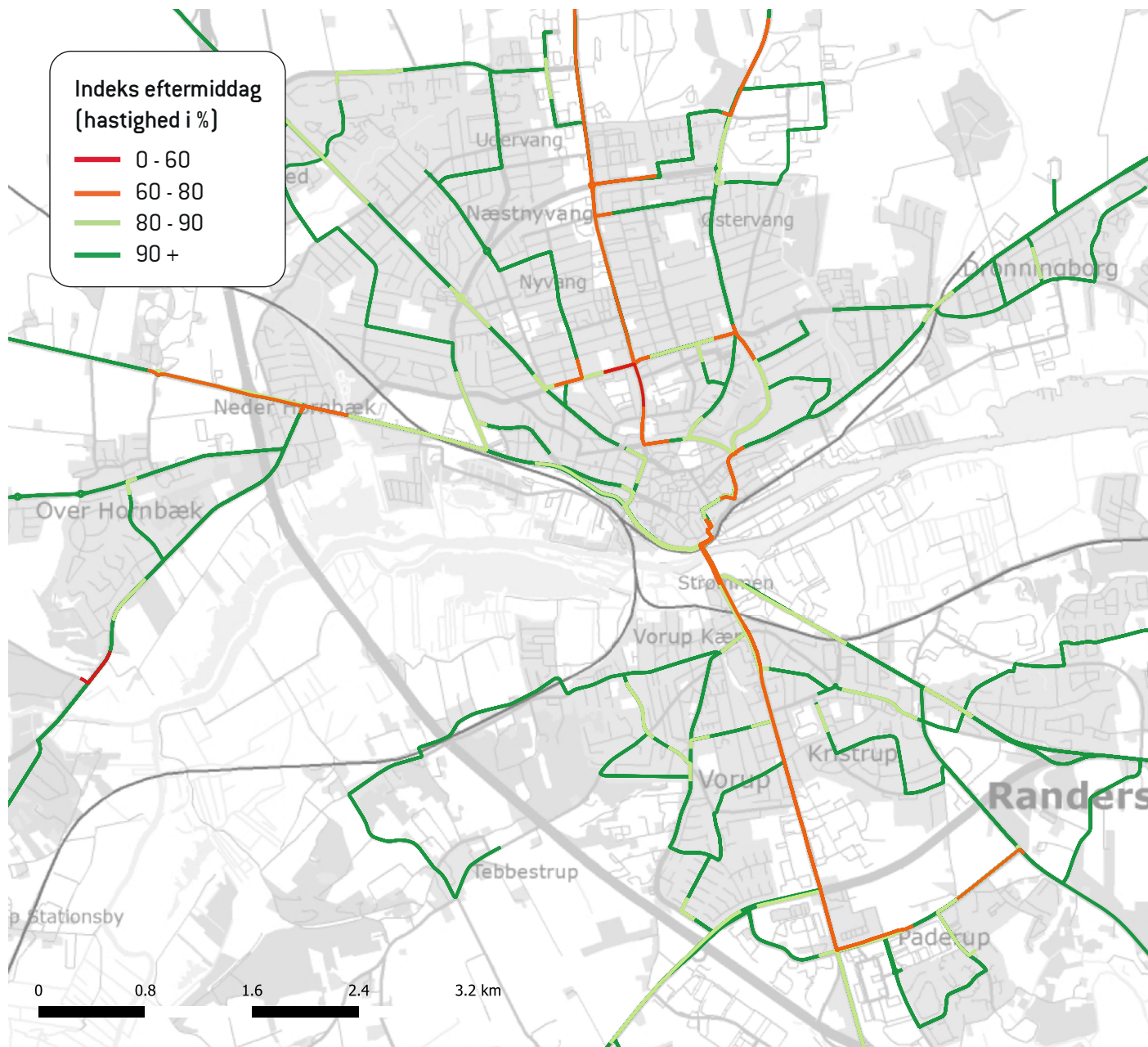
Den foreslåede BRT-strækning er opdelt i fire etaper, der adskiller sig væsentligt fra hinanden ift. fysiske løsninger, kundegrundlag og byvækst:

- Etape 1: Randers busstation via Aarhusvej til Vennelystvej (Tirsdalen)
- Etape 2: Tirsdalen-Paderup
- Etape 3: Paderup-Munkdrup med kobling til E45 ved Sdr. Borup
- Etape 4: Betjening af det store byudviklingsområde syd for Ringvej Syd.

Etape 1 forbinder Randers Busterminal og Tirsdalen via Aarhusvej. For etape 1 undersøges mulighederne for en ny bro over Gudenåen mellem Randersbro og den nuværende cykel/gangbro.

Etape 2 skaber en genvej fra Aarhusvej via Tirsdalen til Paderup.

Etape 3 og 4 planlægges på lidt løsere grundlag, da den bymæssige udformning endnu ikke er fastlagt.



Ill. 39.1: Indekskortet viser forskellen mellem bussernes hastighed i eftermiddagsmyldretiden (15.30-16.30) og hastighed udenfor myldretiden.



BILAG - KOLLEKTIV TRAFIKPLAN FOR RANDERS KOMMUNE 2020



BILAG 1: BETJENING AF OPLANDET

Skemaet viser en liste over byer i Randers Kommune med indbyggertal, nuværende betjening og fremtidig betjening. Antallet af afgang er angivet som afgang mod Randers. Byerne er inddelt efter bystørrelser, jf. servicemålene.

	Byområde	Indbyggertal	Nuværende betjening				Foreslået betjening			
			Hverdage	Hverdage efter kl. 19	Lordage	Søndage	Hverdage	Hverdage efter kl. 19	Lordage	Søndage
2.000+ indb.	Assentoft	3.528	62	8	29	29	50	6	25	25
	Langå	2.853	12	4	7	5	18	3	8	8
	Spentrup	2.339	20	1	7	5	18	3	8	8
	Stevnstrup	2.143	21	4	11	9	18	3	8	8
	Hornbæk	Over 2.000	24	1	18	8	29	3	12	12
500 - 1.999 indb.	Harridslev	1.173	21	3	8	8	10	2	6	6
	Øster Bjerregrav	1.043	9	2	6	4	17	3	6	10
	Fårup	995	15	0	5	0	18	3	8	8
	Havndal	880	11	0	5	3	18	3	8	8
	Øster Tørslev	845	22	2	8	8	10	2	6	6
	Gjerlev	635	17	0	5	0	18	3	8	8
	Mejlby	612	12	0	5	0	18	3	8	8
	Asferg	607	12	0	5	0	18	3	8	8
	Mellerup	517	5	1	3	4	10	2	6	6
	200 - 499 indb.	Gassum	431	20	1	6	5	18	3	8
Uggelhuse		422	13	1	5	3	13	2F	6F	6F
Råsted		354	15	0	5	5	18	3	8	8
Hald		344	16	0	5	3	18	3	8	8
Værum		305	15	2	6	5	15	2	6	5
Ålum		302	7	0	2	2	11	2F	6F	6F
Hørning		296	10	2	5	6	10	2	5	6
Albæk		265	5	1	3	4	6	2F	6F	6F
Dalbyover		260	9	0	5	4	6	2F	6F	6F
Tebbestrup		255	10	0	6	5	6	2F	6F	6F
Tånum		254	14	1	12	8	11	2F	6F	6F
Gimming		235	14	2	8	8	15	2	6	6
Tvede		231	21	3	8	8	10	2	6	6
Lem		217	22	1	6	4	18	3	8	8
Udbyhøj		209	9	0	5	4	6	2F	6F	6F
Linde		201	11	1	5	3	18	3	8	8
100 - 199 indb.	Sønderbæk	198	9	2	6	4	17	3	6	10
	Helstrup	198	9	0	4	4	6F	2F	6F	6F
	Langkastrup	189	13	1	5	3	13	1	5	3
	Støvring	187	5	1	3	4	10	2	6	6
	Råby	181	10	0	5	4	6	2F	6F	6F
	Enslev	176	3	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Øster Velling	157	11	2	4	4	6F	2F	6F	6F
	Jebjerg	157	12	2	6	5	12	2	6	5
	Hvidsten	139	15	1	4	3	18	3	8	8
	Nørbæk	135	3	0	0	0	6	2F	6F	6F
	Udbyneder	132	0	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Årslev	132	5	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Borup	122	11	0	0	0	11	2F	6F	6F
	Over Fussing	116	9	2	6	4	17	3	6	10
	Kærby	111	0	0	0	0	6F	2F	6F	6F
	Kastbjerg	104	11	0	5	3	18	3	8	8

