



midttrafik

Aarhus, 29. oktober 2020

**Bilagssamling til dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 6. november 2020 kl. 09.30
Skanderborg Park Hotel
Skovsvinget 10
8660 Skanderborg**

Bilag 1

Forventet regnskab efter 3. kvartal sammenfattet

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet mistet store dele af passagerindtægterne og har samtidigt øgede udgifter til ekstra rengøring, alt imens Flextrafikken oplever et fald i antallet af kørte ture.

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal er det godkendte budget for 2020. Derudover vises coroneffekten (den forventede statslige kompensation) i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse for bestillerne er efter modtagelse af den statslige kompensation.

For kørselsudgifter er udgiftsforventningen reduceret med 39,9 mio. kr. i forhold til budget 2020, hvilket bl.a. skyldes en tilbageførsel fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune på 25,4 mio. kr. Uden denne forventes et mindreforbrug på 14,5 mio. kr. Dette fordeler sig mellem en reduktion af udgifter på 1,4 mio. kr., en indeksregulering på -28,5 mio. kr. samt skønnede konsekvenser af udbruddet med coronavirus på 15,4 mio. kr.

For busindtægter er der en forventning om mindreindtægter på 203,6 mio. kr. sammenlignet med budget 2020. Årsagen til denne store indtægtsnedgang findes i det markante fald i passagermængden i den kollektive trafik som følge af coronakrisen, hvor indtægtsnedgangen er estimeret til 175,9 mio. kr.

For Aarhus Letbane forventes et merforbrug på 23,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2020. Med en forventet coroneffekt på 23,4 mio. kr. er de manglende indtægter og ekstraudgifter til rengøring m.m. den primære årsag til merforbruget for Aarhus Letbane.

For Flextrafik har coronakrisen skabt en markant nedgang i antallet af kørte ture, hvor coroneffekten reducerer udgiftsforventningen med ca. 19 mio. kr. (inkl. ekstraudgifter til bl.a. rengøring grundet corona). Inklusive udgifter til NOP forventes et samlet mindreforbrug på 18 mio. kr.

Inklusive ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet merforbrug på 105,8 mio. kr. Af dette beløb udgør coroneffekten en merudgift på 203,5 mio. kr., mens den resterende budgetafvigelse er et mindreforbrug på 97,7 mio. kr.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020

Beløb i 1.000 kr.

Alle bestillere		Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona*
Busdrift								
	Kørselsudgifter	1.391.005	1.408.325	1.364.129	1.368.416	15.362	1.353.054	-55.271
	Flexbus	3.413	6.923	5.148	5.755	-1.871	7.626	703
	Bus-IT og øvrige udgifter	21.986	22.973	22.061	23.748	3.123	20.625	-2.348
	Rejsekort - busser	50.288	53.822	52.758	53.008	-2.391	55.399	1.577
	Indtægter	-685.511	-687.245	-488.500	-483.600	175.945	-659.545	27.700
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0
	Kompensation til vognmænd	4.700	0	0	0	0	0	0
	I alt	785.880	804.798	955.596	967.327	190.168	777.159	-27.639
Flextrafik								
	Handicapkørsel	39.454	43.896	34.132	33.508	-10.388	43.896	0
	Flexture	13.498	14.844	12.547	12.170	-2.674	14.844	0
	Kommunal kørsel og sid. patientbef.	168.616	187.024	171.292	179.899	-7.125	187.024	0
	Plustur	0	0	0	235	235	0	0
	I alt	221.568	245.764	217.971	225.812	-19.952	245.764	0
Tog og Letbane								
	Togdrift	20.971	30.464	31.880	32.072	900	31.172	708
	Buserstatningskørsel	6.681	0	0	0	0	0	0
	Letbanedrift	191.152	188.942	214.351	212.661	23.390	189.271	329
	Rejsekort - Letbane	5.038	6.306	5.364	5.364	-262	5.626	-680
	I alt	223.843	225.712	251.595	250.097	24.028	226.069	357
Administration								
	Trafikskabet inkl. handicapadm.	119.312	120.354	120.354	120.354	0	120.354	0
	Billetkontrol	3.302	2.473	5.271	10.196	7.131	3.065	592
	Tab på debitorer	4.400	2.276	2.400	3.600	0	3.600	1.324
	Letbanesekretariatet	1.131	1.100	1.100	1.100	0	1.100	0
	Tjenestemandspensioner	1.777	1.850	1.850	1.850	0	1.850	0
	Finansielle indtægter/udgifter	3.444	0	655	-834	0	-834	-834
	I alt	133.366	128.053	131.630	136.266	7.131	129.135	1.082
Øvrige områder								
	NOP - Ny Optimeringsplatform	75	815	1.816	1.816	0	1.816	1.001
	Flextrafik - corona	0	0	0	2.126	2.126	0	0
	Flexkørsel for andre trafikskaber	285.782	303.415	285.825	230.872	0	230.872	-72.543
	I alt	285.857	304.230	287.641	234.814	2.126	232.688	-71.542
Total - Netto		1.650.514	1.708.557	1.844.432	1.814.315	203.501	1.610.814	-97.742
Total inklusiv afregning tidligere år		1.650.514	1.650.641	1.844.432	1.814.315	203.501	1.610.814	-39.826
Tillægsbevilling til budget 2020 vedr. Covid-19								
	Bus, tog og Letbanen		419.997					-419.997
	Flextrafik		-66.340					66.340
Total (inkl. tillægsbevilling)		1.650.514	2.004.298	1.844.432	1.814.315	203.501	1.610.814	-393.484

* Den resterende budgetafvigelse er bestillerens budgetafvigelse, når coronaeffekten er fratrukket.

Tillægsbevillingen, som blev godkendt i maj 2020, bliver nu tilbagebetalt, og endelig tilbagebetaling sker senest ved regnskabsafleggelsen. Der er i perioden fra juni til august blevet opkrævet i alt 159,4 mio. kr. og første rate heraf, på ca. 75 mio. kr., er nu blevet tilbagebetalt.

COVID-19

COVID-19 påvirker Midttrafiks økonomi væsentligt, primært som konsekvens af den statslige opfordring til at undgå offentlig transport, og derigennem færre passagerer og passageindtægter. Derudover er der også øgede udgifter til rengøring af busser mv.

Bemærk, at der er indgået aftale mellem regeringen, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner om kompensation ifm. corona. Aftalen indebærer, at Midttrafik modtager kompensation fra staten for manglende indtægter og merudgifter forbundet med corona, hvorimod eventuelle besparelser og mindreudgifter forbundet med corona vil blive modregnet denne statslige kompensation. Bemærk Trafikskaberne afventer instruks fra Staten om

håndtering af coronaudgifterne, og vurderingen af coroneffekten er derfor ikke endelig før regnskabsaflæggelsen i maj.

Nedenstående tabel angiver den estimerede coroneffekt for Midttrafik i perioden 2020-2022 fordelt ud på de forskellige områder:

Estimerede merudgifter/mindreindtægter ved corona			
Coroneffekt	2020	2021	2022
Busdrift			
Kørselsudgifter	15.362	23.913	23.913
Flexbus	-1.871	321	321
Bus-IT og øvrige udgifter	3.123	1.711	1.711
Rejsekort - busser	-2.391	-580	-580
Indtægter	175.945	94.400	65.000
I alt	190.168	119.765	90.365
Flextrafik			
Handicapkørsel	-10.388	5.000	4.400
Flexture	-2.674	1.069	1.069
Plustur	235	0	0
Kommunal kørsel	-6.458	1.775	1.775
Siddende patientbefordring	-667	6.712	6.712
Flextrafik - corona	2.126	1.000	1.000
I alt	-17.826	15.556	14.956
Tog- og Letbanedrift			
Togdrift	900	5.000	4.000
Letbanedrift	23.390	12.450	8.700
Rejsekort - Letbanen	-262	-54	-54
I alt	24.028	17.396	12.646
Administration			
Trafikselskabet	0	0	0
Billetkontrol	7.131	1.700	1.100
I alt	7.131	1.700	1.100
Total	203.501	154.417	119.067

Nedenfor er en kort gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder, hvor også coroneffekten, for de enkelte områder, vil blive uddybet.

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug i forhold til budgettet for 2020 på 39,9 mio. kr. som efter aftale med Aarhus Kommune indeholder en tilbageførsel fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune på 25,4 mio. kr. Ses der bort fra denne, er der et forventet mindreforbrug på 14,5 mio. kr. Dette fordeler sig mellem en reduktion af udgifter på 1,4 mio. kr., en indeksregulering på -28,5 mio. kr. samt skønnede konsekvenser af udbruddet med coronavirus på 15,4 mio. kr.

De coronarelaterede udgifter skyldes flere modsatrettede effekter. Der ydes kompensation til busselskaberne for øget rengøring af busser svarende til 100 kr. pr. bus pr. driftsdag. Derudover har der været tilpasninger i kørslen som direkte konsekvens af corona. I en periode har der således været indstillet kørsel med et fradrag i kontraktbetalingen til følge. Kørsel på enkelte ruter er fortsat indstillet. Modsat har der flere steder været behov for øget kapacitet for at imødekomme afstandskrav.

Det forventede regnskab efter 3. kvartal 2020 er baseret på de realiserede køreplantimer og udgifter for årets første syv måneder samt en budgetberegning for resten af regnskabsåret, som er opdateret med forventede kørselsændringer for køreplansskiftet medio 2020. Dermed er der også indregnet effekter af 53. udbud (Randers bybusser) og 54. udbud (lokal- og rabatruter i Ringkøbing-Skjern).

Rabatruterne er baseret på de faktiske udgifter fra januar til august 2020 samt skøn baseret på de aktuelle køreplaner fra K20.

Kørselsomfanget er samlet opjusteret med ca. 7.000 timer til 1.855.000 køreplantimer. Til gengæld forventes de samlede udgifter til ekstrakørsel at falde. Disse modsatrettede effekter danner hovedforklaringen på den forventede mindreudgift på 1,4 mio. kr.

Især i Horsens Kommune forventes kørslen forøget grundet indregning af to nye ruter fra køreplansskiftet. I Norddjurs er der indregnet konsekvenser efter oprettelse af ny rute og ny trafikplan fra køreplansskiftet. Udgifter til denne udvidelse forventes at blive lavere end først budgetteret.

På trods af en mindre opjustering af kørselsomfanget i Aarhus Kommune forventes der mindreudgifter sammenlignet med budgettet. Dette skyldes en overbudgettering af satserne anvendt til kontraktbetaling i budgetgrundlaget.

I Randers Kommune giver et nyt udbud af kørslen anledning til flere justeringer, hvor kørselsomfanget på bybus reduceres til fordel for den lokale kørsel. De udgiftsmæssige konsekvenser forventes at svare til det budgetterede.

For Ringkøbing-Skjern Kommune medfører et nyt udbud af lokal- og rabatruter et reduceret kørselsomfang, da der sker flere justeringer og nedlæggelse af afgange, ligesom en rute bliver nedlagt fra køreplansskiftet medio 2020. Dette giver anledning til et mindreforbrug for kommunen.

Konkursen hos Malling Turistbusser forventes at medføre merudgifter for Odder Kommune på ca. 21 % i forhold til budgettet. Dette skyldes, at overdragelse af kørsel til Arriva har betydet øgede satser, mens kørslen er uændret.

Der er til kørselsudgifter anvendt fire typer indeksregulering, hvor de fleste kontrakter reguleres efter et månedligt omkostningsindeks indeholdende diesel. Enkelte kontrakter er udbudt med kørsel udført med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel. I nyere udbud anvendes HVO-biodiesel som drivmiddel, der reguleres efter et HVO-indeks.

Der observeres følgende udvikling for tre af indeksene for 2020 i forhold til det anvendte i budget 2020 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for oktober 2020 er anvendt for forventet regnskab efter 3. kvartal):

Indeks	År	FR1	FR2	FR3
Omkostningsindeks	2020	-1,3 %	-2,6 %	-2,1 %
Omkostningsindeks uden brændstof	2020	-0,3 %	-0,6 %	-0,6 %
Gasomkostningsindeks	2020	+0,3 %	-2,5 %	-2,4 %

HVO-indekset er ikke anvendt ved udarbejdelse af budgettet, hvorfor ændringen i denne ikke er angivet.

I forhold til budgettet har der været et fald i omkostningsindekset, hvilket primært skyldes faldende oliepriser. Dette må især antages at skyldes et stort udbud af olie i forhold til efterspørgsel. Prisen på råolie er dog steget igen siden starten af april. Det faldende indeks anslås på nuværende tidspunkt at have følgende økonomiske betydning:

Bestiller	Anslået indekseffekt
Favrskov	-324.361
Hedensted	-148.868
Herning	-1.113.002
Holstebro	-202.432
Horsens	-1.203.886
Ikast-Brande	-300.577
Lemvig	-171.841
Norrdjurs	-458.113
Odder	-186.144
Randers	-1.421.761
Ringkøbing-Skjern	-391.104
Silkeborg	-1.251.865
Skanderborg	-541.784
Skive	-358.274
Struer	-114.816
Syddjurs	-449.796
Viborg	-1.071.862
Aarhus	-9.655.337
Region Midtjylland	-9.087.527
Total	-28.453.352

Det understreges, at ovenstående er et øjebliksbillede, og det kan derfor ændre sig. Udviklingen i indeks følges tæt.

Forventet regnskab 2. kvartal 2020 - Kørselsudgifter							
Kørselsudgifter	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Kørselsudgifter	1.391.004.626	1.408.325.000	1.364.128.792	1.368.415.792	15.362.000	1.353.053.792	-55.271.208
I alt	1.391.004.626	1.408.325.000	1.364.128.792	1.368.415.792	15.362.000	1.353.053.792	-55.271.208

Flexbus

Coronakrisen har medført en markant nedgang i antallet af kørte Flexbusture, særligt i starten af coronakrisen. Der er dog stor variation i, hvor meget krisen har påvirket de enkelte bestillers kørsel.

Nedenstående skema viser antallet af kørte ture i forhold til januar 2020. Indtil september måned er procenterne baseret på det faktiske forbrug, mens oktober og frem er baseret på en forventning til kørselsniveauet og ligger til grund for forventningerne for 2020:

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
100%	86%	49%	23%	39%	56%	71%	81%	89%	89%	89%	89%

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 3. kvartal:

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Flexbus							
Flexbus	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Flexbus							
Vognmandsbetaling	3.226.849	6.391.000	4.346.000	4.878.000	-2.135.000	7.013.000	622.000
Indtægter	-373.552	-444.000	-174.000	-173.000	264.000	-437.000	7.000
Kommunens vognmandsbetaling	2.853.297	5.947.000	4.172.000	4.705.000	-1.871.000	6.576.000	629.000
Administrationsomkostninger	559.649	976.000	976.000	1.050.000	0	1.050.000	74.000
Kommunens samlede udgifter	3.412.945	6.923.000	5.148.000	5.755.000	-1.871.000	7.626.000	703.000

Der er budgetteret med omkostninger på 6,9 mio. kr., hvoraf de 5,9 mio. kr. vedrører bestillerens nettoudgifter til vognmandsbetaling, mens de resterende 1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2020 er efter 3. kvartal et mindreforbrug på 1,1 mio. kr., som udelukkende vedrører kommunernes vognmandsbetaling. Administrationsbidraget reguleres ikke, da det skal finansiere administrationen af Flextrafik.

Afvigelsen dækker over et forventet mindreforbrug på 1,9 mio. kr., hvilket skyldes et markant fald i antallet af kørte ture pba. corona, der kun delvist modsvares af højere turpriser grundet garantibetaling til vognmand ifm. udgået kørsel samt dårligere kapacitetsudnyttelse af vognene grundet restriktionerne i mulighederne for samkørsel.

Besparelsen, som fremkommer som følge af færre kørte ture på Flexbus, bliver ikke tilbagebetalt til bestillerne, da mindreudgiften skal afleveres til staten som modregning i den statslige kompensation for den samlede merudgift, der kommet på den kollektive trafik (buskørsel), som følge af færre passagerindtægter.

Dermed er der reelt et merforbrug for bestillerne på 0,7 mio. kr., hvilket skyldes at Randers og Syddjurs Kommune har oprettet en række flexbusruter hhv. i starten af 2020 og i forbindelse med sommerens køreplansskifte. Tilsvarende har Horsens Kommune oprettet et par nye flexbusruter og nedjusteret kørsel på en eksisterende rute.

Bus-IT og øvrige udgifter

I forhold til budget 2020 forventes der på nuværende tidspunkt et merforbrug på 0,8 mio. kr., hvoraf 3,1 mio. kr. vedrører coronarelaterede udgifter. Budgetafvigelsen ekskl. corona er et forventet mindreforbrug på 2,3 mio. kr.

Den samlede merudgift på 3,1 mio. kr. vedr. corona dækkes af staten. Nedgangen i Midttrafiks billetsalg pga. coronakrisen betyder også færre omkostninger til Midttrafik app og gebyromkostninger. Der forventes en nedgang i udgifter på 0,7 mio. kr. Desuden forventes udgifterne til billetautomaterne i Aarhus bybusser nedsat med 0,2 mio. kr. grundet suspenderet service i lockdown-perioden. Sidst forventes udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter og øvrige at stige med 4,0 mio. kr. grundet coronatiltag til "crowd control", kommunikation samt ekstra rengøring af rutebilstationer mv.

Der forventes herudover færre udgifter på 1,2 mio. kr. til drift af Wi-Fi, realtid, tælleudstyr og omflytning af IT-udstyr i busser. Det skyldes primært, at der i budgettet var indregnet en forventet udgift på 1,8 mio. kr. til omflytning af bus-IT-udstyr i Aarhus med baggrund i en forventning om 31 busudskiftninger i Aarhus i 2020. Ifølge seneste busudskiftningsplan for BAAS, forventes nu ingen busudskiftninger i 2020. Herudover er der i forbindelse med bestyrelsens beslutning om investering af tælleudstyr på lokalruter, enkelte kommuner som har valgt at have udgiften med i 2020. Det betyder en forøgelse i budget på 0,5 mio. kr.

Der forventes færre udgifter på 0,4 mio. kr. på billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer. Det skyldes hovedsageligt en mindredgift på billetautomater i Aarhus Kommune.

Vedrørende kunde- og holdepladsfaciliteter forventes færre udgifter øvrige på 0,3 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes at budgettet afsat til X-bus-puljeprojekt og drift ikke forventes brugt i 2020.

Midttrafik har, i en periode, suspenderet rejsegarantien og udbetalinger til kunder, der bliver forsinket i kollektiv trafik. Rejsegarantien gælder nu igen i alle andre tilfælde end ved forhold, der er relateret til corona. Der forventes færre udgifter på 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Bus-IT og øvrige udgifter

Bus-IT og øvrige udgifter	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	10.517.413	9.801.000	7.939.000	8.571.000	0	8.571.000	-1.230.000
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	8.073.406	9.127.000	7.932.000	7.897.000	-875.000	8.772.000	-355.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.992.940	3.370.000	5.790.000	7.026.000	3.998.000	3.028.000	-342.000
Rejsegaranti	402.164	675.000	400.000	254.000	0	254.000	-421.000
Total	21.985.924	22.973.000	22.061.000	23.748.000	3.123.000	20.625.000	-2.348.000

Rejsekort – busser

Der forventes et mindreforbrug i forhold til budgettet på 0,8 mio. kr.

Dette dækker over et forventet mindreforbrug på 2,4 mio. kr., grundet corona, der skal afleveres til staten som modregning i kompensationen for mindreindtægter mv. Dermed er der reelt et merforbrug for bestillerne på 1,6 mio. kr.

Afvigelsen skyldes primært, at der er lavere kunderelaterede udgifter grundet den faldende kundemængde.

Omvendt bliver abonnementsbetalingen til Rejsekort højere end forventet, ligesom Horsens Kommune har etableret to nye bybusruter med rejsekort, hvor anlægsudgiften til udstyret er på 0,3 mio. kr.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Rejsekort, busser i alt

Rejsekort - Busser	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Kontantbetaling af investering i alt	3.226.974	-	-	250.000	-	250.000	250.000
Ydelse på KK-lån i alt	6.871.016	7.493.000	7.642.000	7.642.000	-	7.642.000	149.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-535.323	-460.000	-460.000	-460.000	-	-460.000	-
Investering i alt	9.562.667	7.033.000	7.182.000	7.432.000	-	7.432.000	399.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	27.732.025	28.422.000	29.602.000	29.602.000	-	29.602.000	1.180.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	9.646.889	13.274.000	13.275.000	13.275.000	-	13.275.000	1.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	3.346.524	5.093.000	2.699.000	2.699.000	-2.391.000	5.090.000	-3.000
Drift i alt	40.725.438	46.789.000	45.576.000	45.576.000	-2.391.000	47.967.000	1.178.000
Rejsekort, busser i alt	50.288.105	53.822.000	52.758.000	53.008.000	-2.391.000	55.399.000	1.577.000

Indtægter

De forventede indtægter efter 3. kvartal er samlet på 483,6 mio. kr. Det er 203,6 mio. kr., under de budgetterede indtægter.

Den primære årsag er coronakrisen. Af mindreindtægten på 203,6 mio. kr. udgør konsekvensen af coronakrisen godt 175,9 mio. kr. I forhold til det forventede regnskab efter 2. kvartal er indtægterne nedskrevet med 4,9 mio. kr., som følge af ændrede forventninger til effekten af coronakrisen. Indtægtsvurderingen for 2020 er dog stadig særdeles usikker.

De forventede indtægter efter 3. kvartal er udarbejdet på baggrund af godt 6 måneders corona-krise, der har medført et væsentligt fald i indtægterne i første halvår. Hen over sommeren normaliseres indtægterne næsten, for så efterfølgende at falde igen umiddelbart efter sommerferien som følge af coronaens genopblussen.

Vurderingen for 4. kvartal er, at indtægterne vil være omkring 25 % under normalen, men vurderingen er usikker og afhænger bl.a. af udvikling i corona-situationen, trygheden ved at anvende kollektiv trafik og f.eks. i hvor høj grad hjemmearbejde fortsat vil være udbredt.

Det forventede regnskab efter 3. kvartal er lavet med følgende antagelser om de indtægtsmæssige konsekvenser af coronakrisen, for de dele af indtægterne, der er direkte afhængige af, hvor mange kunder der kører med bus. Opgørelsen viser, hvor stor en andel af de budgetterede indtægter, der forventes opnået i de enkelte måneder.

Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
47 %	25 %	50 %	66 %	87 %	60 %	74 %	75 %	75 %	75 %

Det skal bemærkes, at faldet i indtægterne i perioden marts – september er det reelt registrerede. I marts vedrører nedgangen kun de sidste godt 14 dage. Tallene for oktober – december er vurderet.

Som nævnt vedrører disse vurderinger kun de direkte passagerafhængige indtægter, nemlig salg af kort og billetter samt kompensation fra staten for off-peak-rejser.

Samlet vurderes indtægterne for salg af kort og billetter (passagerindtægter) at udgøre 346,5 mio. kr., eller en mindreindtægt i forhold til budgettet på 142,9 mio. kr. Af disse vedrører 140,2 mio. kr. effekten af coronakrisen, mens 2,7 mio. kr. vedrører mindreindtægter i januar og februar.

For Ungdomskort er der foretaget en konkret vurdering baseret på data fra salget i 1. halvår samt på omfanget af refusioner på ungdomskort i perioden marts-september. Samlet er forventningen til omsætning af Ungdomskort til ungdomsuddannelser nu på 57 mio. kr., imod budgetteret 83 mio. kr. Af mindreindtægten på 26 mio. kr., vurderes de 22 mio. kr. at vedrøre corona-effekten, mens de 4 mio. kr. vedrører generelt faldende indtægter på Ungdomskort. Vurderingen af omsætningen på Ungdomskort er 10 mio. kr. dårligere, end den var efter 2. kvartal, hvilket skyldes et meget voldsomt fald i omsætningen i 2. kvartal.

På indtægter for skolekort samt andre statslige kompensationsordninger forventes der ingen corona-effekt.

Endelig skal nævnes, at der på indtægter for bus-tog-omstigeres forventes mindreindtægter på godt 26,4 mio. kr. Heraf udgør effekten af coronakrisen ca. 3,2 mio. kr. Den resterende mindreindtægt skyldes en forventet regulering af afregningen for 2018 og 2019, hvor aconto-afregningen vurderes at have været for høj. Endelig afregning vedr. de to år afventer dog endelig opgørelse, og er forbundet med stor usikkerhed.

Samlet ser det forventede regnskab efter 3. kvartal således ud:

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Busindtægter							
Busindtægter	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Hovedkategorier:							
Passagerindtægter	-505.449.894	-489.445.000	-338.400.000	-346.500.000	140.245.000	-486.745.000	2.700.000
Refusion - off peak rabat	-23.535.326	-19.000.000	-15.400.000	-15.300.000	7.200.000	-22.500.000	-3.500.000
Erhvervs kort						0	0
Omsætning Ungdomskort	-79.217.042	-83.000.000	-67.000.000	-57.000.000	22.000.000	-79.000.000	4.000.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	-8.020.570	-8.600.000	-5.300.000	-5.300.000	3.300.000	-8.600.000	0
Omsætning skolekort	-19.844.456	-22.200.000	-20.000.000	-20.000.000		-20.000.000	2.200.000
Kompensation - Fælles børneregler	-37.686.440	-37.300.000	-38.000.000	-38.000.000		-38.000.000	-700.000
Fribefordring Værnepligtige	-1.565.038	-1.600.000	-1.900.000	-1.900.000		-1.900.000	-300.000
Andre indtægter (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	-64.515	-100.000				0	100.000
Billitindtægter - Togrejser DSB og Arriva						0	0
Billitindtægter - Tog omstigningsrejser	-10.128.030	-26.000.000	-2.500.000	400.000	3.200.000	-2.800.000	23.200.000
Passagerindtægter total	-685.511.311	-687.245.000	-488.500.000	-483.600.000	175.945.000	-659.545.000	27.700.000

Det skal bemærkes, at der for fem kommuner nu er oplyst passagertal på ruteniveau for de første tre kvartaler. Passagertallene stammer fra Midttrafiks automatiske passagertællesystem, og er pga. corona-situationen noget lavere end normalt. Fremadrettet vil passagertal blive oplyst for alle bestillere, og det vil være muligt at sammenligne passagertal på ruteniveau, så man kan følge udviklingen. De fem kommuner i første omgang er Aarhus, Horsens, Silkeborg, Viborg og Herning.

I bilagsmaterialet kan konsekvenserne for de enkelte bestillere ses.

På grund af den helt ekstraordinære situation er det administrationens vurdering, at den midlertidige indtægtsdelingsmodel ikke vil kunne finde anvendelse i 2020, da det i givet fald ville betyde, at hele mindreindtægten blev henført til Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I den anvendte fordelingsmodel er der derfor i stedet taget udgangspunkt i de enkelte bestillers budgetterede indtægter, og mindreindtægten er fordelt i forhold hertil.

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 forbindelse med regionale besparelser er det besluttet at yde et treårigt uddannelsestilskud med udløb i 2022. I forhold til budgettet er der ikke foretaget justering af de regionale tilskud.

Flextrafik

Generelle kommentarer

Coronakrisen har medført en markant nedgang i antallet af kørte ture, særligt i starten af coronakrisen. Der er dog stor variation i, hvor meget krisen har påvirket de enkelte bestillers kørsel.

Det forventede regnskab er udarbejdet ud fra antagelser om det forventede antal kørte ture.

Som følge af coronakrisen vil forventet regnskab i langt de fleste tilfælde vise et mindreforbrug grundet færre kørsler – det lavere turantal modsvares dog til dels af højere turpris grundet garantibetaling til vognmand ifm. udgået kørsel samt dårligere kapacitetsudnyttelse af vognene grundet restriktionerne i mulighederne for samkørsel.

Ud over et lavere turantal og en højere turpris, forventes udgifter på 2,1 mio. kr. samlet for Flextrafik til bl.a. ekstra rengøring grundet coronaen (opført under områderne handicapkørsel samt Patientbefordring).

Grundet det store fald i kørslen, ville der normalt komme et stort fald i administrationsomkostningerne, der sædvanligvis fastlægges ud fra en fast sats ganget med antallet af ture. Da administrationsomkostningerne skal finansiere administrationen af Flextrafik – der ikke er blevet mindre ressourcekrævende under krisen – er det dog med godkendelse fra bestyrelsen besluttet ikke at justere i bestillers administrationsbidrag, ud over i de tilfælde, hvor bestillerne har fået Midttrafik til at foretage køreplanmæssige ændringer i kørslen.

Der er budgetteret med en udgift til Projekt NOP (opført under områderne handicapkørsel samt Patientbefordring) på 0,8 mio. kr., men der forventes nu en udgift på 1,8 mio. kr. i 2020, og dermed et merforbrug på 1,0 mio. kr. Det skyldes, at betalingen til FlexDanmark, som håndterer projektet vedrørende NOP, ikke er indarbejdet i budgettet for Projekt NOP i 2020.

Udover coronaeffekten (der dækkes af staten) og NOP er der ikke indregnet nogle forventede afvigelser for bestillerne.

Handicapkørsel

Nedenstående skema viser antallet af kørte ture i forhold til januar 2020. Indtil september måned er procenterne baseret på det faktiske forbrug, mens oktober og frem er baseret på en forventning til kørselsniveauet.

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
100%	100%	49%	19%	46%	73%	76%	85%	90%	90%	90%	90%

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 3. kvartal:

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Handicapkørsel (ekskl. Movia og NT)							
Handicapkørsel	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Vognmandsbetaling	49.682.502	55.119.000	39.999.000	39.659.000	-15.460.000	55.119.000	0
Indtægter	-10.228.717	-11.223.000	-5.867.000	-6.151.000	5.072.000	-11.223.000	0
Nettoudgifter (kommunernes vognmandsbetaling)	39.453.785	43.896.000	34.132.000	33.508.000	-10.388.000	43.896.000	0
Ekstraudgifter corona, Flextrafik (andel kommuner)				1.259.000	1.259.000	0	0
Projekt NOP (andel kommuner)	39.246	433.000	946.000	946.000	0	946.000	513.000
Kommunernes samlede udgifter	39.493.031	44.329.000	35.078.000	35.713.000	-9.129.000	44.842.000	513.000

Der forventes samlet set udgifter for 35,7 mio. kr., hvilket er et mindreforbrug på 8,6 mio. kr. i forhold til budgettet.

Årsagen er det markante fald i antallet af kørte ture som følge af coronakrisen. Dertil kommer en merudgift på 0,5 mio. kr. til dækning af Projekt NOP samt kommunernes andel af ekstraudgifterne til rengøring m.m. på Flextrafik grundet corona.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 14,7 mio. kr., som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb, som ikke korrigeres hen over året, og dermed heller ikke bliver påvirket af coronakrisen.

Flextur og Plustur

Plustur er som noget nyt udskilt fra området Flextur, men da de er budgetteret samlet, skal budgetafvigelsen også ses samlet.

Nedenstående skemaer viser antallet af kørte ture i forhold til januar 2020. Indtil september måned er procenterne baseret på det faktiske forbrug, mens oktober og frem er baseret på en forventning til kørselsniveauet.

Flextur:

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
100%	99%	55%	27%	46%	65%	63%	71%	75%	75%	75%	75%

Plustur:

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
100%	170%	86%	61%	115%	201%	262%	219%	171%	171%	171%	171%

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 3. kvartal:

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Flextur

Flexiture	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Flexiture							
Vognmandsbetaling	18.048.943	19.462.000	13.660.000	13.385.000	-6.077.000	19.462.000	0
Indtægter	-8.407.018	-8.719.000	-5.214.000	-5.316.000	3.403.000	-8.719.000	0
Nettoudgifter (kommunernes vognmandsbetaling)	9.641.925	10.743.000	8.446.000	8.069.000	-2.674.000	10.743.000	0
Administrationsomkostninger	3.856.238	4.101.000	4.101.000	4.101.000	0	4.101.000	0
Kommunernes samlede udgifter	13.498.162	14.844.000	12.547.000	12.170.000	-2.674.000	14.844.000	0

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Plustur

Plustur	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Flexbus							
Vognmandsbetaling	0	0	0	287.000	287.000	0	0
Indtægter	0	0	0	-52.000	-52.000	0	0
Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	235.000	235.000	0	0
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0
Kommunens samlede udgifter	0	0	0	235.000	235.000	0	0

Der er budgetteret med omkostninger til Flextur og Plustur på i alt 14,8 mio. kr., hvoraf de 10,7 mio. kr. vedrører kommunernes nettoudgifter til vognmandsbetaling, mens de resterende 4,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2020 er efter 3. kvartal et mindreforbrug på i alt 2,4 mio. kr., som udelukkende vedrører kommunernes vognmandsbetaling. Administrationsbidraget reguleres ikke, da det skal finansiere administrationen af Flextrafik.

Kommunal kørsel

Nedenstående skema viser antallet af kørte ture i forhold til januar 2020. Indtil september måned er procenterne baseret på det faktiske forbrug, mens oktober og frem er baseret på en forventning til kørselsniveauet.

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
100%	82%	45%	24%	48%	63%	20%	62%	85%	85%	85%	85%

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 3. kvartal:

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Kommunal kørsel

Kommunal kørsel	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Kan-kørsel							
Vognmandsbetaling	31.148.310	35.234.000	26.958.000	28.763.000	-6.471.000	35.234.000	0
Indtægter	-25.920	-25.000	-25.000	-12.000	13.000	-25.000	0
Samlede vognmandsbetalinger	31.122.390	35.209.000	26.933.000	28.751.000	-6.458.000	35.209.000	0
Administrationsomkostninger	2.968.897	3.330.000	3.330.000	3.330.000	0	3.330.000	0
Samlede udgift	34.091.287	38.539.000	30.263.000	32.081.000	-6.458.000	38.539.000	0

Der er budgetteret med omkostninger på 38,5 mio. kr., hvoraf de 35,2 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 3,3 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Forventningen for 2020 er efter 3. kvartal et mindreforbrug på 6,5 mio. kr., som udelukkende vedrører kommunernes vognmandsbetaling. Administrationsbidraget reguleres ikke, da det skal finansiere administrationen af Flextrafik.

Siddende patientbefordring

Nedenstående skema viser antallet af kørte ture i forhold til januar 2020. Indtil september måned er procenterne baseret på det faktiske forbrug, mens oktober og frem er baseret på en forventning til kørselsniveauet.

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
100%	88%	71%	60%	76%	90%	77%	87%	95%	116%	116%	116%

Efter 3. kvartal er kørselsomfanget for året langt under budgettet, men Præhospitalet i Region Midtjylland forventer at efterslæbet tilnærmelsesvist indhentes i den resterende del af året, hvilket er indarbejdet i forventningen.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 3. kvartal:

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Siddende patientbefordring							
Siddende patientbefordring	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Vognmandsbetaling (inkl. bro, færge og taxa)	124.132.263	137.874.000	130.418.000	137.207.000	-667.000	137.874.000	0
Patientbefordring - adm.omk.	10.392.776	10.611.000	10.611.000	10.611.000	0	10.611.000	0
Samlede udgifter, patientbefordring	134.525.039	148.485.000	141.029.000	147.818.000	-667.000	148.485.000	0
Ekstraudgifter corona, Flextrafik (regionens andel)	0	0	0	867.000	867.000	0	0
Idømt bod vedr. Flextrafikudbud (regionens andel)	0	0	0	0	0	0	0
Projekt NOP (regionens andel)	36.202	382.000	870.000	870.000	0	870.000	488.000
Regionens samlede udgifter	134.561.241	148.867.000	141.899.000	149.555.000	200.000	149.355.000	488.000

Der er budgetteret med omkostninger på 148,9 mio. kr., hvoraf de 137,9 mio. kr. vedrører regionens nettoudgifter til vognmandsbetaling, 10,6 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger, mens de resterende 0,4 mio. kr. vedrører Region Midtjyllands andel af budgettet til Projekt NOP.

Forventningen for 2020 er efter 3. kvartal et merforbrug på samlet 0,7 mio. kr.

Turantallet forventes med Præhospitalets prognose blot at lande 5 % under budgettet for 2020, hvilket sammen med stigende turpriser sfa. restriktioner i mulighederne for samkørsel vil betyde et begrænset mindreforbrug på kørslen på 0,7 mio. kr. sammenholdt med budgettet.

Derudover forventes regionens andel af ekstraudgifterne til bl.a. rengøring ifm. Flextrafik grundet corona at blive på 0,9 mio. kr., mens der er en merudgift på 0,5 mio. kr. vedr. NOP. Administrationsbidraget reguleres ikke, da det skal finansiere administrationen af Flextrafik.

Tog og Letbane

Letbanedrift

Midttrafiks udgifter til drift af Aarhus Letbane finansieres af Region Midtjylland og af Aarhus Kommune. Udgifterne til letbanetrafikken omfatter hovedsageligt betalingen til Aarhus Letbane I/S, til dækning af selskabets driftsudgifter forbundet med levering af letbanetrafikken. Hvis der er afvigelse mellem Midttrafiks betaling for letbanetrafikken og Aarhus Letbanes I/S' driftsresultat, er det Region Midtjylland og Aarhus Kommune, der tager stilling til anvendelsen af midlerne. Ud over de egentlige driftsudgifter til letbanetrafikken, har Midttrafik andre letbanerelaterede omkostninger. Det vedrører bl.a. udgifter til rejsegaranti til kunder, eventuel buserstatningskørsel, udgifter til drift af informationskærme mm.

I det forventede regnskab 2020 forventes på nuværende tidspunkt en merudgift for Region Midtjylland og Aarhus Kommune på i alt 23,7 mio. kr.

Merforbruget skyldes hovedsageligt effekten af corona med både indtægtsnedgang og coronarelaterede udgifter. Samlet set forventes et merforbrug på ca. 23,4 mio. kr. Indtægtsnedgangen er på nuværende tidspunkt estimeret til 21,8 mio. kr. Der forventes merudgifter på ca. 1,6 mio. kr. til desinfektion og rengøring af kontaktflader på billetautomater på hele Letbanen. Skønnet over indtægtsnedgangen, på grund af coronakrisen er baseret på de samme forudsætninger, som omtalt under busindtægter.

Herudover forventes et merforbrug til øvrige letbanerelaterede udgifter på ca. 0,3 mio. kr.

Det vedrører hovedsageligt flere udgifter ved buserstatningskørsel på grund af sporarbejder på Grenaabanen i februar og marts måned 2020.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	253.092.000	261.361.000	261.361.000	261.361.000	0	261.361.000	0
Heraf letbanekørsel på Grenaabanen	104.927.000	120.185.000	120.185.000	120.185.000	0	120.185.000	0
Øvrige letbanerelaterede udgifter	2.977.797	2.581.000	4.090.000	4.500.000	1.590.000	2.910.000	329.000
Passagerindtægter	-64.917.751	-75.000.000	-51.100.000	-53.200.000	21.800.000	-75.000.000	0
Driftstilskud	191.152.046	188.942.000	214.351.000	212.661.000	23.390.000	189.271.000	329.000
Netto driftstilskud	191.152.046	188.942.000	214.351.000	212.661.000	23.390.000	189.271.000	329.000

Rejsekort – Letbanen

Der forventes et mindreforbrug på godt 0,9 mio. kr. sammenlignet med budgettet.

Dette dækker over et forventet mindreforbrug på knap 0,3 mio. kr., grundet corona, der skal afleveres til staten som modregning i kompensationen for mindreindtægter mv. Dermed er der reelt et mindreforbrug på knap 0,7 mio. kr. for bestillerne.

Nedskrivningen af udgifterne skyldes primært lavere udgifter til udstyrsdrift, idet den årlige driftsudgift ser ud til at blive lavere end forventet inden Letbanen gik i fulldrift. Desuden forventes lavere kunderelaterede udgifter grundet den faldende kundemængde.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Rejsekort, Aarhus Letbane i alt

Rejsekort - Letbane	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	2.930.975	3.102.000	3.230.000	3.230.000	-	3.230.000	128.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen	1.753.501	2.648.000	1.838.000	1.838.000	-	1.838.000	-810.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	353.691	556.000	296.000	296.000	-262.000	558.000	2.000
Drift i alt	5.038.167	6.306.000	5.364.000	5.364.000	-262.000	5.626.000	-680.000
Rejsekort, Letbanen i alt	5.038.167	6.306.000	5.364.000	5.364.000	-262.000	5.626.000	-680.000

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland, og omfatter Midttrafiks udgifter til Midtjyske Jernbaner til drift af Lemvigbanen og fra 13. december 2020 drift af togtrafik på strækningen Holstebro-Skjern. Herudover ydes et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen og til afholdelse af omkostninger til et forventet lån, til finansiering af nye tog til Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaners udbud på nye tog er dog udskudt til 2021. Det budgetterede investeringstilskud til låneomkostningerne vil i 2020 blive disponeret efter aftale med Region Midtjylland.

I det forventede regnskab forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet på 1,6 mio. kr. og eksklusiv corona er merforbruget på 0,7 mio. kr. Det skyldes, at der i 2020 er indeholdt en regulering af driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner fra 2019 på ca. 0,4 mio. kr. Desuden er der reducerede indtægter på 0,3 mio. kr., da indtægter fra opkrævning af kontrolafgifter er overflyttet til Midttrafiks driftsområde for Billetkontrollen.

På grund af corona forventes færre indtægter på Lemvigbanen og på Holstebro-Skjern på ca. 0,8 mio. kr. i forhold til budgettet. Skønnet over corona-indtægtsnedgangen, er baseret på de samme forudsætninger som omtalt under busindtægter. Der forventes coronarelaterede udgifter på ca. 0,1 mio. kr. til ekstra rengøring på stationer mm.

Regnskabsskønnet for 2020 efter 3. kvartal ligger på niveau med skønnet efter 2. kvartal.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Togdrift i Region Midtjylland

Togdrift	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Driftstilskud							
Udgifter	19.981.700	21.928.000	22.294.000	22.394.000	100.000	22.294.000	366.000
Indtægter	-2.644.627	-3.392.000	-2.342.000	-2.250.000	800.000	-3.050.000	342.000
I alt driftstilskud	17.337.073	18.536.000	19.952.000	20.144.000	900.000	19.244.000	708.000
Anlæg							
Ordinært investeringstilskud	3.634.000	11.928.000	11.928.000	11.928.000	0	11.928.000	0
I alt togdrift, Region Midtjylland	20.971.073	30.464.000	31.880.000	32.072.000	900.000	31.172.000	708.000

Administration og øvrige

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2020 et samlet budget på 120,4 mio. kr. og kan inddeles i to dele, hvor 105,7 mio. kr. vedrører bus- & letbaneadministration og 14,7 mio. kr. vedrører handicapadministration. Budgettet forventes overholdt.

Som en del af Trafikselskabets aktiviteter i 2020 er der ultimo september disponeret 17,2 mio. kr. til udviklingsprojekter, heraf er 13,4 mio. kr. overførte midler vedr. ikke-afsluttede projekter fra 2019. Projektmidlerne er reduceret i forbindelse med følgerne af corona, hvor Midttrafik har lukket enkelte projekter ned i forsøget på at imødekomme de ekstra udgifter. Desuden har bestyrelsen besluttet, at overskud fra 2019 skal videreføres og anvendes til coronaforebyggende tiltag. Af ikke-afsluttede projekter fra 2019 kan bl.a. nævnes installation af USB i busser, indkøb af Bus Light-rejsekort udstyr og realtidsudstyr. Af udviklingsprojekter, der er påbegyndt i 2020, kan bl.a. nævnes Pendlerklip, udbud af telefonsystem, Udvikling af global besked og kapacitetsvisning i Midttrafik live, samt Kvalificering af BRT-projekter.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Trafikselskabet

Trafikselskabet	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Busadministration	101.303.000	101.839.000	101.839.000	101.839.000	0	101.839.000	0
Letbaneadministration	3.734.000	3.840.000	3.840.000	3.840.000	0	3.840.000	0
Handicapadministration	14.275.000	14.675.000	14.675.000	14.675.000	0	14.675.000	0
Samlet	119.312.000	120.354.000	120.354.000	120.354.000	0	120.354.000	0

Billetkontrol

Sammenholdt med budget 2020 forventes der efter 3. kvartal en samlet merudgift inkl. corona på ca. 9 mio. kr. Af dette beløb udgør coronaeffekten knap 7,1 mio. kr., som finansieres af staten. Budgetafvigelsen ekskl. corona er derfor på 1,9 mio. kr.

Den primære forklaring på budgetafvigelsen kan tilskrives konsekvenserne ved corona. Coronaudbruddet har betydet færre indtægter fra udstedte afgifter og øget udgifter ifm. mundbindskontrol. Indtægterne fra kontrolafgifter var særligt nede i perioden fra marts-maj, hvor der var nedlukning af landet og kontrolindsatsen blev indstillet. Kontrollen blev genoptaget i maj-juni, og siden har der været udstedt relativt mange kontrolafgifter, hvorfor forventningen til omfanget af udstedte kontrolafgifter på nuværende tidspunkt er bedre end ventet ved 2. kvartal. Mundbindskontrollen er påbegyndt i sensommeren og fortsætter indtil videre året ud.

Foruden coronaeffekten, så er estimatet for ubetalte kontrolafgifter blevet opdateret med de seneste oplysninger om inddrivelse fra Opkrævningen og SKAT. Bruttotabet for ubetalte kontrolafgifter er nu estimeret til 8 mio. kr., og modregnes de 4,4 mio. kr. fra 2019, så er nettotabet for ubetalte kontrolafgifter på 3,6 mio. kr. i 2020. Det giver en budgetafvigelse på 1,3 mio. kr. Forklaringen på denne stigning er, at der er udskrevet mange afgifter siden 2. kvartal, og samtidig er der systemtekniske udfordringer ved overgangen til et nyt inddrivelsessystem, som gør at der ikke inddrives mange afgifter i 2020, men forventningen er, at det opvejes af en forbedret inddrivelse i 2021.

Ser man bort fra udgifter til mundbindskontrol på 6,4 mio. kr., som finansieres af staten, så forventes udgifterne til administration af billetkontrol på nuværende tidspunkt at holde sig inden for budgettet i 2020. Dog er forventningen for advokatomkostninger i forbindelse med igangværende sager i billetkontrollen steget kort før udsendelse af dette materiale, hvorfor der med al sandsynlighed vil komme en ekstraudgift til Aarhus Kommune i 2020 på mellem 0,5-1 mio. kr. Om hele betalingen falder i 2020 er fortsat ukendt, hvorfor denne endnu ikke er indregnet i materialet.

Det skal bemærkes, at billetkontrol for Lemvigbanen, som tidligere er blevet rapporteret under togdrift, er blevet flyttet, så det fremover indgår i opgørelsen for billetkontrol for Region Midtjylland.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Billetkontrol

Billetkontrol	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Kontrolafgifter	-9.252.357	-10.856.000	-7.972.000	-9.372.000	756.000	-10.128.000	728.000
Billetkontroladministration	12.681.285	13.493.000	13.493.000	19.868.000	6.375.000	13.493.000	0
Ubetalte kontrolafgifter	4.400.000	6.676.000	6.800.000	8.000.000	0	8.000.000	1.324.000
Indbetalte kontrolafgifter tidligere år	0	-4.400.000	-4.400.000	-4.400.000	0	-4.400.000	0
Gebyr	-126.807	-164.000	-250.000	-300.000	0	-300.000	-136.000
I alt	7.702.121	4.749.000	7.671.000	13.796.000	7.131.000	6.665.000	1.916.000

Letbanesekretariatet

Udgifter til Letbanesekretariatet forventes at blive på niveau med budgettet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Letbanesekretariat

Letbanesekretariatet	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Bestillere	915.000	940.000	940.000	940.000	0	940.000	0
Midttrafik	101.000	104.000	104.000	104.000	0	104.000	0
Resultat	114.713	55.620	55.620	55.620	0	55.620	0
Samlet	1.130.713	1.099.620	1.099.620	1.099.620	0	1.099.620	0

Tjenestemandspensioner

I 2020 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,9 mio. kr.

Udgifterne til tjenestemandspensioner forventes at holde budgettet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - tjenestemandspension

Tjenestemandspensioner	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Tjenestemandspensioner	1.777.412	1.850.000	1.850.000	1.850.000	0	1.850.000	0
I alt	1.777.412	1.850.000	1.850.000	1.850.000	0	1.850.000	0

Finanspolitik

I henhold til bestyrelsesbeslutning på mødet i februar skal resultatet af Midttrafiks finanspolitik indgå i byrdefordelingen. Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finanspolitik.

Året 2020 begyndte med meget fine afkast på de to likviditetsdepoter. Finansmarkedet reagerede dog markant på coronapandemien, og afkastet efter 1. kvartal var negativt på 3,7 mio. kr. Markedet har siden stabiliseret sig, og det samlede afkastet for året var efter 2. kvartal negativt på 0,7 mio. kr. Depotterne er fortsat med at levere pæne afkast, således der medio oktober er et samlet positivt afkast på 0,8 mio. kr.

Horisontafkastet for de kommende 6 måneder er 0,03 % ved uændret rente. Den økonomiske krise giver et incitament til at opretholde lave renter, mens det stigende likviditetsbehov til hjælpepakker lægger et opadgående pres på renteniveauet.

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Finanspolitik

Finanspolitik	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Finansielle indtægter/udgifter	3.443.677	0	655.000	-834.000	0	-834.000	-834.000
I alt	3.443.677	0	655.000	-834.000	0	-834.000	-834.000

Bilag 2

Forventet regnskab 3. kvartal 2020 - Byrdefordeling

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt	2
Busdrift	3
Kørselsudgifter	3
Flexbus	3
Bus-IT og øvrige udgifter	4
Rejsekort	4
Indtægter	5
Regionalt tilskud	5
Flextrafik	6
Handicapkørsel	6
Flexture	6
Plustur	7
Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring	7
Tog- og Letbanedrift	8
Letbanedrift	8
Togdrift	8
Administration og øvrige	9
Trafikselskabet	9
Billetkontrol	9
Letbanesekretariat	10
Tjenestemandspensioner	10
Finanspolitik	11

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2020:

Samlet oversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Favrskov	24.324.359	27.312.000	26.049.000	27.002.000	287.000	26.715.000	-597.000
Hedensted	5.939.899	7.085.000	7.785.000	7.673.000	353.000	7.320.000	235.000
Herning	44.006.231	45.950.000	49.980.000	50.679.000	3.853.000	46.826.000	876.000
Holstebro	27.542.493	18.751.000	19.997.000	20.652.000	1.624.000	19.028.000	277.000
Horsens	44.300.978	47.264.000	53.514.000	53.765.000	4.470.000	49.295.000	2.031.000
Ikast-Brande	15.898.155	16.484.000	16.086.000	16.191.000	194.000	15.997.000	-487.000
Lemvig	9.876.466	10.579.000	9.685.000	10.106.000	-360.000	10.466.000	-113.000
Norddjurs	22.258.640	27.368.000	25.605.000	26.093.000	-85.000	26.178.000	-1.190.000
Odder	7.882.042	8.904.000	10.596.000	10.876.000	352.000	10.524.000	1.620.000
Randers	78.555.658	80.079.000	86.038.000	88.987.000	9.191.000	79.796.000	-283.000
Ringkøbing-Skjern	26.106.263	27.722.000	26.582.000	27.332.000	798.000	26.534.000	-1.188.000
Silkeborg	46.561.784	46.644.000	52.124.000	51.489.000	5.461.000	46.028.000	-616.000
Skanderborg	27.198.282	29.924.000	30.114.000	30.579.000	1.234.000	29.345.000	-579.000
Skive	33.946.123	36.285.000	36.601.000	38.202.000	1.542.000	36.660.000	375.000
Struer	5.295.979	5.556.000	5.872.000	5.970.000	414.000	5.556.000	0
Syddjurs	19.711.157	22.297.000	22.348.000	23.292.000	799.000	22.493.000	196.000
Viborg	38.500.951	42.130.000	45.083.000	45.774.000	4.738.000	41.036.000	-1.094.000
Aarhus	331.495.777	363.192.000	414.096.292	417.959.292	83.131.000	334.828.292	-28.363.708
Regionen	542.968.105	541.347.000	620.255.500	630.621.500	85.573.000	545.048.500	3.701.500
I alt Midttrafiks bestillere	1.352.369.344	1.404.873.000	1.558.410.792	1.583.242.792	203.569.000	1.379.673.792	-25.199.208
Sydtrafik	237.373.115	256.087.000	245.300.000	200.313.000	0	200.313.000	-55.774.000
NT	149.466	300.000	200.000	200.000	0	200.000	-100.000
Fynbus	48.154.313	47.028.000	40.325.000	30.359.000	0	30.359.000	-16.669.000
Movia	105.111	0	0	0	0	0	0
Samsø	47.183	109.000	37.000	41.000	-68.000	109.000	0
Mellefinansiering	12.100.000	0	0	0	0	0	0
Midttrafik	215.713	159.620	159.620	159.620	0	159.620	0
I alt vedr. øvrige	298.144.900	303.683.620	286.021.620	231.072.620	-68.000	231.140.620	-72.543.000
Total Midttrafik	1.650.514.245	1.708.556.620	1.844.432.412	1.814.315.412	203.501.000	1.610.814.412	-97.742.208
Tillægsbevilling - Covid-19 - bus, tog og letbane		419.997.324					-419.997.324
Tillægsbevilling - Covid-19 - Flextrafik		-66.340.000					66.340.000

Busdrift

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Kørselsudgifter:

Oversigt over kørselsudgifter							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	14.738.578	15.947.000	15.651.000	15.666.000	473.000	15.193.000	-754.000
Hedensted	5.521.855	6.906.000	6.998.000	7.053.000	80.000	6.973.000	67.000
Herning	50.096.033	51.811.000	52.655.000	53.047.000	914.000	52.133.000	322.000
Holstebro	28.067.976	18.869.000	18.959.000	19.154.000	535.000	18.619.000	-250.000
Horsens	51.669.400	55.503.000	57.160.000	57.152.000	788.000	56.364.000	861.000
Ikast-Brande	13.771.764	14.565.000	14.352.000	14.412.000	333.000	14.079.000	-486.000
Lemvig	7.990.509	8.165.000	8.175.000	8.294.000	245.000	8.049.000	-116.000
Norddjurs	18.266.033	22.785.000	21.718.000	21.956.000	498.000	21.458.000	-1.327.000
Odder	6.895.614	7.464.000	9.009.000	9.094.000	208.000	8.886.000	1.422.000
Randers	92.543.671	93.158.000	91.103.000	92.588.000	1.743.000	90.845.000	-2.313.000
Ringkøbing-Skjern	26.356.667	27.494.000	26.326.000	26.773.000	703.000	26.070.000	-1.424.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	55.828.795	55.528.000	55.089.000	54.733.000	845.000	53.888.000	-1.640.000
Skanderborg	26.802.967	28.823.000	27.855.000	28.122.000	157.000	27.965.000	-858.000
Skive	28.464.159	28.727.000	29.196.000	29.230.000	534.000	28.696.000	-31.000
Struer	5.140.945	5.434.000	5.511.000	5.513.000	135.000	5.378.000	-56.000
Syddjurs	18.170.645	21.326.000	21.444.000	21.546.000	478.000	21.068.000	-258.000
Viborg	48.895.002	52.436.000	50.978.000	51.208.000	810.000	50.398.000	-2.038.000
Aarhus	428.299.891	466.270.000	428.364.792	429.106.792	2.253.000	426.853.792	-39.416.208
Region Midtjylland	451.384.123	427.114.000	423.585.000	423.768.000	3.630.000	420.138.000	-6.976.000
Mellemfinansiering	12.100.000	0	0	0	0	0	0
I alt	1.391.004.626	1.408.325.000	1.364.128.792	1.368.415.792	15.362.000	1.353.053.792	-55.271.208

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus:

Oversigt over Flexbus							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	37.478	169.000	86.000	57.000	-112.000	169.000	0
Hedensted	323.080	604.000	648.000	401.000	-203.000	604.000	0
Herning	31.729	205.000	91.000	55.000	-150.000	205.000	0
Holstebro	171.943	185.000	85.000	152.000	-33.000	185.000	0
Horsens	534.809	1.213.000	1.095.000	756.000	-313.000	1.069.000	-144.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	24.403	499.000	87.000	102.000	-397.000	499.000	0
Norddjurs	311.913	546.000	477.000	861.000	315.000	546.000	0
Odder	280.765	342.000	519.000	438.000	96.000	342.000	0
Randers	0	0	17.000	666.000	0	666.000	666.000
Ringkøbing-Skjern	20.205	74.000	28.000	59.000	-15.000	74.000	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	165.222	382.000	190.000	211.000	-171.000	382.000	0
Skanderborg	723.934	1.590.000	1.293.000	1.200.000	-390.000	1.590.000	0
Skive	118.592	237.000	128.000	171.000	-66.000	237.000	0
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	181.000	0	181.000	181.000
Viborg	334.318	562.000	219.000	240.000	-322.000	562.000	0
Aarhus	95.367	315.000	185.000	205.000	-110.000	315.000	0
Region Midtjylland	239.186	0	0	0	0	0	0
I alt	3.412.945	6.923.000	5.148.000	5.755.000	-1.871.000	7.626.000	703.000

Bus-IT og øvrige udgifter

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

Oversigt over bus-IT							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	16.719	79.000	98.000	185.000	32.000	153.000	74.000
Hedensted	33.682	60.000	69.000	81.000	19.000	62.000	2.000
Herning	563.036	555.000	618.000	675.000	123.000	552.000	-3.000
Holstebro	79.394	91.000	123.000	415.000	60.000	355.000	264.000
Horsens	678.167	565.000	638.000	813.000	142.000	671.000	106.000
Ikast-Brande	22.900	44.000	62.000	76.000	37.000	39.000	-5.000
Lemvig	0	0	6.000	11.000	11.000	0	0
Norddjurs	16.544	55.000	75.000	92.000	38.000	54.000	-1.000
Odder	16.140	19.000	29.000	156.000	21.000	135.000	116.000
Randers	1.219.934	1.926.000	2.028.000	2.173.000	234.000	1.939.000	13.000
Ringkøbing-Skjern	159.847	215.000	252.000	302.000	63.000	239.000	24.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	821.194	837.000	923.000	1.015.000	166.000	849.000	12.000
Skanderborg	70.216	142.000	170.000	196.000	53.000	143.000	1.000
Skive	85.617	120.000	164.000	208.000	80.000	128.000	8.000
Struer	28.409	38.000	50.000	62.000	21.000	41.000	3.000
Syddjurs	53.793	80.000	106.000	130.000	50.000	80.000	0
Viborg	789.352	1.356.000	1.510.000	1.584.000	154.000	1.430.000	74.000
Aarhus	7.306.608	10.359.000	8.497.000	8.965.000	697.000	8.268.000	-2.091.000
Region Midtjylland	10.024.370	6.432.000	6.643.000	6.609.000	1.122.000	5.487.000	-945.000
I alt	21.985.924	22.973.000	22.061.000	23.748.000	3.123.000	20.625.000	-2.348.000

Rejsekort

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

Oversigt over rejsekort							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	120.231	176.000	180.000	180.000	-5.000	185.000	9.000
Hedensted	212.650	338.000	341.000	341.000	-11.000	352.000	14.000
Herning	1.078.072	1.334.000	1.294.000	1.294.000	-50.000	1.344.000	10.000
Holstebro	557.539	598.000	600.000	600.000	-20.000	620.000	22.000
Horsens	983.061	1.385.000	1.351.000	1.601.000	-77.000	1.678.000	293.000
Ikast-Brande	25.396	23.000	23.000	23.000	0	23.000	0
Lemvig	9.006	10.000	10.000	10.000	0	10.000	0
Norddjurs	132.653	200.000	199.000	199.000	-8.000	207.000	7.000
Odder	104.955	232.000	238.000	238.000	-5.000	243.000	11.000
Randers	2.404.396	2.836.000	2.829.000	2.829.000	-109.000	2.938.000	102.000
Ringkøbing-Skjern	515.055	636.000	646.000	646.000	-15.000	661.000	25.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	1.681.662	1.594.000	1.581.000	1.581.000	-81.000	1.662.000	68.000
Skanderborg	453.101	559.000	559.000	559.000	-21.000	580.000	21.000
Skive	767.368	930.000	971.000	971.000	-28.000	999.000	69.000
Struer	105.712	163.000	166.000	166.000	-4.000	170.000	7.000
Syddjurs	308.828	462.000	456.000	456.000	-20.000	476.000	14.000
Viborg	1.452.956	1.810.000	1.899.000	1.899.000	-62.000	1.961.000	151.000
Aarhus	21.116.650	21.983.000	20.554.000	20.554.000	-1.099.000	21.653.000	-330.000
Region Midtjylland	23.296.982	24.859.000	24.225.000	24.225.000	-1.038.000	25.263.000	404.000
I alt	55.326.272	60.128.000	58.122.000	58.372.000	-2.653.000	61.025.000	897.000

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Busindtægter:

Oversigt over busindtægter

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	-1.299.463	-1.436.000	-1.021.000	-1.010.000	367.000	-1.377.000	59.000
Hedensted	-2.430.486	-3.240.000	-2.303.000	-2.280.000	830.000	-3.110.000	130.000
Herning	-13.742.796	-14.305.000	-10.168.000	-10.066.000	3.662.000	-13.728.000	577.000
Holstebro	-6.198.407	-5.759.000	-4.094.000	-4.052.000	1.474.000	-5.526.000	233.000
Horsens	-19.300.670	-22.117.000	-15.721.000	-15.563.000	5.662.000	-21.225.000	892.000
Ikast-Brande	-30.000	-60.000	-43.000	-42.000	15.000	-57.000	3.000
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norrdjurs	-1.836.465	-2.410.000	-1.713.000	-1.696.000	617.000	-2.313.000	97.000
Odder	-1.311.096	-1.525.000	-1.084.000	-1.073.000	390.000	-1.463.000	62.000
Randers	-30.003.069	-31.218.000	-22.190.000	-21.967.000	7.992.000	-29.959.000	1.259.000
Ringkøbing-Skjern	-4.605.213	-4.376.000	-3.111.000	-3.079.000	1.120.000	-4.199.000	177.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	-23.198.441	-23.379.000	-16.618.000	-16.451.000	5.985.000	-22.436.000	943.000
Skanderborg	-5.468.605	-6.060.000	-4.308.000	-4.264.000	1.551.000	-5.815.000	245.000
Skive	-8.222.101	-7.914.000	-5.625.000	-5.569.000	2.026.000	-7.595.000	319.000
Struer	-1.187.628	-1.052.000	-748.000	-740.000	269.000	-1.009.000	43.000
Syddjurs	-4.508.430	-5.836.000	-4.148.000	-4.107.000	1.494.000	-5.601.000	235.000
Viborg	-16.802.074	-17.920.000	-12.738.000	-12.610.000	4.588.000	-17.198.000	722.000
Aarhus	-269.777.147	-278.133.000	-197.699.000	-195.716.000	71.206.000	-266.922.000	11.211.000
Region Midtjylland	-275.589.220	-260.505.000	-185.168.000	-183.315.000	66.697.000	-250.012.000	10.493.000
I alt	-685.511.311	-687.245.000	-488.500.000	-483.600.000	175.945.000	-659.545.000	27.700.000

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt over regionalt tilskud

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	-1.199.500	-1.386.000	-1.386.000	-1.386.000	0	-1.386.000	0
Herning	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	-5.000	0
Holstebro	-195.000	-396.000	-396.000	-396.000	0	-396.000	0
Horsens	-662.500	-988.000	-988.000	-988.000	0	-988.000	0
Ikast-Brande	-233.500	-474.000	-474.000	-474.000	0	-474.000	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norrdjurs	-782.000	-1.051.000	-1.051.000	-1.051.000	0	-1.051.000	0
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	-774.000	-786.000	-786.000	-786.000	0	-786.000	0
Ringkøbing-Skjern	-1.775.000	-1.803.000	-1.803.000	-1.803.000	0	-1.803.000	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	0	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	-197.000	-400.000	-400.000	-400.000	0	-400.000	0
Skive	-716.000	-727.000	-727.000	-727.000	0	-727.000	0
Struer	-258.500	-525.000	-525.000	-525.000	0	-525.000	0
Syddjurs	-397.500	-808.000	-808.000	-808.000	0	-808.000	0
Viborg	-3.895.000	-4.692.000	-4.692.000	-4.692.000	0	-4.692.000	0
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	11.090.500	14.041.000	14.041.000	14.041.000	0	14.041.000	0
I alt	0	0	0	0	0	0	0

Flextrafik

Handicapørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapørsel:

Oversigt over handicapørsel (udgifter inkl. projekt NOP samt ekstraudgifter corona)

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	1.180.123	1.374.000	916.000	1.181.000	-219.000	1.400.000	26.000
Hedensted	1.203.359	1.287.000	1.067.000	1.153.000	-158.000	1.311.000	24.000
Herning	2.063.688	2.313.000	1.442.000	1.612.000	-692.000	2.304.000	-9.000
Holstebro	1.317.582	1.506.000	1.400.000	1.431.000	-94.000	1.525.000	19.000
Horsens	2.508.743	2.796.000	2.421.000	2.135.000	-707.000	2.842.000	46.000
Ikast-Brande	949.047	1.021.000	685.000	777.000	-252.000	1.029.000	8.000
Lemvig	550.317	681.000	368.000	483.000	-206.000	689.000	8.000
Norddjurs	746.705	841.000	704.000	953.000	66.000	887.000	46.000
Odder	812.120	1.141.000	634.000	747.000	-406.000	1.153.000	12.000
Randers	3.291.701	3.685.000	3.041.000	3.179.000	-540.000	3.719.000	34.000
Ringkøbing-Skjern	1.552.680	1.508.000	1.106.000	1.369.000	-160.000	1.529.000	21.000
Samsø	15.728	35.000	5.000	12.000	-23.000	35.000	0
Silkeborg	2.558.078	2.792.000	2.251.000	2.094.000	-738.000	2.832.000	40.000
Skanderborg	1.285.252	1.349.000	1.212.000	1.346.000	-30.000	1.376.000	27.000
Skive	1.423.201	1.545.000	1.107.000	1.409.000	-166.000	1.575.000	30.000
Struer	646.133	674.000	495.000	562.000	-116.000	678.000	4.000
Syddjurs	890.654	945.000	602.000	858.000	-121.000	979.000	34.000
Viborg	2.746.818	3.139.000	2.414.000	2.718.000	-440.000	3.158.000	19.000
Aarhus	13.751.101	15.697.000	13.208.000	11.694.000	-4.127.000	15.821.000	124.000
Bestillere i alt	39.493.031	44.329.000	35.078.000	35.713.000	-9.129.000	44.842.000	513.000
Movia, NT	105.111	0				0	0
I alt	39.598.141	44.329.000	35.078.000	35.713.000	-9.129.000	44.842.000	513.000

Flexture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur:

Oversigt over Flextur

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	959.350	1.061.000	889.000	782.000	-279.000	1.061.000	0
Hedensted	1.555.313	1.609.000	1.441.000	1.395.000	-214.000	1.609.000	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	264.775	234.000	243.000	291.000	57.000	234.000	0
Horsens	614.546	655.000	571.000	626.000	-29.000	655.000	0
Ikast-Brande	196.930	173.000	283.000	234.000	61.000	173.000	0
Lemvig	718.219	631.000	515.000	595.000	-36.000	631.000	0
Norddjurs	1.093.778	1.740.000	1.328.000	1.157.000	-583.000	1.740.000	0
Odder	145.415	137.000	155.000	175.000	38.000	137.000	0
Randers	413.486	458.000	402.000	448.000	-10.000	458.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.889.819	1.943.000	1.097.000	1.024.000	-919.000	1.943.000	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	691.880	622.000	796.000	708.000	86.000	622.000	0
Skanderborg	1.756.952	1.805.000	1.654.000	1.638.000	-167.000	1.805.000	0
Skive	104.092	122.000	114.000	72.000	-50.000	122.000	0
Struer	162.162	89.000	186.000	188.000	99.000	89.000	0
Syddjurs	1.895.414	2.253.000	1.738.000	1.937.000	-316.000	2.253.000	0
Viborg	194.738	236.000	282.000	182.000	-54.000	236.000	0
Aarhus	841.293	1.076.000	853.000	718.000	-358.000	1.076.000	0
Region Midtjylland	0	0	0	0	0	0	0
I alt	13.498.162	14.844.000	12.547.000	12.170.000	-2.674.000	14.844.000	0

Plustur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Plustur:

Oversigt over Plustur							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	0	0	0	0	0	0	0
Horsens	0	0	0	0	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	60.000	60.000	0	0
Norddjurs	0	0	0	63.000	63.000	0	0
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	0	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	0	0	0	112.000	112.000	0	0
Skive	0	0	0	0	0	0	0
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0
Region Midtjylland	0	0	0	0	0	0	0
I alt	0	0	0	235.000	235.000	0	0

Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring:

Oversigt over Kommunal kørsel, Siddende patientbefordring samt NT, Sydtrafik og Fynbus							
Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	7.372.899	8.724.000	8.022.000	8.744.000	20.000	8.724.000	0
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.060.902	1.230.000	882.000	857.000	-373.000	1.230.000	0
Horsens	2.457.664	3.054.000	1.783.000	2.004.000	-1.050.000	3.054.000	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	152.097	151.000	78.000	114.000	-37.000	151.000	0
Norddjurs	3.077.439	3.329.000	2.526.000	2.228.000	-1.101.000	3.329.000	0
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	2.005.706	2.377.000	1.936.000	2.163.000	-214.000	2.377.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	29.455	67.000	25.000	22.000	-45.000	67.000	0
Silkeborg	2.213.898	2.356.000	2.010.000	1.464.000	-892.000	2.356.000	0
Skanderborg	24.228	76.000	30.000	32.000	-44.000	76.000	0
Skive	9.371.346	10.517.000	8.538.000	9.695.000	-822.000	10.517.000	0
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.006.987	2.253.000	1.329.000	1.476.000	-777.000	2.253.000	0
Viborg	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	4.318.666	4.405.000	3.104.000	3.282.000	-1.123.000	4.405.000	0
Regionen	134.561.241	148.867.000	141.899.000	149.555.000	200.000	149.355.000	488.000
I alt bestillere	168.652.529	187.406.000	172.162.000	181.636.000	-6.258.000	187.894.000	488.000
NT	149.466	300.000	200.000	200.000	0	200.000	-100.000
Fynbus	48.154.313	47.028.000	40.325.000	30.359.000	0	30.359.000	-16.669.000
Sydtrafik	237.373.115	256.087.000	245.300.000	200.313.000	0	200.313.000	-55.774.000
I alt	454.329.422	490.821.000	457.987.000	412.508.000	-6.258.000	418.766.000	-72.055.000

Tog- og Letbanedrift

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt over letbanedrift							
Bestilleroversigt							
Letbane drift	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Aarhus	80.011.023	78.766.000	91.470.500	90.625.500	11.695.000	78.930.500	164.500
Regionen	111.141.023	110.176.000	122.880.500	122.035.500	11.695.000	110.340.500	164.500
I alt	191.152.046	188.942.000	214.351.000	212.661.000	23.390.000	189.271.000	329.000

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt over togdrift							
Bestilleroversigt							
Togdrift	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Regionen	20.971.073	30.464.000	31.880.000	32.072.000	900.000	31.172.000	708.000
I alt	20.971.073	30.464.000	31.880.000	32.072.000	900.000	31.172.000	708.000

Administration og øvrige

Trafikskelskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikskelskabet:

Oversigt over trafikskelskabet									
Bestillere	Regnskab 2019 Bus	Regnskab 2019 Handicap	Budget 2020 Bus	Budget 2020 Handicap	Bestilleroversigt				
					Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	717.000	386.000	800.000	355.000	1.155.000	1.155.000	0	1.155.000	0
Hedensted	394.000	309.000	561.000	329.000	890.000	890.000	0	890.000	0
Herning	3.064.000	694.000	3.306.000	637.000	3.943.000	3.943.000	0	3.943.000	0
Holstebro	1.771.000	540.000	1.596.000	543.000	2.139.000	2.139.000	0	2.139.000	0
Horsens	3.561.000	1.080.000	3.971.000	1.120.000	5.091.000	5.091.000	0	5.091.000	0
Ikast-Brande	845.000	309.000	889.000	288.000	1.177.000	1.177.000	0	1.177.000	0
Lemvig	254.000	154.000	266.000	168.000	434.000	434.000	0	434.000	0
Norddjurs	902.000	231.000	1.043.000	228.000	1.271.000	1.271.000	0	1.271.000	0
Odder	490.000	386.000	690.000	349.000	1.039.000	1.039.000	0	1.039.000	0
Randers	6.021.000	1.080.000	6.276.000	1.133.000	7.409.000	7.409.000	0	7.409.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.529.000	386.000	1.614.000	369.000	1.983.000	1.983.000	0	1.983.000	0
Samsø	0	2.000	0	7.000	7.000	7.000	0	7.000	0
Silkeborg	4.346.000	1.003.000	4.579.000	952.000	5.531.000	5.531.000	0	5.531.000	0
Skanderborg	1.242.000	386.000	1.529.000	436.000	1.965.000	1.965.000	0	1.965.000	0
Skive	2.039.000	386.000	2.201.000	456.000	2.657.000	2.657.000	0	2.657.000	0
Struer	485.000	154.000	528.000	188.000	716.000	716.000	0	716.000	0
Syddjurs	1.043.000	154.000	1.319.000	235.000	1.554.000	1.554.000	0	1.554.000	0
Viborg	3.759.000	849.000	4.171.000	905.000	5.076.000	5.076.000	0	5.076.000	0
Aarhus	32.218.000	5.786.000	33.105.000	5.977.000	39.082.000	39.082.000	0	39.082.000	0
Regionen	40.357.000	0	37.235.000	0	37.235.000	37.235.000	0	37.235.000	0
I alt	105.037.000	14.275.000	105.679.000	14.675.000	120.354.000	120.354.000	0	120.354.000	0

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol:

Oversigt over billetkontrol							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Bestilleroversigt				
			Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Budgetafvigelse ekskl. corona
Favrskov	390	8.000	8.000	19.000	10.000	9.000	1.000
Hedensted	-	8.000	8.000	19.000	10.000	9.000	1.000
Herning	26.714	40.000	34.000	85.000	46.000	39.000	-1.000
Holstebro	17.199	15.000	10.000	30.000	18.000	12.000	-3.000
Horsens	30.447	46.000	35.000	98.000	54.000	44.000	-2.000
Ikast-Brande	-	-	-	0	0	0	0
Lemvig	-	-	-	0	0	0	0
Norddjurs	4.123	8.000	7.000	18.000	10.000	8.000	0
Odder	3.245	8.000	7.000	19.000	10.000	9.000	1.000
Randers	50.501	83.000	69.000	170.000	95.000	75.000	-8.000
Ringkøbing-Skjern	98	18.000	18.000	40.000	21.000	19.000	1.000
Samsø	-	-	-	0	0	0	0
Silkeborg	237.163	259.000	231.000	504.000	261.000	243.000	-16.000
Skanderborg	8.539	11.000	9.000	22.000	13.000	9.000	-2.000
Skive	14.931	30.000	24.000	60.000	34.000	26.000	-4.000
Struer	488	8.000	8.000	19.000	10.000	9.000	1.000
Syddjurs	976	9.000	8.000	20.000	11.000	9.000	0
Viborg	28.690	55.000	48.000	116.000	64.000	52.000	-3.000
Aarhus	5.945.078	2.621.000	5.563.000	8.899.000	4.097.000	4.802.000	2.181.000
Region Midtjylland	1.333.540	1.522.000	1.584.000	3.658.000	2.367.000	1.291.000	-231.000
I alt	7.702.121	4.749.000	7.671.000	13.796.000	7.131.000	6.665.000	1.916.000

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt over letbanesekretariatet

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	41.000	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Norddjurs	41.000	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Odder	41.000	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Randers	41.000	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Silkeborg	41.000	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Skanderborg	41.000	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Syddjurs	41.000	42.000	42.000	42.000	0	42.000	0
Aarhus	223.000	230.000	230.000	230.000	0	230.000	0
Regionen	405.000	416.000	416.000	416.000	0	416.000	0
I alt bestillere	915.000	940.000	940.000	940.000	0	940.000	0
Midttrafik	101.000	104.000	104.000	104.000	0	104.000	0
Resultat tidligere år	114.713	55.620	55.620	55.620	0	55.620	0
I alt	1.130.713	1.099.620	1.099.620	1.099.620	0	1.099.620	0

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

Oversigt over tjenestemandspensioner

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	5.925	13.000	13.000	13.000	0	13.000	0
Hedensted	4.937	9.000	9.000	9.000	0	9.000	0
Herning	51.347	59.000	59.000	59.000	0	59.000	0
Holstebro	31.598	39.000	39.000	39.000	0	39.000	0
Horsens	56.285	61.000	61.000	61.000	0	61.000	0
Ikast-Brande	8.887	15.000	15.000	15.000	0	15.000	0
Lemvig	3.950	8.000	8.000	8.000	0	8.000	0
Norddjurs	4.937	12.000	12.000	12.000	0	12.000	0
Odder	987	5.000	5.000	5.000	0	5.000	0
Randers	100.720	109.000	109.000	109.000	0	109.000	0
Ringkøbing-Skjern	23.699	30.000	30.000	30.000	0	30.000	0
Silkeborg	76.034	80.000	80.000	80.000	0	80.000	0
Skanderborg	14.812	22.000	22.000	22.000	0	22.000	0
Skive	41.473	41.000	41.000	41.000	0	41.000	0
Struer	8.887	11.000	11.000	11.000	0	11.000	0
Syddjurs	12.837	17.000	17.000	17.000	0	17.000	0
Viborg	72.084	72.000	72.000	72.000	0	72.000	0
Aarhus	527.299	521.000	521.000	521.000	0	521.000	0
Regionen	730.714	726.000	726.000	726.000	0	726.000	0
I alt	1.777.412	1.850.000	1.850.000	1.850.000	0	1.850.000	0

Finanspolitik

Nedenstående tabel angiver fordelingen af forventede udgifter ved Midttrafiks finanspolitik:

Øversigt over finanspolitik

Bestillere	Bestilleroversigt						
	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Forventet regnskab, 3. kvartal (u. corona)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	48.130	0	10.000	-12.000	0	-12.000	-12.000
Hedensted	12.009	0	3.000	-3.000	0	-3.000	-3.000
Herning	85.406	0	17.000	-20.000	0	-20.000	-20.000
Holstebro	55.991	0	7.000	-8.000	0	-8.000	-8.000
Horsens	90.027	0	17.000	-21.000	0	-21.000	-21.000
Ikast-Brande	32.731	0	6.000	-7.000	0	-7.000	-7.000
Lemvig	19.966	0	4.000	-5.000	0	-5.000	-5.000
Norddjurs	48.980	0	10.000	-12.000	0	-12.000	-12.000
Odder	16.896	0	3.000	-4.000	0	-4.000	-4.000
Randers	160.612	0	29.000	-36.000	0	-36.000	-36.000
Ringkøbing-Skjern	53.407	0	10.000	-12.000	0	-12.000	-12.000
Silkeborg	96.299	0	18.000	-23.000	0	-23.000	-23.000
Skanderborg	54.885	0	11.000	-13.000	0	-13.000	-13.000
Skive	68.445	0	13.000	-16.000	0	-16.000	-16.000
Struer	10.372	0	2.000	-2.000	0	-2.000	-2.000
Syddjurs	38.953	0	8.000	-10.000	0	-10.000	-10.000
Viborg	76.067	0	15.000	-19.000	0	-19.000	-19.000
Aarhus	832.949	0	163.000	-207.000	0	-207.000	-207.000
Region Midtjylland	1.641.553	0	309.000	-404.000	0	-404.000	-404.000
I alt	3.443.677	0	655.000	-834.000	0	-834.000	-834.000

Bilag 3

Forventet regnskab, 3. kvartal – Bestilleroverblik

Nedenfor vises et skema med overblik over forventet regnskab efter 3. kvartal 2020 for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller. Generelt gælder for alle bestillere, at der er merudgifter til busdrift i forbindelse med en øget rengøringsindsats som følge af coronakrisen. Tilsvarende er indregnet en mindreindtægt som følge af faldende passagertal.

Trafikselskaberne har indgået aftale med staten om kompensation for merudgifter og mindreindtægter som følge af corona. Den statslige kompensation for 2020 fremgår af tabellerne.

Af yderligere generelle ændringer kan nævnes justerede afregningspriser for buskørsel som følge af faldende indeks, der anvendes til regulering af betaling til busselskaber.

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	24.324.359	27.312.000	26.049.000	27.002.000	287.000	-597.000
Hedensted	5.939.899	7.085.000	7.785.000	7.673.000	353.000	235.000
Herning	44.006.231	45.950.000	49.980.000	50.679.000	3.853.000	876.000
Holstebro	27.542.493	18.751.000	19.997.000	20.652.000	1.624.000	277.000
Horsens	44.300.978	47.264.000	53.514.000	53.765.000	4.470.000	2.031.000
Ikast-Brande	15.898.155	16.484.000	16.086.000	16.191.000	194.000	-487.000
Lemvig	9.876.466	10.579.000	9.685.000	10.106.000	-360.000	-113.000
Norddjurs	22.258.640	27.368.000	25.605.000	26.093.000	-85.000	-1.190.000
Odder	7.882.042	8.904.000	10.596.000	10.876.000	352.000	1.620.000
Randers	78.555.658	80.079.000	86.038.000	88.987.000	9.191.000	-283.000
Ringkøbing-Skjern	26.106.263	27.722.000	26.582.000	27.332.000	798.000	-1.188.000
Silkeborg	46.561.784	46.644.000	52.124.000	51.489.000	5.461.000	-616.000
Skanderborg	27.198.282	29.924.000	30.114.000	30.579.000	1.234.000	-579.000
Skive	33.946.123	36.285.000	36.601.000	38.202.000	1.542.000	375.000
Struer	5.295.979	5.556.000	5.872.000	5.970.000	414.000	-
Syddjurs	19.711.157	22.297.000	22.348.000	23.292.000	799.000	196.000
Viborg	38.500.951	42.130.000	45.083.000	45.774.000	4.738.000	-1.094.000
Aarhus	331.495.777	363.192.000	414.096.292	417.959.292	83.131.000	-28.363.708
Regionen	542.968.105	541.347.000	620.255.500	630.621.500	85.573.000	3.701.500
Øvrige	298.144.900	303.683.620	286.021.620	231.072.620	-68.000	-72.543.000
Total	1.650.514.245	1.708.556.620	1.844.432.412	1.814.315.412	203.501.000	-97.742.208

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Favrskov Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Favrskov	24.324.359	27.312.000	26.049.000	27.002.000	287.000	-597.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 27,0 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Samtidig forventes statslig kompensation på 0,3 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Favrskov Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 0,6 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lavere afregningsats med busselskaberne end budgetteret, samt mindreudgifter til rabatruter som følge af reduceret kørselsomfang.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Hedensted Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Hedensted	5.939.899	7.085.000	7.785.000	7.673.000	353.000	235.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 7,7 mio. kr. Det er ca. 0,6 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 0,4 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Hedensted Kommune er dermed et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i merudgifter til opjustering af rute 220 samt mindreindtægter, der ikke vedrører corona.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Herning Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Herning	44.006.231	45.950.000	49.980.000	50.679.000	3.853.000	876.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 50,7 mio. kr. Det er ca. 4,8 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 3,9 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Herning Kommune er dermed et merforbrug på ca. 0,9 mio. kr.

Dette skyldes opdaterede afregningssatser, som hovedsageligt er forårsaget af, at kørselssammensætningen i køreplanerne afviger fra budgetgrundlaget. Dertil kommer mindreindtægter, der ikke vedrører corona.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Holstebro Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Holstebro	27.542.493	18.751.000	19.997.000	20.652.000	1.624.000	277.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 20,7 mio. kr. Det er ca. 1,9 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 1,6 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Holstebro Kommune er dermed et merforbrug på ca. 0,3 mio. kr.

Dette skyldes primært mindreindtægter, der ikke vedrører corona.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Horsens Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Horsens	44.300.978	47.264.000	53.514.000	53.765.000	4.470.000	2.031.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 53,8 mio. kr. Det er ca. 6,5 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på knap 4,5 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Horsens Kommune er dermed et merforbrug på knap 2,1 mio. kr.

Dette skyldes primært øgede udgifter til bybuskørsel, med indregning af to nye ruter (13 og 14) fra køreplansskiftet 2020.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Ikast-Brande Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Ikast-Brande	15.898.155	16.484.000	16.086.000	16.191.000	194.000	-487.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 16,2 mio. kr. Det er ca. 0,3 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Samtidig forventes statslig kompensation på 0,2 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Ikast-Brande Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 0,5 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lavere afregningsssats med busselskaberne end budgetteret, samt en korrektion i afregning for tidligere periode.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Lemvig Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Lemvig	9.876.466	10.579.000	9.685.000	10.106.000	-360.000	-113.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 10,1 mio. kr. Det er ca. 0,5 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Kommunen skal dog, som led i kompensationsaftalen mellem regeringen, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner aflevere 0,4 mio. kr. i coronarelateret mindreforbrug til staten. Det skyldes, at udgifter til Flexbus er faldet. Den reelle budgetafvigelse for Lemvig Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Norddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Norddjurs	22.258.640	27.368.000	25.605.000	26.093.000	-85.000	-1.190.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 26,1 mio. kr. Det er ca. 1,3 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Kommunen skal dog, som led i kompensationsaftalen mellem regeringen, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner aflevere 0,1 mio. kr. i coronarelateret mindreforbrug til staten. Den reelle budgetafvigelse for Norddjurs Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 1,2 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i lavere afregnings-sats med busselskaberne end budgetteret, samt at de økonomiske konsekvenser af en række ændringer i 2020 har vist sig lavere end forventet.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Odder Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Odder	7.882.042	8.904.000	10.596.000	10.876.000	352.000	1.620.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 10,9 mio. kr. Det er ca. 2,0 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 0,4 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Odder Kommune er dermed et merforbrug på ca. 1,6 mio. kr.

Årsagen hertil skal primært findes i en konkurs hos det tidligere busselskab Malling Turistkørsel, og en overdragelse af kørslen til Arriva.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Randers Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Randers	78.555.658	80.079.000	86.038.000	88.987.000	9.191.000	-283.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 89,0 mio. kr. Det er ca. 8,9 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 9,2 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Randers Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Ringkøbing-Skjern Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Ringkøbing-Skjern	26.106.263	27.722.000	26.582.000	27.332.000	798.000	-1.188.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 27,3 mio. kr. Det er ca. 0,4 mio. kr. under de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 0,8 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Ringkøbing-Skjern Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 1,2 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet, samt et let reduceret kørselsomfang i forhold til budgettet.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Silkeborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Silkeborg	46.561.784	46.644.000	52.124.000	51.489.000	5.461.000	-616.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 51,5 mio. kr. Det er ca. 4,9 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 5,5 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Silkeborg Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 0,6 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet. Dette modsvares til dels af lavere indtægter som ikke skyldes corona.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Skanderborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Skanderborg	27.198.282	29.924.000	30.114.000	30.579.000	1.234.000	-579.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 30,6 mio. kr. Det er ca. 0,7 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 1,2 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Skanderborg Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 0,6 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Skive Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Skive	33.946.123	36.285.000	36.601.000	38.202.000	1.542.000	375.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 38,2 mio. kr. Det er ca. 1,9 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 1,5 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Skive Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 0,4 mio. kr.

Dette skyldes primært en opjustering af kørselsomfanget på rute 410 – 412.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Struer Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Struer	5.295.979	5.556.000	5.872.000	5.970.000	414.000	-

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 6,0 mio. kr. Det er ca. 0,4 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på et tilsvarende beløb til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Der er derfor reelt ingen budgetafvigelse for Struer Kommune.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Syddjurs Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Syddjurs	19.711.157	22.297.000	22.348.000	23.292.000	799.000	196.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 23,3 mio. kr. Det er ca. 1,0 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 0,8 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Syddjurs Kommune er dermed et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr.

Dette skyldes bl.a. lidt forøget kørsel på rute 312 og 351.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Viborg Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Viborg	38.500.951	42.130.000	45.083.000	45.774.000	4.738.000	-1.094.000

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 45,8 mio. kr. Det er ca. 3,7 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 4,7 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Viborg Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 1,1 mio. kr.

Årsagen til dette er primært lavere afregningssatser med busselskaberne end forventet.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Aarhus Kommune

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Aarhus	331.495.777	363.192.000	414.096.292	417.959.292	83.131.000	-28.363.708

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 418 mio. kr. Det er ca. 54,8 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 83,1 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Aarhus Kommune er dermed et mindreforbrug på ca. 28,2 mio. kr.

Der er flere modsatrettede forklaringer på mindreudgifter. Justeringer i afregningssatserne i forhold til det budgetterede medfører samlet en mindreudgift på 14,0 mio. kr., ligesom der i det forventede regnskab er indregnet en tilbageførsel fra BAAS på 25,4 mio. kr. for kørsel der ikke har været i udbud. Dette var ikke indregnet i budgettet. I modsat retning trækker mindreindtægter, som ikke skyldes corona. Dette beløb udgør 11,2 mio. kr. og skyldes primært faldende indtægter for salg af Ungdomskort samt færre indtægter fra tog-omstigere.

Forventet regnskab, 3. kvartal 2020 – Region Midtjylland

Bestiller	Regnskab 2019	Budget 2020	Forventet regnskab, 2. kvartal 2020	Forventet regnskab, 3. kvartal 2020	Forventet statslig kompensation (coronaeffekt)	Resterende budgetafvigelse*
Regionen	542.968.105	541.347.000	620.255.500	630.621.500	85.573.000	3.701.500

Det forventede regnskab efter 3. kvartal viser samlede udgifter på 630,6 mio. kr. Det er ca. 89,3 mio. kr. over de budgetterede udgifter.

Der forventes statslig kompensation på 85,6 mio. kr. til finansiering af merudgifter og mindreindtægter i forbindelse med corona. Den reelle budgetafvigelse for Region Midtjylland er dermed et merforbrug på ca. 3,7 mio. kr.

Der er flere modsatrettede forklaringer på merudgiften. Som de væsentligste kan nævnes en mindreudgift på 7,0 mio. kr., på grund af andre afregningssatser end forudsat ved budgetlægningen. I modsat retning trækker bl.a. mindreindtægter, der ikke er corona-afhængige på 10,5 mio. kr. Disse kommer primært fra faldende salg af Ungdomskort og færre indtægter fra tog-omstignere.

Flexbus	Kommune	Budget før	Tillægsbevilling	Budget efter	Årsag
	Randers	0	666.000	666.000	Ny kørsel (beløb udfyldt af Midttrafik pba. forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal)
	Syddjurs	0	181000	181.000	Ny kørsel (beløb udfyldt af Midttrafik pba. forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal)

Kommunal	Kommune	Budget før	Tillægsbevilling	Budget efter	Årsag
Aflastningskørsel	Skanderborg	18.000	-6.000	12.000	Skanderborg Kommune anmodede i foråret om at få budgettet nedjusteret

Plustur (under området Flextur)	Kommune	Budget før	Tillægsbevilling	Budget efter	Årsag
	Skanderborg	-	112.000	112.000	Ny kørsel fra januar 2020 (beløb udfyldt af Midttrafik pba. forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal)
	Norddjurs	-	63.000	63.000	Ny kørsel fra foråret 2020 (beløb udfyldt af Midttrafik pba. forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal)
	Favrskov	-	20.000	20.000	Ny kørsel fra november 2020 (beløb udfyldt af Midttrafik)

MIDTTRAFIK

NY INDTÆGTSMODEL OG DENS RESULTATER

NOTAT

ADRESSE COWI A/S
 Parallevej 2
 2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Metode	3
2.1	Rejsekort	5
2.2	Enkeltbilletter	6
2.3	Klippekort	10
2.4	Pendlerkort	10
2.5	Skolekort	12
2.6	Ungdomskort	13
2.7	Særlige pensionistkort	15
2.8	Øvrige billetter og kompensationer	16
3	Afslutning	17

1 Indledning

Der er de seneste år sket en række forandringer i forhold til billetter, takstsystem og udbud af den kollektive trafik i Midttrafik, hvor følgende kan fremhæves:

- > Rejsekortet er blevet implementeret og udbredelsen vokser, så nogle af de gamle billettyper er blevet udfaset i forbindelse med indførelsen.
- > Der er udviklet og implementeret en Midttrafik app til køb af billetter, hvilket har betydet et fald i salget på de fysiske salgssteder.
- > Der er indført nyt takstsystem i Midttrafik og lukket en række salgssteder.

PROJEKTNR.

A113300

DOKUMENTNR.

1000

VERSION

04

UDGIVELSESDATO

6. okt. 2020

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

JGL/JARI

KONTROLLERET

KBJN

GODKENDT

JGL

- > Bus & Tog-samarbejdet er blevet erstattet af Takst Vest med nye billetter og rejseregler til følge.
- > Letbanen åbnede i Aarhus i 2017 og busbetjeningen er blevet reduceret som konsekvens heraf.

Hele denne forandring har skabt både nye og væsentligt bedre muligheder for at beregne indtægtsdelingen mellem bestillerne i Midttrafik på. Således indeholder data fra brug af Rejsekort og muligheden for opslag i Rejseplanen, nye og mere detaljerede oplysninger om dels hvordan der rejses, og dels hvilke muligheder, der er for at rejse mellem A og B.

Midttrafik har derfor besluttet at lave en ny model til indtægtsdeling, der bygger på en række nye principper, som tager højde for ændringerne i brug, køb og salg af billetter.

Den hidtidige model før 2017 indtægtsdelte på mulige datakilder ud fra en faglig vurdering. Indtægtsdelingen fandt primært sted ud fra salgssted og kendskab til generelt anvendelsesområde, da konkret faktabaseret viden ikke var til stede. En egentlig rejsehjemmelundersøgelse gennemførtes ikke, da den både er omkostningstung at gennemføre og behæftet med en usikkerhed grundet den stikprøvebaserede metode til indsamling af information.

I perioden 2017 og indtil den nye indtægtsdelingsmodel tages i anvendelse er der brugt en budgetmodel i forbindelse med indtægtsdelingen. Dvs. at bestillerne udenfor Aarhus-området som udgangspunkt har fået tilført de indtægter der er budgetteret med, mens regulering i forhold til regnskabsresultatet er sket indenfor Aarhus Kommune og Regionens kørsel i Aarhus-området.

Baggrunden for metoden fra 2017 har været, at den primære usikkerhed om indtægterne har omhandlet de indtægtsmæssige konsekvenser af Letbanens indførelse. Betydelige indtægtsmæssige konsekvenser pga. Letbanen, skal alene påvirke resultatet for Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Er der sket ændringer hos de andre bestillere, er dette håndteret vurderingsmæssigt, – enten ved budgetlægningen eller ved regnskabsaflæggelsen, uden virkning som følge af Letbanen

Med adgang til nye data om, hvor og hvornår billetter og kort er benyttet, vil den nye metode til fordeling ske med udgangspunkt i denne nye viden. Der opnås således mulighed for en mere præcis fordeling af indtægterne da det med implementering af nye billetteringssystemer (primært Rejsekort og Midttrafiks mobilapp) er blevet muligt at registrere anvendelsen af kort og billetter mere præcist. Herudover indgår Rejseplanen, og således den aktuelle køreplan i fordelingen af indtægterne.

I den nye indtægtsfordelingsmodel er der defineret følgende finansieringsenheder (FE):

- > Kommunerne i Region Midtjylland
- > Region Midtjylland
- > Letbanen
- > Lokaltog

Indtægtsdelingen mellem bestillerne dækker kun rejse med bus/letbane/lokaltoget i Midttrafikområdet. Forud for modelberegningen, er der foretaget en fordeling ud fra principperne i bus-tog aftalen i regi af Bus & Tog og Takst Vest. Det er resultatet herfra, der indgår i modellen som en del af indtægtsgrundlaget, og fordeles i modellen til bus/letbane/lokaltoget og bestiller.

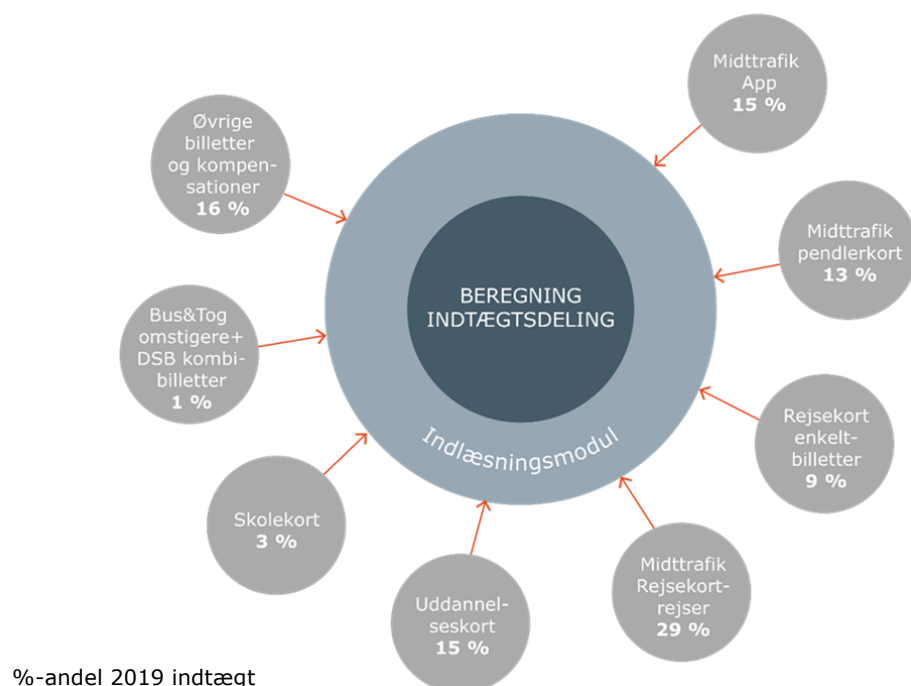
Dette notat beskriver de overordnede principper i metoden til ny indtægtsdeling blandt bestillerne i Midttrafik og præsenterer udvalgte resultater gennem eksempler på konkrete billetters indtægtsfordeling.

Afslutningsvis er kvaliteten i modellen og dens resultater beskrevet og vurderet i forhold til den hidtidige indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik.

2 Metode

Det overordnede princip i den nye model er, i modsætning til tidligere indtægtsdeling, at der **indtægtsdeles på den enkelte rejse**. Således bliver hver enkelt rejse fordelt på transportmiddel og konkret rute (bus/letbane/lokaltoget) og andelen af indtægten fra rejsen svarer til den del af rejsens længde, der er udført på et givent transportmiddel. Fordeling på rejseniveau er den grundlæggende årsag til, at den nye model giver en væsentlig ændring i resultatet af indtægtsdelingen for nogle bestillere, idet skift mellem transportmidler og ruter indgår mere korrekt i beregningen end tidligere.

Den nye model kan samlet illustreres som nedenfor, og består overordnet af tre elementer: **datakilder**, et **indlæsningsmodul** og en **beregningsdel**.



Datakilderne dækker over data vedr. salget af de forskellige billetter og indeholder varierende oplysninger om gyldighed, pris, på- og afstigningssted, benyttet transportmiddel mv. Hovedparten af datakilderne er på rejseniveau, men der er datakilder, der blot indeholder den samlede indtægtsmasse for en given billettype eller område (f.eks. data fra billetautomaterne i Busselskabet Aarhus Sporveje).

Datakilderne indsamles og indlæses i modellen via **indlæsningsmodulet**, hvorefter **beregningen** af indtægtsdelingen igangsættes. Der kan gennemføres en modelberegning dækkende fra ét kvartal og op til ét år. Perioden for en modelberegning defineres i modellen, men styres delvist også af perioden, som data i datakilden dækker.

Fordelingen af indtægter tager udgangspunkt i indtægten for den enkelte rejse. Hvis oplysningerne om den enkelte rejse i datakilden er mangelfuld, verificeres enten via Rejseplanopslag eller Rejsekortopslag eller i kombination af begge. Rejseplanen benyttes til at slå mulige rejseveje op mellem to givne punkter, og er der flere muligheder, anvendes Rejsekortdata til at fastlægge frekvensen for valg af rejsevej. Rejser på Rejsekort indgår derfor som repræsentativ kilde for, hvordan passagererne generelt anvender bus/letbane/lokaltoget i Midttrafik.

Brug af data fra Rejsekort medfører et behov for en faktor til at styre, at det kun er de hyppigst forekommende rejsekombinationer (HFR) på en given rejserelation, der indgår i fastlæggelse af indtægtsdeling. HFR-faktoren er indført som en variabel, som brugeren af modellen kan fastlægge. I de gennemførte testkørsler vedr. indtægter for 2019 og 2020 er anvendt en HFR-faktor på 2%, hvilket betyder at rejsekombinationer, der forekommer mindre end 2% på en given rejserelation ikke medtages. For rejserelationer, hvor HFR udelukker alle kombinationer på Rejsekort i den givne relation, nulstilles HFR-faktoren i den pågældende relation og alle kombinationer medtages.

For nogle rejser anvendes også forventet tidspunkt for rejse til at fastlægge rutevalg – f.eks. skolekort, der forventes at ankomme om morgenen mellem kl. 07.30 og 08.30. Desuden er der indlagt en maksimal rejsetid på to timer. Dette er for at fange eventuelle ruter, der er specifikt køreplanlagt for skoleelever.

Den rutefordelte indtægt fordeles afslutningsvis på bestillerniveau ud fra ejerskab af de enkelte ruter (bus/letbane/lokaltoget).

Der er defineret fire overordnede principper til fordeling af indtægten fra en given rejse. De fire principper er i prioriteret rækkefølge:

- > **Princip 1** – Information fra kort/billet er tilstrækkelig til at lave fordelingen. (En gennemregning af 2019-indtægter i Midttrafik (ca. kr. 757 mio.) viser, at ca. 29% af indtægterne fordeles efter princip 1).
- > **Princip 2** – Information fra kort/billet gør det muligt at fastlægge rejsen ud fra opslag i **Rejseplanen**. Findes der kun én rejsemulighed kan indtægten fordeles direkte. Findes der flere rejsemuligheder, benyttes data fra **Rejsekort** til at fordele benyttelsen af de forskellige rejsemuligheder. (En

gennemregning af 2019-indtægter i Midttrafik (ca. kr. 757 mio.) viser, at ca. 16% af indtægterne fordeles efter princip 2).

- > **Princip 3** – Informationen fra kort/billet er ikke tilstrækkelig til, at mulige rejseruter kun kan fastlægges ved hjælp af **Rejsekortdata**. Det kan eksempelvis være en 2-zoners billet købt i en bus i zone 410 (Herning), hvor rejser på Rejsekort bruges til at fastlægge hvilke mulige rejseveje, der kan gennemføres fra det aktuelle stoppested/zone med en given rejse længde. (En gennemregning af 2019-indtægter i Midttrafik (ca. kr. 757 mio.) viser, at ca. 39% af indtægterne fordeles efter princip 3).
- > **Princip 4** – Kort og billetter, der ikke kan fordeles efter princip 1-3. Det er billetter, hvor oplysninger om rejsen er ikke-eksisterende, f.eks. soldaterkort, kombibilletter med Djurs Sommerland eller rejser, der bliver afvist i Rejseplanen fordi Rejseplanen ikke kan finde en mulig rejsevej mellem relationerne. (En gennemregning af 2019-indtægter i Midttrafik (ca. kr. 757 mio.) viser, at ca. 16% af indtægterne fordeles efter princip 4).

Af de ca. 16%, der fordeles efter princip 4, er det ca. 40%, der fordeles efter en faglig velunderbygget vurdering, mens de resterende ca. 60% fordeles ud fra, hvordan fordelingen efter princip 1-3 er faldet ud. Det betyder, at der sammenlagt er mere end 90% af indtægterne, der i den nye model fordeles efter hvordan passagererne rent faktisk anvender busser, letbane og lokalbaner i Midttrafik.

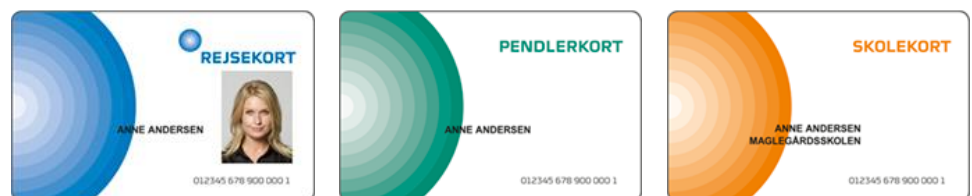
I det efterfølgende gennemgås de enkelte billettyper og datakilder med en beskrivelse af, hvordan indtægtsdelingen er fastlagt i forhold til de fire principper.

Med beskrivelserne følger konkrete eksempler, der illustrerer metode og principper for indtægtsdelingen i den nye model. Eksemplerne illustrerer, at fordeling foretages på rejseniveau med opdeling på alle benyttede ruter (bus/letbane/lokaltoget) på den pågældende rejse.

Modellen summerer resultaterne på rute- og bestillerniveau og opregnes efterfølgende i forhold til regnskabsresultatet til den endelige indtægtsfordeling.

2.1 Rejsekort

Der findes forskellige muligheder for rejse med Rejsekort. Der er den oprindelige brug, hvor der kræves check-ind og check-ud for hver rejse (Rejsekort Classic og Rejsekort pendler kombi, Rejsekort flex, Rejsekort anonymt og Rejsekort erhverv) og som alle har det blå design.



Herudover findes der Rejsekort, hvor der ikke er krav om check-ind og check-ud på alle rejser f.eks. Rejsekort pendlerkort (grønt design).

Rejsekort med det blå design, fordeles af Rejsekort A/S og der leveres en indtægtsdeling på ruteniveau, som læses ind i modellen uden videre bearbejdning – dvs. der fordeles i forhold til princip 1. Det er også denne del af Rejsekortdata, der benyttes i princip 3.

Omsætningen på Rejsekortrejser (classic – ikke pendlerkort) udgjorde i 2019 218 mio. kr. Det var 29 % af de samlede fordelte indtægter.

Fordeling af Rejsekort med det grønne design er beskrevet under afsnit 2.4.

2.2 Enkeltbilletter

Der indgår enkeltbilletter fra i alt seks kilder:

- > Enkeltbillet solgt på Rejsekortudstyr
- > Enkeltbillet solgt i Midttrafik app
- > Enkeltbillet solgt hos Busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS)
- > Enkeltbillet solgt på RVM-billetudstyr (Aarhus Letbane)
- > Busrejse på DSB-kombi billetter
- > Omstigning på DSB tog-enkeltbillet

Rejsekortudstyr

Enkeltbilletter solgt på Rejsekortudstyr har oplysninger om stoppested, antal zoner og ruteid for, hvor billetten er solgt og kan derfor fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser). Rejsekortdata (blåt design) benyttes til at fordele indtægten.

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

99% af enkeltbilletindtægterne på Rejsekortudstyr fordeles efter Rejsekortrejser fra samme startstoppested, samme rutenummer og over samme zoneantal. Ved de resterende rejser mangler oftest et rutenummer, og indtægten fordeles ud fra opslag på startstoppested og zoneantal.

Eksempel 1

2-zoners enkeltbillet købt med start i Randers i rute 3 på Busterminalen til en pris på kr. 11 (børnebillet). Billetten fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser) og resultatet af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
3 (Randers)	8,14
4 (Randers)	1,10
5 (Randers)	0,88
6 (Randers)	0,44
1 (Randers)	0,44
	11,00

Eksempel 2

16-zoners enkeltbillet købt på RVM automat med start i Letbanen på Grenaa Trafikterminal (stoppested 707000501) til en pris på kr. 162 (voksenbillet). Billetten fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser) og resultatet af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
Letbanen	130,30
100	18,20
200	5,40
113	4,50
118	3,60
	162,00

Midttrafik app

For enkeltbilletter købt i Midttrafiks app kendes oplysningen om, hvor billetten er købt og det antages at være identisk med startsted for rejsen. Herudover kendes antal gyldige zoner.

Indtægtsdelingen på ruteniveau foretages ud fra rejser på Rejsekort (blåt design).

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

85% af salg i app fordeles efter Rejsekortrejser fra samme startstoppested, samme rutenummer og samme zoneantal eller samme slutstoppested/zone.

11% af app salg fordeles efter Rejsekortrejser fra samme startzone og med samme zoneantal eller samme slutstoppested. De sidste 4 % fordeles i forhold til opslag på Rejseplanen, da denne kun viser én mulighed.

Eksempel 3

2-zoners enkeltbillet voksen købt på app med start på stoppested Pihlkjærvej/Holme Ringvej (Aarhus Kommune) (nr. 751418802) og slut på stoppested Aarhus H (nr. 8600053). Billetten fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser) og resultatet af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
4A (Bybus Aarhus)	17,00
17 (Bybus Aarhus)	3,00
	20,00

Eksempel 4

2-zoners enkeltbillet voksen til 2 personer købt på Midttrafik app med start på stoppested Plutovej/Marsallé (Horsens Kommune). Der er ikke angivelse af slutsted, så billetten fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser) og resultatet af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
7 (Horsens)	20,00
1 (Horsens)	8,33
9 (Horsens)	7,22
12 (Horsens)	4,44
	40,00

Aarhus-bybusser

Indtægten fra bybusbilletter købt i automaterne i Busselskabet Aarhus Sporvejes busser, opgøres som et samlet salg. Antal og gyldighed for de solgte billetter kendes, men salget kan ikke henføres til en rute, og skift mellem ruterne kendes ikke. Billetterne er desuden gyldige til rejse i regionens busser og Letbanen, men omstigningssted mellem bybus og regionalbus/Letbanen kendes ikke.

Kontantsalget i bybusserne er selvbetjent og kræver møntbetaling og erfaringsmæssigt sælges der ikke mange billetter ud over bybusrejsen. Kunder, der starter en rejse i en bybus i Aarhus, vil som hovedregel foretage tilkøb ved vidererejse med regionalbus eller Letbane.

Dette betyder at fordelingen af enkeltbilletter solgt i bybusserne i Aarhus ikke på rimelig vis kan fordeles til Letbane og Regionale busser ud fra Rejsekortrejser.

Billetindtægten i Busselskabet Aarhus Sporveje henføres derfor udelukkende til Aarhus Kommune. Der indtægtsdeles således efter princip 4.

Aarhus/Letbanen/Regionen

Da omstigning på Aarhus Sporveje billetter ikke fordeles til hhv. Letbanen og Regionen, får Aarhus Kommune tilsvarende ikke indtægter fra salget af enkeltbilletter (RVM'er) på Letbanen og på Rejsekortudstyr i Region Midtjyllands busser.

Billettering i de tre transportmidler (gul-bus, blå-bus og Letbanen) er forskellig og specielt billetteringen i de gule-busser adskiller sig, som beskrevet ovenfor. Det er derfor vurderet, at den fagligt mest korrekte måde at håndtere indtægtsdelingen mellem parterne i Aarhus-området (bybus, regionalbus og Letbanen) er at henføre al kontantsalg til den part, der har solgt billetten. Vurderingen er, at den omstigning, der sker mellem bybus, regionalbus/Letbane i Aarhusområdet udligner hinanden.

Det samlede kontantsalg

Den samlede indtægt på enkeltbilletter solgt i bus eller på billetautomater i 2019 udgjorde 86 mio. kr. (af disse vedrørte godt 16 mio. kr. salg i bybusautomater i Aarhus og 4 mio. kr. salg på RVM-automater langs letbanestationer). Samlet var det ca. 11 % af de samlede fordelte indtægter.

Kombibillet

I forbindelse med indførelsen af Takst Vest sælges der nu en kombineret tog- & busbillet, der udstedes af DSB. Billetten er gyldig til rejse i både DSB og Arriva tog og til rejse med bus udover omstigningsområdet.

DSB foretager en indtægtsdeling mellem togselskaberne og busselskaberne og Midttrafik modtager betalingen for bus-delen af kombi-billetten.

Til rutefordeling indlæses data fra DSB, der indeholder oplysninger om gennemkørte zoner med bus. Indtægten rutes fordeles ud fra rejser på Rejsekort (blåt design) i de pågældende zoner.

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

42% af omsætning på kombibillet fordeles efter Rejsekortrejser fra samme startstoppested, samme rutenummer og samme zoneantal henh. samme slutstoppested/zone. 41% af omsætningen fordeles efter Rejsekortrejser fra samme startzone og med samme slutstoppested henh. slutzoner eller zone antal.

6% fordeles efter opslag i Rejseplanen og 11% fordeles efter Princip 4 (fordelingsnøgle som øvrige billetter i kategorien fordeler sig.)

Eksempel 5

En kombi-billet udstedt med gyldighed fra Aarhus til Thisted, hvor passageren stiger af på Skive St. og tager bussen videre herfra til Thisted med skift i enten Nykøbing eller Glyngøre. Midttrafiks andel bliver derfor busrejsen fra Skive til takstgrænsen (Glyngøre).

RUTE	BELØB KR.
40 (Skive-Nykøbing)	70,40
41 (Skive-Durup)	7,41
	77,81

Omstigning på DSB tog-enkeltbillet

Rejse på en tog-enkeltbillet udstedt af DSB giver ret til omstigning og fri rejse i bus/letbane/lokaltoget i omstigningsområdet. Omstigningsområdet er defineret som den takstzone, som togstationen er beliggende i.

DSB kompenserer trafikkselskabet med en pris pr. omstigning, der er fastlagt tilbage ved Bus & Tog-samarbejdets start i 1997 og herefter fremskrevet med udviklingen i pris- og løntallet.

Antallet af omstigere fastlægges ved en ny interviewundersøgelse, der gennemføres i Takst Vest regi i 2020.

Indtægten fra omstigning fordeles efter princip 4 til bestillere, hvor der findes togstationer med mulighed for omstigning til busruter, der giver mulighed for rejse inden for den pågældende takstzone. I byer, hvor der er mulighed for at

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

Den samlede indtægt for kombibilletter og omstigninger udgjorde i 2019 godt 10 mio. kr. Det er ca. 1,3% af den samlede fordelte omsætning.

anvende flere ruter, fordeles efter hvordan passagerer på Rejsekort rejser på de pågældende ruter i takstzonen.

2.3 Klippekort

I Midttrafiks app kan der købes klippekort, der i princippet er 10 enkeltbilletter med rabat. Klippekortet er udstedt til et antal gyldige zoner, og ved brug af et klip angiver passageren påstigningssted for rejsen.

Indtægtsdelingen på ruteniveau foretages ud fra rejser på Rejsekort (blåt design).

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

Den samlede omsætning på app'en af både klippekort og enkeltbilletter udgjorde i 2019 godt 112 mio. kr. Det er ca. 15 % af den samlede fordelte indtægt.

Eksempel 6

3-zoners klippekort voksen købt på Midttrafik app med start på Langenæs Allé (Aarhus Kommune). Der er ikke angivelse af slutsted, så billetten fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser) og resultatet af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
22	20,05
4A (Aarhus)	2,45
1A (Aarhus)	2,45
Letbane	1,23
2A (Aarhus)	0,82
	27,00

Eksempel 7

4-zoners klippekort til voksen købt på Midttrafik app med udgangspunkt i stoppested Karup (Viborg Kommune). Der er ikke angivelse af slutsted, så billetten fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser) og resultatet af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
53	28,45
953X	4,55
	33,00

2.4 Pendlerkort

Data om pendlerkort kommer fra to kilder:

- > Rejsekort
- > Salg fra Midttrafiks app

Rejsekort Rejsekort fordeles af Rejsedata hos Rejsekort A/S. Resultatet af denne fordeling viser, hvor stor en andel af prisen på det enkelte kort anvendes til henholdsvis togrejse og busrejse. Det enkelte udstedte kort fordeles i forhold til hvordan Rejsekortrejser (blåt design) rejser i tilsvarende relation. Her vil nogen være solo-togrejser, solo-busrejser og kombinerede bus- og togrejse.

Salg Midttrafiks app Periodekort solgt på Midttrafiks app håndteres også i første omgang af Rejsedata hos Rejsekort A/S, der returnerer busrejsedelen tilsvarende Rejsekort med grønt design. Fordelingen af busrejsedelen foretages sammen med busrejsedelen fra Rejsekort med grønt design.

Busrejsedelen (solobus og busdelen fra den kombinerede Bus & Tog-rejse) indlæses i Midttrafiks model, og der foretages en fordeling af busrejsedelen på rute- og bestillerniveau ud fra opslag i Rejseplanen (princip 2). Hvis det er muligt at anvende forskellige busruter til gennemførelsen af busrejsedelen på et givent periodekort, benyttes Rejsekortdata (blåt design) til at fordele mellem ruter.

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

97% af omsætningen (101,0 mio. kr.) fordeles efter Rejsekortrejser mellem samme start og slutzone som indeholdt på pendlerkortet. 3% fordeles efter Princip 4 (fordelingsnøgle som øvrige pendlerrejser i kategorien fordeler sig).

Eksempel 8 Et voksent periodekort udstedt til rejse mellem zone 4420 (Holstebro) og 4450 (Ringkøbing) til en samlet pris på kr. 1.074,90, men hvor Midttrafik får kr. 5,87, da rejser på Rejsekort (blåt design) i denne relation viser, at passagererne benytter toget til rejse mellem Ringkøbing og Holstebro, og at enkelte passagerer foretager en omstigning til en bybus i Holstebro.

Midttrafiks andel fordeles efter princip 3 (Rejsekortrejser) til følgende ruter:

RUTE	BELØB KR.
1 (Holstebro)	1,39
4 (Holstebro)	1,16
5 (Holstebro)	2,44
7 (Holstebro)	0,87
	5,86

Eksempel 9

Et voksent periodekort udstedt til rejse mellem zone 4301 (Aarhus) og 4305 (Lisbjerg/Trige) til en samlet pris på kr. 499,80, hvor Midttrafik skal have alle pengene, der rutefordeler efter princip 3 (Rejsekortrejser):

RUTE	BELØB KR.
Letbanen	183,36
2 (Bybus Aarhus)	164,36
118 (Aarhus-Randers)	59,04
117 (Aarhus-Hadsten)	66,99
200 (Skanderborg–Aarhus–Hinnerup)	26,05
	499,80

Eksempel 10

Et voksent periodekort udstedt til rejse mellem zone 4410 (Herning) og 4458 (Vildbjerg) til en samlet pris på kr. 516,46, hvor Midttrafik får kr. 105,74 dels for rejse med bus mellem Herning og Vildbjerg dels for benyttelse af bus i forbindelse med togrejse mellem Herning og Vildbjerg. Midttrafiks andel fordeles til følgende ruter:

RUTE	BELØB KR.
150 (Herning – Vildbjerg)	92,53
1 (Herning)	8,52
7 (Herning)	2,61
8 (Herning)	2,09
	105,74

Den samlede pendlerkortomsætning udgjorde i 2019 ca. 101 mio. kr. Det er ca. 13% af den samlede omsætning.

2.5 Skolekort

Skolekort er udstedt med en gyldighedsperiode på mere end én måned og både hjemadresse og skolens adresse er kendt.

Rejser på skolekort er ofte korte rejser inden for én kommune og grundet pligten til befordring af skoleelever er der etableret en række specielle skoleruter, der kun kører i forbindelse med skolestart og -slut.

For at sikre, at de bliver indtægtsfordelt ved opslag i Rejseplanen, er rejse på skolekort defineret til at skulle ankomme ved skolen mellem kl. 7.30 og 8.30 samt have en maksimal rejsetid på 2 timer.

Opslag i Rejseplanen (princip 2) benyttes til fastlæggelse af rutefordelingen og hvor der kan anvendes flere forskellige rejseruter ifølge Rejseplanen, benyttes rejser på Rejsekort (blåt design) til at fordele indtægten.

Rejser på skolekort, der ikke kan fordeles fordi der ved hjælp af Rejseplanen ikke kan findes en egnet rejsevej, tildeles den bestiller (kommune), hvor skolen er placeret.

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

85% af omsætningen (ca. 20 mio. kr. svarende til 3% af den samlede omstning) fordeles ved opslag i Rejseplanen og kan entydigt henføres til rutenummer. 15% kan ikke findes i Rejseplanen og fordeles til den kommune hvori skolen er beliggende.

Eksempel 11

Skolekort udstedt til 3 zoner til en elev med bopæl i Roslev og som går i 10. klasse på skolen på H.C. Ørstedvej i Skive. Prisen for kortet er kr. 2.745,50, men modelkørslen dækker kun en periode på ca. 2 måneder af kortets gyldighedsperiode. Billetten fordeles efter princip 2 (Rejseplanen og rejser på Rejsekort), med ankomst mellem kl. 7.30 og 8.30 og en maksimal rejsetid på 2 timer. Resultatet af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
13 (Herning – Skive)	69,63
420 (lokalrute Skive)	208,89
421 (lokalrute Skive)	139,26
	417,78

2.6 Ungdomskort

Der findes 3 forskellige typer af Ungdomskort:

- > Elever på ungdomsuddannelser (UU-kort)
- > Elever på videregående uddannelser (VU-kort)
- > 16-19-årige uden for uddannelse (XU-kort)

For UU- og VU-kort kendes hjemadresse og skole/uddannelsesadresse, mens der for XU-kort alene kendes en hjemadresse.

UU- og VU-kort fordeles efter princip 2 (Rejseplanen og rejser på Rejsekort), mens XU-kort fordeles efter princip 3 (rejser på Rejsekort).

Ved opslag i Rejseplanen anvendes der for UU-kort ankomst til skole mellem kl. 7.30 og 8.30 og for både UU og VU kort må den maksimale rejsetid ikke overstige 2 timer.

Eksempel 12

Ungdomskort (UU), der er udstedt til rejse fra en adresse i Videbæk til en adresse i Herning. Kortets pris er kr. 1.499. Ungdomskort fordeles efter princip 2 med en maksimal rejsetid på 2 timer. Da det er et UU-kort, anvendes yderligere kriterium at ankomst skal være mellem kl. 7.30 og 8.30. Resultat af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
952X	1.499,00
	1.499,00

Eksempel 13

Ungdomskort (UU), der er udstedt fra en adresse i Randers SØ til en adresse i Randers C. Kortets pris er kr. 1.125. Ungdomskort fordeles efter princip 2 med en maksimal rejsetid på 2 timer. Da det er et UU-kort, anvendes yderligere kriterium at ankomst skal være mellem kl. 7.30 og 8.30. Resultat af fordelingen er:

RUTE	BELØB KR.
4 (Randers)	1.125,00
	1.125,00

Eksempel 14

Ungdomskort VU udstedt til rejse fra en adresse i Aarhus C til en adresse i Silkeborg. Kortets pris er kr. 1.350. Ungdomskort fordeles efter princip 2 (Rejseplanen og rejser med Rejsekort) med en maksimal rejsetid på 2 timer. Rejsen foretages med rute 952X mellem Aarhus og Silkeborg og i Silkeborg stiges om til rute 4. Der indgår ikke tog i rejsen, da adressen i Aarhus ligger mere lige for i forhold til rute 952X frem for toget.

RUTE	BELØB KR.
4 (Silkeborg)	135,00
952X	1.215,00
	1.350,00

Eksempel 15

Ungdomskort VU udstedt til rejse fra en adresse i Grenaa til en adresse i Viby J. Kortets pris er kr. 1.628. Ungdomskort fordeles efter princip 2 (Rejseplanen og rejser med Rejsekort) med en maksimal rejsetid på 2 timer. Rejsen foretages med Letbanen – hhv. L1 og L2.

RUTE	BELØB KR.
Letbanen	1.628,00
	1.628,00

MODELKØRSEL AF DATA FRA REGNSKAB 2019:

UU-kort (omsætning 79 mio. kr.)

87% af omsætningen fordeles efter opslag i Rejseplan hvor korteste rejsevej benyttes. 10% fordeles på baggrund af fordelingen af Rejsekortrejser fra startstoppestedet. 3% fordeles efter Princip 4 (fordelingsnøgle som øvrige pendlerrejser i kategorien fordeler sig).

VU-kort (omsætning 27 mio. kr.)

92% af omsætningen fordeles efter opslag i Rejseplan hvor korteste rejsevej benyttes. 7% fordeles på baggrund af fordelingen af Rejsekortrejser fra startstoppestedet. 1% fordeles efter Princip 4 (fordelingsnøgle som øvrige pendlerrejser i kategorien fordeler sig).

XU-kort (omsætning 4 mio. kr.)

89% fordeles på baggrund af fordelingen af Rejsekortrejser fra startstoppestedet, mens 11% af omsætningen fordeles efter Princip 4 (fordelingsnøgle som øvrige pendlerrejser i kategorien fordeler sig).

2.7 Særlige pensionistkort

Der eksisterer to særlige ordninger for pensionister i Midttrafik:

- > Særlige pensionistkort i udvalgte kommuner
- > Deltidskort til pensionister

Særlige pensionistkort De særlige pensionistkort er et stærkt rabatteret pensionistkort som sælges i Randers, Holstebro, Struer og Horsens. Det særlige er, at det er gyldigt hele døgnet alle ugens 7 dage. Kortene er gyldige til både bybus, lokalruter og regionalruter.

Deltidskort pensionister Deltidskort til pensionister er et pendlerkort, der kun kan anvendes til kørsel i busser og Letbane uden for myldretiden indenfor den kommune hvor kortet er udstedt. Disse kort udstedes fra 2020 i alle kommuner.

Da begge kort også er gyldigt i Region Midtjyllands busser inden for kommunegrænsen, kompenseres Regionens for pensionisters brug af Regionens busser. Beløbet, der kompenseres med, er fastlagt ud fra dels en gennemført interviewundersøgelse i Randers dels ud fra en faglig vurdering på baggrund af den gennemførte interviewundersøgelse i Randers og pensionister typiske rejseadfærd.

Fordeling af kompensationen sker efter princip 4 (særlig håndtering).

Baggrunden for denne indtægtsdeling er at kortene ikke indeholder information som i øvrigt kan anvendes til indtægtsdeling. Der er f.eks. ikke gyldighedszoner på kortene, men blot en gyldighedskommune. Indtægterne for særlige pensionistkort fordeles til bybusser i udstedelsesbyen samt de største regionalruter (og Letbane i Aarhus) i forhold til ruternes samlede omsætning i øvrigt

2.8 Øvrige billetter og kompensationer

Der findes en mindre række af billetter og indtægter, som ikke har tilstrækkeligt med information til at foretage en indtægtsdeling ved brug af enten princip 1, 2 eller 3.

I stedet bliver de fordelt efter individuelle fordelinger (princip 4), der fastlægges ud fra en række faglige vurderinger og som kan tilpasse alt efter hvilken billettertype, der er tale om.

Denne række af billetter er:

- > **Flybus, solgt via Midttrafik App**
Indtægten henføres direkte til den flybusrute hvortil billetten er solgt. Der fordeles ikke indtægter til busser eller Letbane, der eventuelt stiges om til, da der ikke findes viden om størrelsen af denne eventuelle omstigning. Omsætningen på flybusbilletter var i 2019 på knap 3 mio. kr. svarende til mindre end 1 % af omsætningen.

- > **Event og turistbilletter solgt via Midttrafik App**
Event-billetter gælder transport til særlige begivenheder (f.eks. festivaler, Grøn Koncert mm.) og fordeles konkret til de ruter som disse forventes anvendt til.
Turistbilletter til seværdigheder dækker transport og entre til særlige seværdigheder (Randers Regnskov, Kattegatcentret, Djurs Sommerland) og fordeles – efter modregning af den del af billetten der vedr. entre til seværdigheden – til de ruter som disse forventes anvendt til.
Generelle turistbilletter til rejser indenfor Aarhus Kommune fordeles til Aarhus Kommunes ruter i forhold til omsætning generelt.
Generelle turistbilletter til hele regionen fordeles til de regionalruter der har størst omsætning generelt – samt Letbanen – i forhold til denne omsætning generelt.
Den samlede omsætning på event- og turistbilletter i 2019 var på godt 2 mio. kr., svarende til omkring end 0,3% af omsætningen.

- > **Værnepligtiskort**
Middtrafik modtager kompensation fra staten for gratis rejser på værnepligtiskort. Disse fordeles i forhold til generel omsætning, dog med en vurderet forhåndstildeling til kommuner, hvor der er kaserner. Den samlede indtægt for Værnepligtiskort var i 2019 på godt 1,5 mio. kr. svarende til omkring 0,2 % af omsætningen.

- > **Kompensationen for fritidsrejser på Ungdomskort**
Middtrafik modtager kompensation fra staten for unges brug af Ungdomskort til fritidsformål. Disse fordeles i forhold til omsætning på Ungdomskort generelt. Den samlede indtægt fra kompensationen for fritidsrejser på Ungdomskort var i 2019 på 8 mio. Kr., svarende til 1 % af omsætningen.

- > **Off Peak-rabat på Rejsekortrejser**
Middtrafik modtager kompensation fra staten for rabat på Rejsekortrejser udenfor myldretiden. Disse fordeles i forhold til omsætning på Rejsekort generelt.

Den samlede kompensation for off-peak rabatten var i 2019 på knap 24 mio. kr., svarende til ca. 3% af omsætningen.

> **Takstkompensation**

Midttrafik modtager kompensation fra staten for særlige rabatter til børn. Disse fordeles i forhold til indtægtsfordelingsmodellens omsætning generelt. Den samlede kompensation for børnerabatter var i 2019 på knap 38 mio. kr., svarende til 5 % af omsætningen.

> **Salg af billetter til Lemvigbanen**

Salg fra billetautomater i Lemvigbanens tog og andre særlige billettyper, der kun kan anvendes på Lemvigbanen henføres direkte til denne. Den samlede omsætning ved salg af billetter på Lemvigbanen var i 2019 på ca. 0,3 mio. kr., er mindre end 0,1 % af omsætningen.

> **Øvrige billetindtægter**

Der kan være indtægter som i øvrigt ikke passer i nogle af de generelle kategorier (kampagnebilletter, særlige aftaler m.m.). I givet fald fordeles disse i forhold til en faglig vurdering af brugen af dem.

Den samlede omsætning for øvrige billetindtægter var i 2019 på godt 60.000 kr.

3 Afslutning

Den nye model til indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik tager udgangspunkt i data fra de faktisk gennemførte rejser samt i opslag på Rejseplanen over muligheden for at rejse med bus/letbane/lokaltoget i Midttrafik. Grundstenene i den nye model er således viden om den enkelte rejse, viden om rejsemønstre for passagerer, der benytter Rejsekort Classic (blåt design) og endelig den elektroniske køreplan i form af Rejseplanen. Den information og viden benyttes til at fordele indtægter fra billettyper, hvor kendskabet til den faktiske rejse er mere sparsomt, som f.eks. på pendlerkort, skolekort og UU-kort (Ungdomskort).

Sammenlignet med den hidtidige gennemførte indtægtsdeling, der byggede på tilgængeligt data fra salgssteder og indsigt til generelt anvendelsesområde, er metoden nu mere præcis, da den som udgangspunkt foretages på rejseniveau – en mulighed, der ikke hidtil har været til stede. Store dele af indtægtsdelingen håndteredes tidligere gennem det faktiske salg, hvor den bus, hvor salget var foregået, fik indtægten. Eventuelle skift fra den bus, hvor salget var foregået og over i anden bus/letbane/lokaltoget blev ikke tilgodeset i Midttrafiks tidligere indtægtsmodel, da der ikke fandtes tilstrækkelig faglig begrundet viden, til at foretage en sådan beregning. Dvs., at en lang række ruter ikke modtog indtægter fra passagerer skiftende fra andre ruter.

For at udfolde rejserne benyttes opslag fra Rejseplanen og data fra Rejsekortrejser. For at sikre repræsentativitet på opslag i Rejseplanen, er der for udvalgte billettyper som skolekort og Ungdomskort valgt at indlægge et tidsvindue for ankomst. Det skyldes, at der flere steder i Midttrafik er en tilpasset køreplan netop i forbindelse med transport af skoleelever til skolestart, og for at sikre en korrekt fordeling ud på de forskellige rejsemuligheder, er der valgt et afgrænset tidsvindue.

Endelig forudsættes, at rejser på Rejsekort Classic (blåt design) er repræsentative for, hvordan passagererne generelt rejser i bus/letbane/lokaltoget i Midttrafikområdet. Denne repræsentativitet er i andre sammenhænge undersøgt, hvor analyser viste, at fordelingen af rejserne på Rejsekort Classic mellem to destinationer giver et godt billede af valg af transportmiddel (tog, bus/letbane/lokaltoget) sammenlignet med, hvad man kan forvente, at passagerer på pendlerkort også vil gøre. Desuden viste analyserne, at der i relationer, hvor der er ligeværdige alternativer sker en tydelig ligelig fordeling, mens der i relationer, hvor det ene transportalternativ er oplagt også er dette, der bliver anvendt på Rejsekort Classic, mens de øvrige alternativer kun anvendes i begrænset omfang.

Takst Vest samarbejdet benytter således rejsemønstre på Rejsekort Classic til at fordele indtægter fra rejser på pendlerkort (Midttrafik app og Rejsekort uden krav om check ind og ud) mellem trafikselskaber og togoperatører. Dette sker i en model udarbejdet af Rejsedata hos Rejsekort A/S.

Samlet er det COWIs vurdering, at den nye model til indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik er væsentligt mere retvisende i forhold til hvordan passagerne rent faktisk anvender den kollektive trafik i Midttrafik og derfor samlet er mere retvisende end den hidtidige anvendte metode til indtægtsdeling.

Simulering 2019

- > Godkendt regnskab
- > Simuleret kørsel
- > Afvigelse

Bestiller	Indtægter Regnskab 19	Indtægter Ny indtægtsdeling	Afvigelse
Favrskov Kommune	1.299.463	3.932.348	2.632.885
Hedensted Kommune	2.430.486	2.311.910	-118.576
Herning Kommune	13.742.796	11.119.061	-2.623.734
Holstebro Kommune	6.198.407	3.363.540	-2.834.867
Horsens Kommune	19.300.670	17.148.262	-2.152.408
Ikast-Brande Kommune	30.000	56.292	26.292
Lemvig Kommune	-	-	0
Norddjurs Kommune	1.836.465	3.038.664	1.202.199
Odder Kommune	1.311.096	1.886.744	575.648
Randers Kommune	30.586.069	27.209.715	-3.376.354
Ringkøbing-Skjern Kommune	4.605.213	4.157.190	-448.023
Silkeborg Kommune	23.198.441	19.241.074	-3.957.367
Skanderborg Kommune	5.468.605	8.168.754	2.700.149
Skive Kommune	8.222.101	6.779.866	-1.442.235
Struer Kommune	1.187.628	710.446	-477.182
Syddjurs Kommune	4.508.403	5.049.828	541.398
Viborg Kommune	16.802.074	14.026.078	-2.775.996
Aarhus Kommune	269.777.147	251.715.159	-18.061.988
Region Midtjylland	275.006.218	304.891.041	29.884.823
Letbanen	64.917.751	65.728.265	810.514
Lemvigbanen	2.644.627	1.984.076	-660.551
Erstatningsbusser	3.854.529	4.409.901	555.372
I alt	756.928.215	756.928.215	

Til brug for forberedelse til møde med bestillere er der opstillet følgende FAQ:

Spørgsmål	Svar
Hvorfor er det de store byer, der nu mister indtægter?	<p>Store dele af den hidtidige indtægtsdeling er baseret på salget i busserne af kontant, klippekort mv.</p> <p>Der var begrænset kendskab til omstigning mellem busruter og bustyper (bybusser/regionalruter).</p> <p>Fordeling af øvrige billetter (periodekort, Klippekort, skolekort, Ungdomskort mv.) skete ud fra faglige vurderinger på baggrund af korttyper og evt. salgssted. Den fordeling har vist sig ikke at være korrekt.</p> <p>Den nye metode er mere præcis, da data fra den enkelte rejse, bruges til fordeling ud fra Rejseplan og Rejsekort.</p>
Hvorfor sker der åbenbart en omflytning af indtægter fra by til land?	I den tidligere anvendte model har omfang af indtægter fra korte bybusrejser, generelt været overvurderet – og tilsvarende indtægter for længere rejser samt rejser udenfor de store byer været undervurderet.
Hvorfor har man først nu lavet en model til mere nøjagtig indtægtsdeling?	Det er først nu at der har været data tilgængeligt (Rejsekortdata og Rejseplanen), der har muliggjort opbygning af en mere nøjagtig indtægtsdeling.
Hvorfor indgår passagertal ikke i modelberegningerne?	<p>De historiske passagertal er usikre og beskriver kun antallet af påstigninger og siger ikke noget om omstigningen mellem ruter mv.</p> <p>Fremadrettes forventes bedre og mere sikre passagertal.</p>

	<p>Registreringerne af brugen af kort og salget af billetter giver en mere præcis fordeling af indtægterne og endelig er det indtægterne, der skal fordeles.</p> <p>Midttrafik vil dog sammenholde indtægtsdelingen med passagertal for at se på evt. uoverensstemmelser. Det skal dog bemærkes at man i passagertallene ikke kan se hvilke kundegrupper der rejser (f.eks. om det er børn eller uddannelsessøgende) og man heller ikke kan se hvor langt de rejser.</p>
<p>Er Rejsekort repræsentative i alle sammenhænge?</p>	<p>Det er et væsentligt mere repræsentativt billede end der har været tidligere.</p> <p>Analyser i forbindelse med opstilling af en model til fordeling af pendlerkort i Takst Vest, har vist at der er sammenhæng mellem hvordan Rejsekortrejser fordeler sig og f.eks. pendlerkortrejser.</p>
<p>Hvorfor får Letbanen og Regionerne ikke penge fra BAAS?</p>	<p>Salget i Aarhus Sporveje kan ikke detaljeres, så der kan estimeres hvor mange, der foretager et skift til hhv. en regionalbus eller Letbanen. Erfaringsmæssigt er der ikke solgt billetter til ret mange lange rejser, hvilket indikerer, at passagerer, der skifter til regionalbusser og Letbanen køber en tillægsbillet, når de foretager skiftet. Det skyldes bl.a. at billetter til lange rejser skal betales med mønter i bybussernes billetautomater.</p> <p>Endelig antages det, at de omstigninger, der foretages på en BAAS-billet svarer til de omstigninger, der foregår den modsatte vej på en billet</p>

	<p>udstedt i Letbane eller Regionens busser.</p>
<p>Hvorfor får Aarhus ikke penge fra Letbanen og Regionen fra enkeltbilletsalg?</p>	<p>Når der ikke overflyttes indtægter til Letbanen og Regionens busser skal Aarhus heller ikke have indtægter den anden vej.</p> <p>Det antages at omstigningen mellem hhv. Aarhus Sporveje og Region/Letbanen og den modsatte vej udligner hinanden.</p>
<p>Hvor ofte laves der en beregning af indtægtsdelingen?</p>	<p>Kvartalsvist og årligt.</p>
<p>Hvor sikkert er det at budgetlægge med resultater fra modellen?</p>	<p>Der er foretaget en række testkørsler på både 2018 og 2019 og alle kørsler har vist et stabilt billede af indtægtsdelingen.</p> <p>Det er således forventningen, at de fremtidige kørsler også viser et stabilt billede og derfor også et sikkert billede til brug for budgetteringen.</p> <p>Der vil selvfølgelig komme udsving i forhold til ændret kørselsudbud mv. og så vil der som f.eks. med Corona kunne forekomme ekstraordinære ændringer.</p>
<p>Baseres indtægtsdelingen på én beregning eller er det et gennemsnit af flere beregninger/modelkørsler?</p>	<p>Indtægtsdelingen baseres på én kørsel. Test har vist, at forskellige kørsler med samme data giver ensartede stabile resultater.</p>
<p>Hvad er forklaringerne på de store indtægtsfremgange i Skanderborg, Syddjurs og Favrskov?</p>	<p>Den mere præcise fordeling viser, at mange af de mindre kommuner ikke har fået den korrekte andel af rejser primært på Ungdomskort.</p>

<p>Er der nogle af indtægtstyperne der er særligt usikre at fordele?</p>	<p>Jo mindre information om brugen af billetter og indtægtskilder, desto større usikkerhed.</p> <p>Generelt er usikkerheden derfor størst på de statslige kompensationsordninger (f.eks. kompensation for billige børnebilletter).</p> <p>Der er også større usikkerhed i forbindelse med omsætning fra særlige pensionistkort, da disse har gyldighed til alle ruter indenfor en given kommune.</p>
<p>Kan der være fejl i beregningsmetoderne?</p>	<p>Som udgangspunkt nej. Stabiliteten i de gennemførte test tyder ikke på det. Så der er ikke fejl i metoderne.</p> <p>Men der kan selvfølgelig forekomme fejl, når der dykkes ned i den enkelte rejse. Det kan skyldes manglende opdatering i Rejseplanen eller manglende returnering af rejsemuligheder fra Rejseplanen.</p> <p>Alle rejser, der puttes ind i systemet fordeles. Kan der i Rejseplanen eller Rejsekort ikke genfindes en rejse magen til den indlæste, fordeles efter en nøgle svarende til alle de øvrige rejser for billetypen, ruten og bestilleren.</p> <p>Skulle der mod forventning efterfølgende findes fejl i metoden, vil disse blive rettet.</p>
<p>Hvorfor foreslår I en overgangsordning?</p>	<p>Det gør vi fordi den nye model viser nogle resultater, der for nogle bestillere er markant anderledes end hidtil. Så for at imødekomme alt for store forskelle i forhold til budgetterne, foreslå en overgangsordning.</p>

Hvilke muligheder har bestillerne for at få yderligere information om deres indtægter?	Midttrafik har mulighed for at levere en ruteøkonomi, hvor bestillerens indtægter er opdelt på ruter. Ligeledes kan laves en opdeling af bestillerens indtægter på overordnede indtægtstyper.
Hvad gør man fremadrettet, hvis der f.eks. kommer nye billettyper og nye ruter?	Den nye billettype analyseres og vil højst sandsynlig kunne passe ind i en allerede håndteret billettype. De fire grundlæggende principper som modellen består af dækker i princippet alle billettyper, medmindre de er meget specielle. Nye ruter indlæses i modellen og bestiller eller bestillere knyttes til ruten.
Er datamaterialet i modellen tilstrækkeligt sikkert?	Ja, det er grunddata beskrivende salget af de enkelte billettyper, der indgår i modellen.
Hvordan fordeles indtægterne på ruter der har delt finansiering?	Indtægterne på rute med delt finansiering fordeles i forhold til parternes finansiering af ruterne.
Hvordan er der korrigeret for omstigning mellem ruter?	Det er den enkelte rejse, der fordeles. Indtægterne fordeles derfor efter den aktuelle rejserute og indtægterne placeres derfor direkte på den eller de ruter, der er anvendt. Indtægterne bliver fordelt på ruterne efter hvor langt der er rejst på den enkelte rute.
Hvorfor er der stadig indtægter der ikke er rutefordelt?	Der forekommer indtægter af forskellig art, der ikke rutefordeles. Det vedrører primært skolekort, hvor rejsen ikke kan findes på Rejseplanen. I så fald henføres indtægten til

	<p>udstedende kommune uden at være rutefordelt.</p>
<p>Nogle steder ved specielle indtægter udvælger Midttrafik et antal ruter til fordeling. F.eks. de særlige pensionistkort. Hvorfor det?</p>	<p>Fordi de særlige pensionistkort kun er gyldige i afgrænsede områder eller på bestemte ruter.</p> <p>Det er derfor nødvendigt at gøre en antagelse om, hvor kortene primært har været brugt.</p>
<p>Hvorfor indgår indtægter fra kontrolafgifter og Flextrafik ikke i modellen?</p>	<p>Indtægterne fra Flextrafik indgår direkte i den enkelte kommunes Flextrafik regnskab. Indtægterne fra kontrolafgifterne er en del af betalingen for at udføre billetkontrol og modregnes derfor i udgifterne til denne.</p>
<p>Hvad er hfr-faktoren, hvilken betydning har den og hvad er konsekvenserne af valget?</p>	<p>HFR står for "hyppigst forekommende rejserelationer" og henviser til bruge af Rejsekort til indtægtsdeling.</p> <p>HFR-faktoren sikrer, at indtægterne bliver fordelt på de primære rejseveje, der bliver brugt mellem 2 rejserelationer og ikke bliver spredt på 'tilfældige' få/enkelte rejser, som er foretaget af specielle årsager (Sightseeing, valg af forkert bus, fejl i tjek in eller -ud, o. lign.).</p> <p>Betydningen er at indtægterne koncentrerer på de primære ruter, der betjener en given rejserelation og således repræsenterer det, de fleste gør. Jo højere værdi af HFR-faktoren, jo færre specielle rejserelationer medtages.</p> <p>Konsekvensen er at der forsvinder nogle små indtægter fra nogle rejseruter, som er meget lidt benyttet og</p>

	<p>som vurderes ikke repræsentative for rejse mellem A og B.</p>
<p>Hvad gør Midttrafik for at afhjælpe de økonomiske konsekvenser af modellen?</p>	<p>Der er etableret en overgangsordning, der udjævner størrelsen af ændringerne over en flerårig periode.</p> <p>Ændringerne kan medføre behov for ændringer i køreplanerne. Den opgave løser Midttrafik også om nødvendigt.</p>
<p>Vil modellen tage hensyn til ændringer f.eks. på grund af Corona?</p>	<p>Ja, i det omfang Corona'en medfører færre/andre rejser vil modellen opfangne ændringerne, da indtægterne, der indlæses i modellen tilsvarende, er mindre.</p>
<p>Hvor ofte opdateres uddannelsessøgendes bolig adresser og adresser på uddannelsessteder?</p>	<p>Hvert kvartal indlæses en ny fil over salget af Ungdomskort modtaget fra Kraftwerk. Filen indeholder opdateret salg og tilbagebetaling af Ungdomskort og således også opdateret periode for gyldighed samt oversigt over adresserne af de studerendes boliger og uddannelsessteder.</p> <p>Tilsvarende sker for skolekort.</p>

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
		Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	

Indtægtsdeling – andre trafikskaber

NT (Nordjyllands Trafikskab)

NT anvender en model der minder meget om den foreslåede i Midttrafik. På mange måder har NT's model været inspirationskilde for arbejdet med en ny model i Midttrafik. Ved indførelse af modellen i NT skete der også overflytning af indtægter fra nogle bestillere til andre. Derfor valgte NT også et 3-årigt indfasningsforløb, som det er foreslået, også sker hos Midttrafik.

En forskel på NT's og Midttrafiks løsning er dog, at omfanget af omsætning på mobilapp er større end i NT, hvor en større del af kunderne til gengæld anvender Rejsekort.

Sydtrafik

Sydtrafik anvender en metode hvor salg af enkeltbilletter i busserne samt almindelige Rejsekortrejser indtægtsdeles faktabaseret. Pendlerkort fordeles som almindelige Rejsekort.

Ungdomskort fordeles på baggrund af 2 årlige analyser af salget hvor man ser på hvordan man forventer de unge rejser mellem bopæl og uddannelse.

Indtægter for Skolekort henføres som udgangspunkt til kommunen der har udstedt dem, dog med en korrektion for rejser som foretages med regionale busser.

Øvrige produkter fordeles som et gennemsnit af Rejsekortrejser og enkeltbilletterejser.

Fynbus

Fynbus oplyser at man lige nu befinder sig i en overgangsperiode, hvor man indtil videre bygger videre på data fra et nu udfaset billetsystem (Kvik-kort). Her kunne man registrere brugen af hvert kort i bussen, og anvende denne registrering i forbindelse med fordeling af indtægterne.

Fynbus overvejer pt. muligheden for at anvende data fra Rejsekort til indtægtsfordeling. Det skal bemærkes at Fynbus var det sidste selskab der blev tilsluttet Rejsekort.

Movia

Movia anvender 2 forskellige fordelingsmetoder – en i hovedstadsområdet og en anden i resten af Movia's område.

I Hovedstadsområdet anvendes en regnemodel baseret på passagertal, en opgørelse af gennemsnitlig rejselængde, er forventet indtægter pr. passager og en regulering i forhold til fordeling af rejser på rabatterede billetter som opgøres ved en 1/2-årlig rejsehjemmelundersøgelse.

Udenfor hovedstadsområdet anvendes kildedata til at fordele indtægter på ruter, og efterfølgende til bestillere. Pendlerkort og skolekort fordeles i forhold til brug af Rejsekort. Enkeltbilletter henføres til den rute der har udstedt dem.

Generelt er Movia's indtægtsdeling ret kompleks, da den samtidig indeholder problemstillinger i forhold til fordeling med DSB, en række lokalbaner og Metro'en i København.



HELE VEJEN RUNDT OM REJSEN

- Håndbog til etablering og modernisering af stoppesteder, knudepunkter og terminaler.

STOPPESTEDSHÅNDBOG
Oktber 2020.

MIDTTRAFIK

Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Telefon: 87 40 82 00
E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

FORORD

I Midttrafik har vi en ambition om at skabe et kollektivt trafiktilbud, der giver tilfredse kunder. Som led i dette arbejde rettes fokus i denne håndbog mod kundernes møde med den kollektive trafik.

Arbejdet med de fysiske faciliteter rummer mange steder et potentiale til både at øge for at øge kundetilfredsheden gennem bedre fysiske rammer, og dermed i sidste ende understøtte at flere vælger den kollektive trafik til.

Det er således Midttrafiks hensigt at forbedre rådgivningen omkring stoppestedsforbedringer og tilskynde et kvalitetsløft af de fysiske faciliteter i Midttrafiks område.

Lad os derfor sammen skabe gode forhold for de rejsende og bedre oplevelser i den kollektive trafik, blandt andet ved stoppestederne.

Stoppesteder i Midttrafiks område bør være tilgængelige, trygge og indbydende steder at opholde sig ved. Denne ambition vil Midttrafik slå et slag for. Håndbogen her retter derfor fokus mod stoppestedet og området, der er omkring det. Formålet er at kvalificere indsatsen på det enkelte stop ud fra viden om, hvad der virker.

Den gode nyhed er, at stoppesteder er relativt nemme at indrette rigtigt. Desuden viser forskningen, at godt indrettede stop generelt har flere brugere, primært fordi mange rejsende er villige til at bevæge sig lidt længere for at bruge det gode stop.

En indsats ved stoppesteder medvirker også til, at transportsystemet som helhed opleves som lettere og tryggere at rejse i.

Arbejdet med stoppesteder nødvendiggøres desuden af de nye og mere behovsafstemte produkter, som Midttrafik i stadig højere grad udbyder. Produkter som Flexbus og Plustur. Derudover introduceres knudepunkter til listen af stoppestedstyper. Simpelt forklaret er knudepunkter udvalgte steder i den kollektive trafik hvor ruter og transportformer mødes og koordineres, og hvor oplandet, tilkobles til hovednettet.

At arbejde med stoppesteder giver mulighed for

samtidig at skabe et "rum," der understøtter lokalsamfundet. Blandt andet kan stoppesteder med fordel tilkobles funktioner, som ikke nødvendigvis har noget med en rejse med kollektiv trafik at gøre, men som kan skabe liv omkring stoppet og øge trygheden. Gode stoppestedsforhold medvirker til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Vi skal turde tænke længere end til standere og læhuse. Vi skal sørge for at sætte kundernes behov i centrum, guide dem trygt igennem deres rejse og modvirke bøvl ved blandt andet at have fokus på tilgængelighed og skiltning samt højne trygheden ved at etablere lys og trække liv til stoppestederne.

Således bliver stoppestederne i Midttrafiks område steder, der samler de rejsendes mobilitetstilbud og synliggør den kollektive trafik som det, der binder lokalområdet sammen med omverdenen.

God arbejdslyst

Jens Erik Sørensen
Direktør

INDHOLD

Kapitel 1 - Indledning	5	Komfort	18
Plads til forbedring.....	5	At være bedre end forventet.....	18
Håndbogens afsæt.....	5	No stress.....	18
Med udgangspunkt i forskning.....	5	Stemning, tilstand og vedligehold.....	18
Tryghed som forudsætning.....	6	Bekvemmelighed	20
En håndbog til alle.....	8	Forstå transportvalg.....	20
Håndbogen som værktøj.....	8	Forkæl pendlerne.....	20
Når stedet spiller med.....	8	Stopkategorier	22
Med kunden i centrum.....	8	De tre stoptyper.....	22
Kapitel 2 - Værd at vide	10	Knodepunkter i Midttrafik.....	22
Primær viden	10	Værktøj til registrering	27
To kundetyper.....	10	Litteraturliste	
Kunsten at skabe behagelige rejser.....	10	Specifikke henvisninger	29
Skab tryghed ved at modvirke usikkerhed.....	10	Andre relevante udgivelser	29
Link mellem virtuelt og virkeligt.....	11		
Når indsatsen skal være rigtig.....	11		
Vejen til den gode rejse.....	12		
Tryghed	14		
Tryghed.....	14		
Særligt utrygge rejsende.....	14		
Synlighed og nærhed til mennesker.....	14		
Tilstand og vedligehold.....	14		
Tilgængelighed	16		
De fleste går til bussen.....	16		
En basal forudsætning.....	16		
10-minutters-reglen.....	16		
God plads til alle.....	16		





Kapitel 1

INDLEDNING

Rejsende påvirkes af omstændighederne i og omkring deres rejse. Deres valg af transportløsning beror således på en afvejning af disse omstændigheder. Oplevelsen af tryghed, tilgængeligheden til rejsen, hvor komfortabel rejsen opleves samt graden af besvær, der er knyttet til rejsen, er især afgørende og dermed en forudsætning for den gode kundeoplevelse. Det er således afgørende at arbejde med stoppestedets funktionalitet, brugervenlighed og kvalitet.

Håndbog præsenterer en række tiltag som, vil være særligt effektive til at løfte kvaliteten af stoppestedet. Samt en metode til at registrere og kvalificere indsatsen.

PLADS TIL FORBEDRING

De seneste år er fokus på stoppestedet øget, men der er fortsat stor forskel på kvaliteten af stoppestederne i Midttrafikens område. Der er store forskelle mellem by og land. Mange stoppesteder og terminaler fremstår nedslidte og underprioriterede.

Stoppestedet er i mange tilfælde kundens første og sidste møde med den kollektive trafik, og misvedligeholdte stoppesteder ansporer ikke til trygge oplevelser eller positive fortællinger om gode oplevelser i den kollektive trafik.

HÅNDBORGENS AFSÆT

Med Midttrafikens trafikplan for 2019-2022 blev det midtjyske hovednet, et strategisk net for kollektiv trafik bestående af tog, bus og letbane, introduceret. Hovednettet har til formål at højne og skabe sammenhængende mobilitet i hele Midttrafikens område. Hensigten med busbetjeningen i hovednettet er at udvikle et grundlæggende net af ruter der bygger på stabilitet og pålidelighed for dermed at skabe et attraktivt og sammenhængende kollektivt trafiknet af, bus, tog og letbane.

Udgangspunktet for hovednettet vises på følgende side, dog vil hovednet og den dertilhørende udpegning af knudepunkter med tiden blive udbygget og kvalificeret i forbindelse med arbejdet med områdevis trafikplaner.

Med udviklingen af det midtjyske hovednet følger et behov for at sætte fokus på trafikale knudepunkter. Det er helt centralt at arbejde med den samlede rejse og ikke mindst kundernes rejseoplevelse.

I nettet udpeges knudepunkter/terminaler som er særligt prioriterede, og derfor bør tilbyde en høj standard til de rejsende. Det er gennem disse punkter, rejsestrømmene i hovednettet centrerer, og mange kunder skal skifte. Knudepunkter skal således fungere som bindeled i hovednettet og mellem de områder, der ligger uden for hovednettet. I knudepunkterne sikres god korrespondance mellem forskellige busser, Flextrafik, tog og private transportformer. Knudepunkterne skal fungere ud fra vidt forskellige lokale behov, og anbefalingerne til stederne må således i udgangspunktet være afhængig af den lokale sammenhæng. Begrebet spænder vidt fra mindre knudepunkter, til store terminaler, hvor kunderne kan kombinere den kollektive rejse med dagligdagens gøremål, inden rejsen går videre. Læs mere om knudepunkter under afsnittet Bekvemmelighed på side.

MED UDGANGSPUNKT I FORSKNING

I håndbogen peges på en række tiltag og elementer, som trækker på nyeste viden om, hvad der påvirker kunderne og deres valg af transportløsning. Derved ønsker Midttrafik at bidrage med et mere vidensbaseret bud på, hvordan

de fysiske forhold ved stoppestederne kan forbedres. At forbedre kundeoplevelsen er et klart mål med denne håndbog. Gode fysiske faciliteter har betydning for både brugen og oplevelsen af den kollektive trafik. En evaluering af effekterne af de projekter, der opnåede støtte fra Trafikstyrelsens fremkommeligheds- og passagerpulje viser, at passagertallet i de fleste af projekterne blev vurderet til at være øget som følge af terminal- og stoppestedprojektet [1].

Andre studier peger på, at adgangen til/fra stoppestedet både til fods og med andre transportmidler også har afgørende betydning for stoppestedets generelle brug [2]. Gode adgangsveje og parkeringsmuligheder er således med til at øge passagertallet.

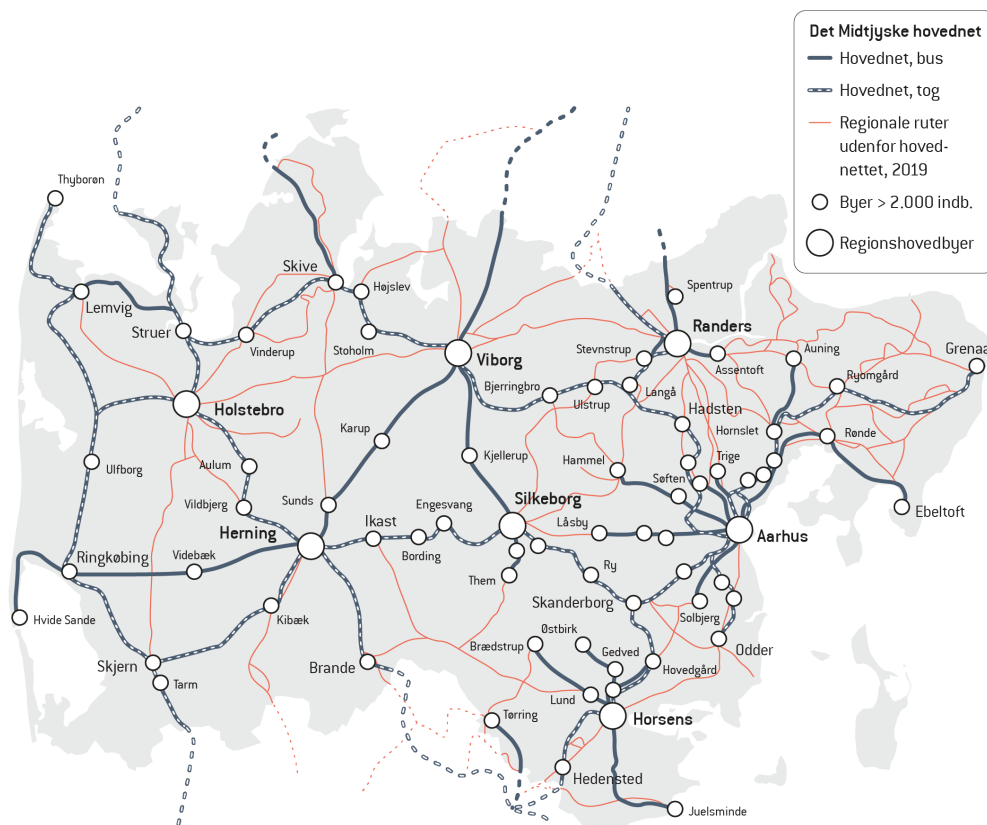
At busstoppestedet også kan have en stor symbolsk værdi, kan ses af et tredje studie, hvori der peges på, at der er sammenhæng mellem huspriser og stoppesteder. Priserne er simpelthen højere i byer med stoppesteder, der er i god stand, end i byer med samme antal stop, men i ringere stand [3]. Endnu andre studier peger på, at stoppesteder i god stand og med en god placering med nærhed til liv og menneskelig aktivitet, samtidig bliver udsat for mindre hærværk [4]. Det kan således have forskellige fordele at sikre, at stoppestederne tilbyder attraktive ophold ved at være tilgængelige, vedligeholdte, komfortable og trygge steder.

TRYGHED SOM FORUDSÆTNING

Som det antydes i forrige afsnit, påvirkes rejsende af omstændighederne i og omkring rejsen. Vores valg af transportløsning afgøres af en afvejning af disse omstændigheder. Særligt styres valget af vores følelser. Oplevelsen af tryghed er dermed grundforudsætningen for den gode kundeoplevelse og derfor en af nøglerne til at skabe gode stoppesteder.

Derudover spiller yderligere tre faktorer ind: Tilgængeligheden til rejsen, hvor komfortabel rejsen opleves, samt hvor bekvem eller besværlig rejsen har været.

Der er dog mange andre faktorer, der også påvirker transportvalget, men ved stoppestedet er det særligt disse fire fokuspunkter, der er potentiale i at forbedre.



Figur 1. Kortet viser udgangspunktet for det midtjyske hovednet. Nettet dækker alle byer med flere end 2.000 indbyggere og sikrer god forbindelse til og mellem regionshovedbyerne.



ÉN HÅNDBOG TIL ALLE

Geografien i Midttrafikks område spænder vidt. Denne håndbog skal derfor være relevant for planlægning af stoppesteder uafhængig af befolkningstæthed og geografi.

I håndbogen sættes retningen for, hvilke overvejelser, der bør medtages i etableringen/fornyelsen af et stoppested. Udgangspunktet forankres i stoppet og det lokalområde, det betjener. Arbejdsmetoden vil således være at inddrage det eksisterende og udnytte muligheder og funktioner i nærmiljøet i kombination med grundlæggende viden om de rejsendes adfærd og behov.

Håndbogen kan sagtens læses fra ende til anden, men fungerer også godt som et opslagsværk.

HÅNDBOGEN SOM VÆRKTØJ

Håndbogen her tilbyder udover viden, også en metode til at håndtere stoppestedsprojekter.

Her starter I ude ved stoppet. Tag ud og oplev stemningen, tilstanden, lydniveauet og adgangsvejene. Kortlæg faciliteter, tilstand og de informationer, der kan aflæses på stedet. Eksempelvis vil tydelige trampestier vidne om et behov for anlæggelse af en belagt sti.

Til dette formål findes et registreringsværktøj bagerst i håndbogen. Værktøjet har til formål at skabe indblik i stoppestedets plusser og minusser, for derved at lette prioriteringen og målrette indsatsen.

Når stoppestedet er registeret, kan guideværktøjet anvendes til at afdække hvert tiltag.

Værktøjet hjælper til at fokusere indsatsen og løfte kvaliteten af stoppet lige netop der, hvor udbyttet af indsatsen har størst potentiale.

I kapitel 2 findes også en række forskellige tiltag, som kan bringes i spil ved det enkelte stop. Det vil dog langt fra være nødvendigt at inddrage alle tiltagene, der behandles.

NÅR STEDET SPILLER MED

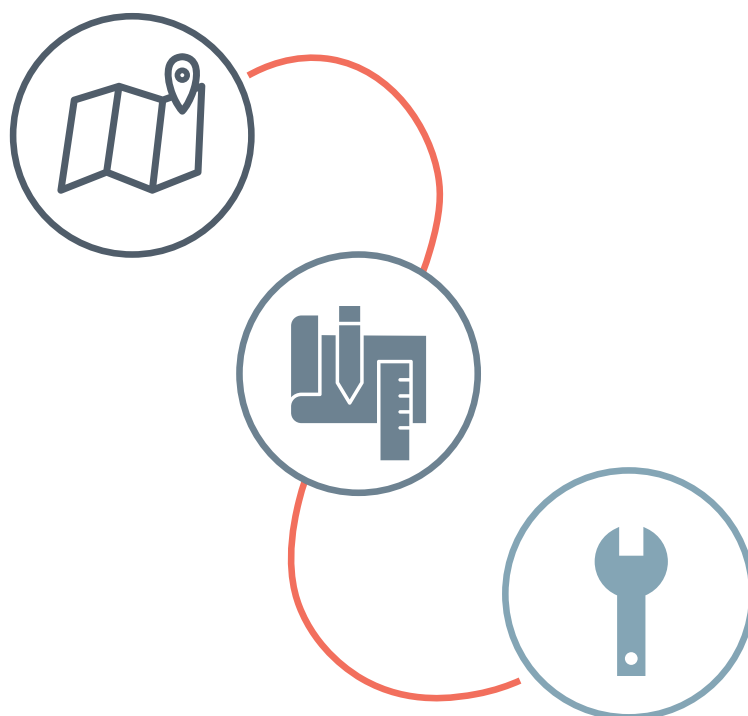
Det at anlægge eller modernisere et stoppested er en meget stedspecifik opgave, og håndbogen giver således ikke klare svar på, hvad der virker eller ikke virker ved det enkelte stop. Håndbogen skal snarere benyttes som et inspirationskatalog over funktioner og aktiviteter, som kan komme i spil i de konkrete tilfælde.

MED KUNDEN I CENTRUM

Håndbogen er baseret på en kundeendt tilgang som tager udgangspunkt i den oplevede rejse.

Kun ved at tage kunderne alvorligt og hjælpe dem trygt gennem alle elementer af rejsen, kan der skabes forbedringer i kundeoplevelsen af den kollektive trafik.

Når kunderne oplever, at deres forventninger mødes og særligt, hvis rejseoplevelsen viser sig at være lidt bedre end den indledende forventning, øges kundetilfredsheden. Det er derfor et gennemgående tema i håndbogen, at stoppestederne i Midttrafikks område skal møde kundernes forventninger og gerne gøre det lidt bedre.



Figur 2. Diagrammet illustrerer arbejdsmetoden i håndbogen, som bygger på at opsøge, registrere og forbedre det sted der arbejdes med.



Kapitel 2

VÆRD AT VIDE

Når man rejser eller planlægger at rejse, påvirkes valget af transportmiddel af en række forskellige faktorer, blandt andet af muligheden for at rejse, udbuddet af transportmidler, vores evne til at foretage rejsen og vores viden. I praksis kan dette, ude ved stoppestederne, oversættes til temaerne tryghed, tilgængelighed, komfort og bekvemmelighed. Disse temaer beskrives nærmere i dette afsnit.



Primær viden - Vejen til den gode rejse

TO KUNDETYPER

I arbejdet med stoppesteder giver mening at skelne mellem de indviede rejsende og de lejlighedsvis rejsende. De indviede rejsende er vant til transportsystemet og navigerer hjemmevant rundt i de rejsekorridorer, de bruger til dagligt. For denne type rejsende er den kollektive trafik hverdag, og de har således vænnet sig til de forhold, de tilbydes. De er generelt trygge og komfortable i rejsesituationen og har accepteret graden af bøl, rejsen indebærer. De lejlighedsvis rejsende er derimod "gæster" i transportsystemet og uvante med rejsesituationen. De bruger derfor mere energi på at navigere rundt. Denne type rejsende har langt mere brug for at blive taget ved hånden og guidet gennem rejsen. Disse rejsende er derfor særligt følsomme overfor mangler i stoppestedsindretningen.

Den kollektive trafik bør derfor i højere grad indrettes efter behovene hos den lejlighedsvis rejsende. Hvorfor blandt andet god skiltning med wayfinding- og rejserlevant information skal øges ved stoppestederne. Når det lykkes at skabe gode løsninger for den lejlighedsvis bruger, så løser man ofte samtidig et problem, som den indviede rejsende har lært at leve med.

KUNSTEN AT SKABE BEHAGELIGE REJSER

Kunderne opfatter en behagelig rejse som en del af kerneydelsen i den kollektive trafik [5]. En behagelig rejse er en rejse, hvor kunderne oplever, at det er nemt at bruge den kollektive trafik, føler sig trygge, oplever at der er plads til dem, og at de i situationen imødekommes i deres forventninger og behov. Det er derfor vigtigt, at trygheds- og komfortskabende faktorer indarbejdes helt fra kundernes første møde med den kollektive trafik, og til de når deres mål.

SKAB TRYGHED VED AT IMØDEKOMME USIKKERHED

"Er bussen mon på vej?" eller "Står jeg ved det rigtige stop?" Ved stoppestedet har kunderne brug for at få bekræftet, at de ikke venter forgæves. Dette er et punkt, hvor der er plads til forbedring ved stoppene i Midttrafik område. Blandt andet viser Passagerpulsens landsdækkende undersøgelser at 47 % af alle buskunder, der jævnligt oplever forsinkelser og aflysninger svarer, at de aldrig får information om forsinkelsen/aflysningen inden afgang[6].

Dette peger på et behov for at forbedre rejseinformation ved stoppene. Grundlæggende skal kunderne kunne opnå adgang til relevant information på det tidspunkt, behovet opstår. I praksis kan dette være i form af realtidsvisning eller count-down løsninger ved stoppestedet. Disse løsninger er også blandt de mest efterspurgte tiltag fra kunderne. Et alternativ kan dog være at opsætte information om Midttrafik realtids app - Midttrafik Live. Her kan kunderne følge deres bus i realtid på dens vej til stoppe-

stedet, og derved finde tryghed, ved at bussen er på vej.

Usikkerhed opstår særligt i skiftesituationen. Særligt hos den lejlighedsvis rejsende melder spørgsmål som "Er jeg kommet af det rigtige sted?", "Hvor kører min næste bus fra?", "Kan jeg nå at finde den?". Her er det således afgørende, at informationen på stedet besvarer disse spørgsmål, blandt andet ved at udstyre den rejsende med overblik, og ved hjælp af vejvisning og infotavler guider, kunderne videre mod næste afgang.

LINK MELLEM VIRTUELT OG VIRKELIGT

Stoppesteder udfører flere funktioner for de rejsende af både synlig og mere intuitiv karakter.

Blandt andet når vi orienterer os, har mange tillært sig at lade virtuelle informationer indgå i tolkningen af situationer.

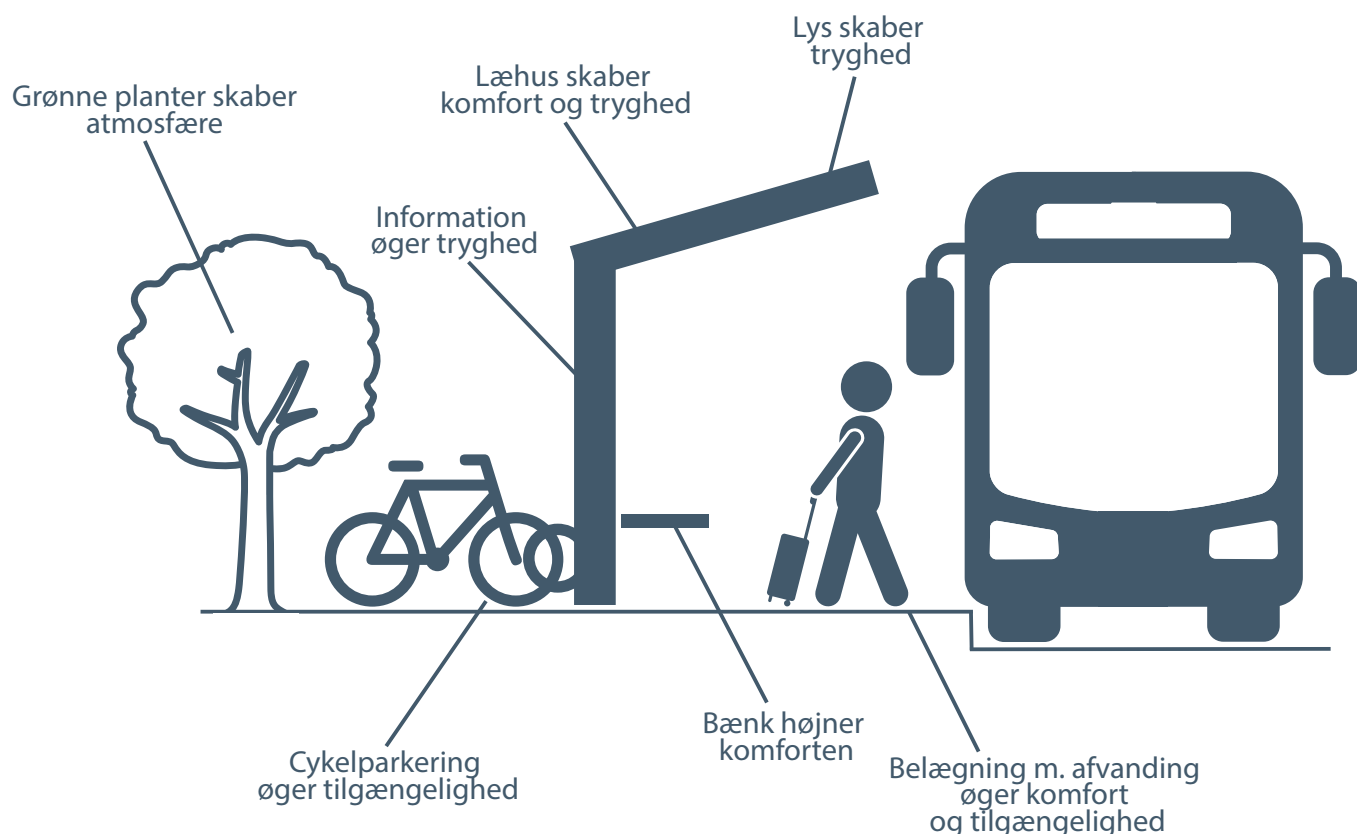
Mange lejlighedsvis rejsende har fx fundet deres afgang deres afgang på Rejseplanen og ved derfor, at bussen kører på et bestemt tidspunkt fra et bestemt stoppested. Ved ankomsten til stoppet vil langt de fleste dog alligevel kontrollere, at de er ankommet til rette stop ved at aflæse stoppestedetsnavnet samt bekræfte afgangstidspunktet i køreplanen.

Det betyder, at virtuel information ganske enkelt ikke er nok. De rejsende har behov for at skabe forbindelse mellem det fysiske sted og de virtuelle informationer. Det skal god information på stoppestedet hjælpe dem med ved at tilbyde den rette information på det rette tidspunkt.

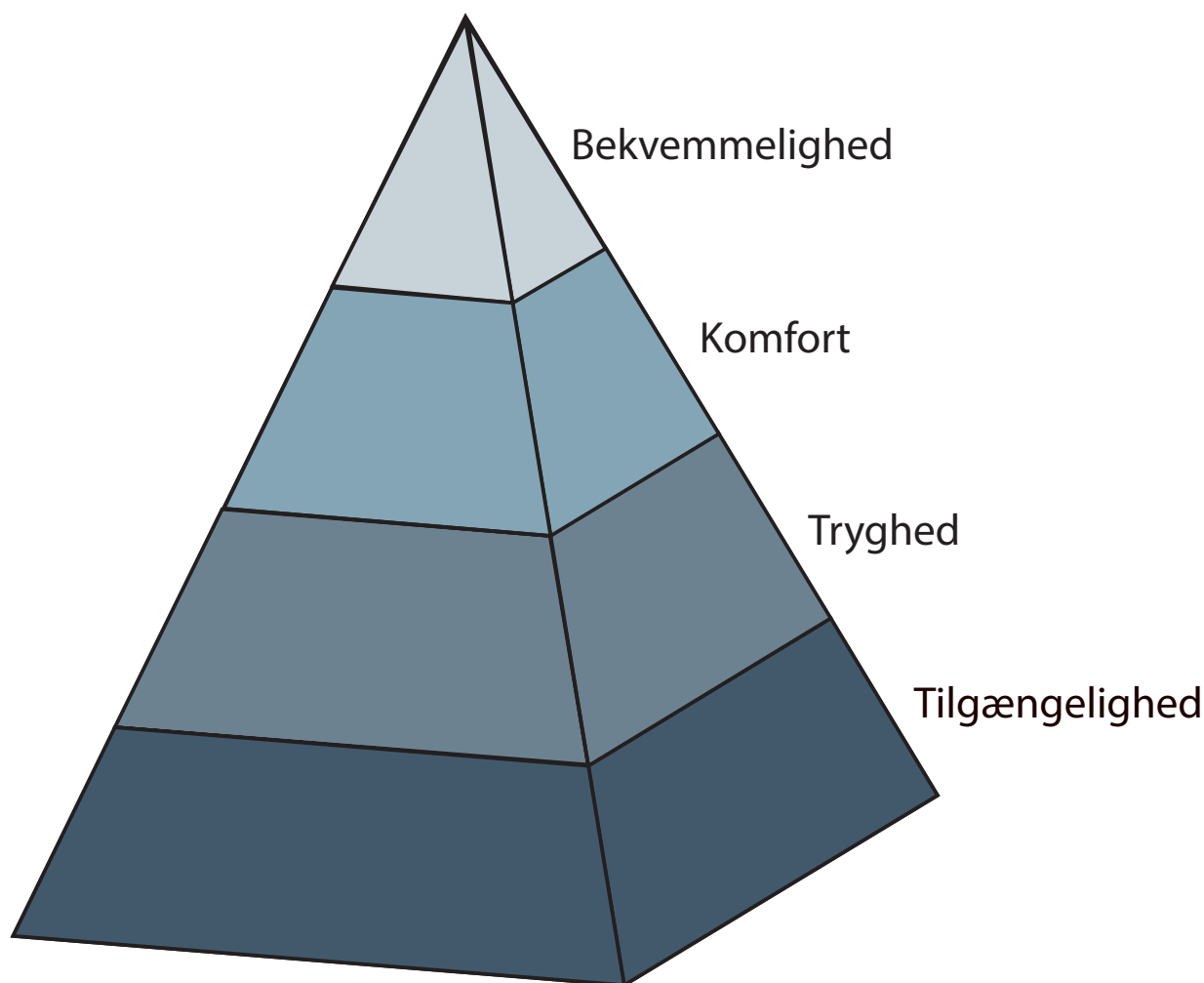
NÅR INDSATSEN SKAL VÆRE RIGTIG

Det er som sagt ved at rette indsatsen mod temaerne tryghed, tilgængelighed, komfort og bekvemmelighed kundetilfredsheden øges. Det er gennem disse temaer, kunderne måler kvaliteten af oplevelsen i den kollektive trafikrejse.

Oplevelsen af tryghed er dog afgørende og derved en forudsætning for at skabe gode kundeoplevelser og bliver i kombination med de andre faktorer nøglen til at skabe gode stoppesteder.



Figur 3. Principskitse af et almindeligt stoppested, hvor der er arbejdet med de 4 temaer.



Figur 4. Pyramiden illustrerer de fire temaers afhængighedsforhold.

VEJEN TIL DEN GODE REJSE

Ovenstående figur beskriver de elementer, der indgår i vurderingen af det gode stop.

Tilgængelighed, tryghed og komfort er hinandens forudsætninger. Tilgængeligheden og tryghed skaber rum for oplevelsen af komfort. Omvendt vil svært tilgængelige og utrygge stop i sig selv gøre oplevelsen ukomfortabel.

Oplevelsen af tryghed er helt centralt for stoppet. Her opfyldes kundernes mest basale behov. Tryghed styrkes af kombination af rejseinformation, beskyttelse, trafiksikkerhed, udsyn og belysning.

Tilgængeligheden styrkes blandt andet af gode adgangsveje og cykelparkering.

Oplevelsen af komfort styrkes fx af læ, hvilemuligheder og lign, der kan gøre opholdet mere behageligt.

Oplevelsen af bekvemmelighed opstår når de tre øvrige

temaer opleves imødekommet, og stoppet tilbyder lidt ekstra fx en pakkeboks. Stoppestedets placering, funktioner og service i tilknytning til stoppet kan spille en væsentlig rolle i at skabe sammenhæng med øvrige gøremål før og efter rejsen. Dette er især vigtigt i forhold til større pendlerknudepunkter, hvor det ekstra daglige besvær ved indkøb, aflevering af børn i institutioner, afhentning af pakker m.v. kan være en årsag til at fravælge kollektiv trafik. Pakkebokse, dagligvarebutikker, daginstitutioner eller trygge parkeringsmuligheder for ladcykler i tilknytning til knudepunktet, kan derfor have indflydelse på pendleres beslutning om at anvende den kollektive trafik.

Tilsammen er kvaliteten af de fire elementer en vigtig del af den gode rejseoplevelse. Bekvemme rejser opstår når kunderne oplever at det er nemt at bruge den kollektive trafik.





Tryghed

- Den afgørende forudsætning

TRYGHED

Tryghed har stor indflydelse på de rejsendes tilbøjelighed til at benytte den kollektive trafik. En lang række undersøgelser viser, at utryghed er begrænsende for adfærd, og specielt kan utryghedsskabende omgivelser omkring kollektiv trafik virke indskrænkende for den enkeltes bevægelsesfrihed og mobilitet. En høj grad af utryghed skaber ubehag, hvorfor fokus i arbejdet med stoppestederne bør medtage oplevelsen af tryghed ved og i det stopnære område.

SÆRLIGT UTRYGGE REJSENDE

Utryghed opstår også særligt hos de lejlighedsvis rejsende, som rejser i uvante omgivelser. Der er ikke langt fra indledende følelser af usikkerhed til utryghed. Det er således vigtigt at have fokus på at eliminere usikkerhed så meget som muligt. Når denne håndbog gentagende gange fremhæver vigtigheden af information, er det fordi netop information, er blandt nogle af de mest effektive tiltag også, hvad angår tryghed. Ved stoppestedet skal de rejsende have mulighed for hurtigt at danne sig et overblik og aflæse situationen, så de nemt kan komme videre. For at dæmpe usikkerheden, skal kunderne nemt kunne bekræfte, at bussen er på vej og føle tryghed i at være ankommet til det rette stop i tide.

SYNLIGHED OG NÆRHED TIL MENNESKER

Stoppestedet bør placeres, så man fra stoppet har udsyn til sine omgivelser. Kunderne ønsker at kunne holde øje med bussens ankomst og selv blive set ikke mindst. Af samme årsag bør læhuse som minimum være udstyret med transparente elementer i kørselsretningen.

Belysning har ligeledes stor indvirkning på opfattelsen af tryghed. Lys letter orienteringen, skaber stemning og kan bidrage til at guide kunderne rundt på fx en terminal. Lyset kan også markere et hierarki af veje og opholdsarealer og understøtte organiseringen af blandt andet et knudepunkt. Belysning har desuden en kriminalpræventiv virkning. Det anbefales derfor, at alle gang- og opholdsarealer er belyste. Det er dog vigtigt, at belysningen hverken blænder kunder, chauffører eller andre trafikanter. Det er også vigtigt, at der ikke skabes mørke kroge, som kan føles utrygge. På mindre travle stoppesteder kan det overvejes, at anvende belysning, som kun aktiveres, hvis der er kunder, der står og venter.

Også stoppets fysiske placering kan være mere eller mindre tryghedsskabende. Generelt føles stop med nærhed til mennesker eller menneskelig aktivitet langt mere trygge end stop på øde eller isolerede steder. Nærhed til byfunktioner såsom købmand, pakkeboks, legeplads eller lignende tiltrækker aktivitet til det stopnære område, og højner derved trygheden markant. Ligesom belysning har nærhed til mennesker også en kriminalpræventiv effekt.

TILSTAND OG VEDLIGEHOLD

Faciliteternes tilstand og fysiske udtryk spiller også en stor rolle for vores opfattelse af et sted som værende trygt eller utrygt. Nedslidte, hærværksramte og snavsede stop skærper vores opmærksomhed på, at stoppet er udsat og isoleret og derved et potentielt farligt sted at opholde sig. Hvorimod velholdte og rengjorte stop giver indtryk af det modsatte.

Grønne planter og træer hjælper til at skærme og skabe stemning, læ og skygge, hvilket øger trygheden, hvis udsynet ikke blokeres.

PLANLÆG TRYGHEDEN

Gode spørgsmål til planlægning af trygge rammer:

- **Hvordan er stemningen på stoppestedet?**
Findes der fx skumle skygger i det stopnære område, som kan fjernes ved belysning.
- **Hvor sikkert føles det at opholde sig ved stoppet?**
Er der plads nok til alle, og føles det udsat at opholde sig ved stoppet?
- **Er man beskyttet ved stoppet mod vej og vind eller mod kollision med øvrig trafik?**
- **Giver tilknyttede stier/adgangsveje gode oplevelser af tryghed?**
- **Guider informationen på stoppet den rejsende både med rejseinformation til selve rejsen samt wayfinding videre væk fra stoppet?**



Tryghed

- Eksempler på tryghedsskabende tiltag

GENKENDELIGHED:



Ensartethed i udstyr, skiltning, branding mm. tjener flere formål. Ensartet udstyr, og indretning hjælper kunderne til hurtigt at genkende situationen, aflæse hvordan man bruger stedet, også selvom stedet er ukendt for dem.



REJSEINFORMATION:

Information i form af realtidsudstyr eller henvisning til Midttrafik Live App, forsikrer kunderne om, at bussen er på vej og at de er ankommet i rette tid.



WAYFINDING:

Områdekort, serviceskiltning og vejvisere hjælper kunderne med at danne overblik så de hurtigt kan guides videre.

LY, LÆ OG BESKYTTELSE:



Ly og læ i form af læhuse eller ventesale skærmer kunderne mod vejr og vind og øger oplevelsen af trygheden, ved at modvirke oplevelsen af at være udsat. Andre beskyttende faciliteter såsom fodgængerfelter, vejheller mm. er andre tiltag der medvirker til at skabe en tryk atmosfære ved stoppet.

UDSYN OG SYNLIGHED:



Stoppestedet bør udformes så kunderne kan se deres omgivelser, holde øje med bussens ankomst og selv blive set. Af samme årsag bør læhuset være udstyret med transparente elementer, som minimum i den retning bussen kommer fra.

LYS:



Oplyste steder skaber tryghed ved at hjælpe kunderne til at se og blive set. Mange bliver utrygge når de mister evnen til at orientere sig og aflæse deres omgivelser. Belysningen bliver tryghedsskabende når, den er installeret på en sådan måde at, det er muligt at se ansigter tydeligt ved stoppestedet.

NÆRHED TIL MENNESKER:



Stoppets placering kan være mere eller mindre tryghedsskabende. Generelt opleves stop med nærhed til mennesker eller menneskelig aktivitet mere trygge end stop på øde eller isolerede steder. Nærhed til byfunktioner såsom købmanden, pakkeboksen, legepladsen eller lign. højner trygheden markant, særligt hvis tillægsfunktionen skaber liv i de mørke timer.

ADGANGSVEJE OG PÅSTIGNINGSFORHOLD:



Det skal være sikkert at opholde sig ved stoppet samt stige på og af bussen. Den interne placering af faciliteter samt parkeringsmuligheder kan potentielt være en stor kilde til utryghed. Derfor bør det fremgå tydeligt, hvem der skal færdes hvor. Ydermere bør man også arbejde med at skabe trygge og velbelyste adgangsveje.

TILSTAND OG VEDLIGEHOLD, BEPLANTNING OG ÆSTETISK UDTRYK:



Faciliteternes tilstand og fysiske udtryk spiller ind i opfattelsen af stedet som værende trygt eller utrygt. Undgå at stoppesteder fremstår nedslidte, hærværksramte eller snavsede. Grønne planter og træer skærmer og skaber stemning, læ og skygge, hvilket øger trygheden, hvis udsynet ikke blokeres.

PLADS:



Sorg for at faciliteterne er dimensioneret til brugen af stoppet. Kunderne skal kunne have tillid til, at der er plads til deres cykel i cykelparkeringen. Ligeledes bør stoppet være indrettet på en sådan måde, at det er muligt trygt at opholde sig på stedet med større genstande, rollator eller barnevogn uden at føle, at man er udsat eller kommer i vejen for øvrig trafik.



Tilgængelighed

- En grundlæggende forudsætning

DE FLESTE GÅR TIL BUSSEN

Tilgængelighed har stor indflydelse på kundernes samlede oplevelse af den kollektive trafik. Øget tilgængelighed øger oplandet til stoppestedet og sikrer at flere kan benytte bussen.

Ved stoppestedet er det derfor nødvendigt at have fokus på adgangsforholdene på stedet. Forskningen viser, blandt andet at 80 % af kunderne i den kollektive trafik ankommer og forlader stoppestedet til fods [6].

EN BASAL FORUDSÆTNING

Det er vigtigt, at kunderne sikkert og behageligt kan ankomme til stoppet. De bløde trafikanters sikkerhed bør tænkes ind i stoppestedets planlægning med en naturlig og ligetil tilkobling. Undgå at henvise de rejsende til improviserede stier i smattede vejsider eller farlige situationer i trafikken. Det bør derfor være tydeligt, hvilke adgangsveje busser, biler, cyklister og fodgængere skal benytte. Det anbefales, at adgangsveje for cyklister og fodgængere adskilles fra den øvrige trafik. Hvis der er krydsningspunkter, kan disse med fordel markeres tydeligt, gerne med fodgængerovergange.

Af hensyn til den generelle tryghed og svagtseende bør adgangvejene til stoppestedet være oplyst. Det er særligt tiltag som belysning, taktile overflader og ledelinjer, der øger de svagtseendes tilgængelighed.

10-MINUTTERS-REGLEREN

Som udgangspunkt er gående og cyklende kunder i den kollektive trafik villige til at bruge op til 10 minutter på turen til/fra et stop [7]. 10-minutters-reglen kan således bruges som udgangspunkt, når man vurderer stoppets oplande. På 10 minutter når en gående omkring 600 m. Kunder, der benytter bybusstop, ankommer oftest på gåben. Derfor vurderes oplande til bybusstop normalvis at ligge i omegnen af 600 m.

Det potentielle opland udvides, når stoppet tilknyttes parkeringsmuligheder. På cykel når man op til 2 km på 10 minutter, hvorved en tilknyttet cykelparkering kan forventes at udvide oplandet tilsvarende. Blandt andet har mange regionale ruter typisk længere mellem stoppene, og disse stop er derfor i større grad relevant for kombinationsrejser mellem bus og cykel.

OMVEJE OG NIVEAUFORSKELLE

Omveje nævnes som et af de hyppigst forekommende

irritationsmomenter. Mange steder har man af hensyn til trafiksikkerhed skabt omveje for fodgængere, som i praksis virker hæmmende for brugere af den kollektive trafik. Når ankomstvejen gennem fx tunneller bliver utryg eller unødigt lang tæller det negativt i kundernes samlede vurdering rejsen.

Ligeledes gælder det at omveje påvirker brugen af parkeringsfaciliteterne ved stoppet. Disse bør i høj grad placeres på steder som opleves naturlige og ikke skaber ekstra rejsetid. Omveje øger transporttiden og indskrænker dermed oplandets størrelse. Det kan således være gavnligt at have fokus på at reducere forekomsten af disse.

GOD PLADS TIL ALLE

Er stoppet tilknyttet parkeringsfaciliteter, skal disse være tilstrækkelige i forhold til antallet af daglige brugere. Kunderne skal kunne have tillid til, at der er plads i fx cykelstativet, når de ankommer. Gentagne oplevelser af manglende plads opleves som en god rejse.

Ligeledes bør det tilstræbes at stoppestedet indrettes, så det er muligt trygt at færdes og opholde sig på stedet med større genstande så som barnevogne eller bagage, uden at føle, at man er udsat eller kommer i vejen for øvrig trafik.

PLANLÆG TILGÆNGELIGHEDEN

Gode spørgsmål til planlægning af tilgængelige stoppesteder:

- **Hvor nemt er det at ankomme og forlade stoppet til fods, på cykel i bil?**
Er der fx stier/fortov eller henvises kunderne til smattede vejkanter?
- **Er der nemme adgangsveje og hvordan er tilstanden?**
- **Er der god plads ved stoppet?**
- **Understøtter stoppet den aktuelle brug?**
Kan brugen af stoppet aflæses på stedet ved fx trampestier, henslængte cykler mm.?
- **Er parkeringsmulighederne ligetil?**
- **Hvem kan bruge stoppet?**
Er der høj tilgængelighed for alle?
- **Er det nemt at finde vej videre fra stoppet?**
- **Hvordan og om hvad informeres der ved stoppestedet?**



Tilgængelighed

- Eksempler på tilgængelighedsskabende tiltag

ADGANGSVEJE:



Undgå at henvise de rejsende til improviserede stier i smattede vejsider eller farlige situationer i trafikken. Det bør derfor være tydeligt, hvilke adgangsveje busser, biler, cyklister og fodgængere skal benytte.

OMVEJE OG ADGANG I NIVEAU:



Omveje øger transporttiden og indskrænker dermed oplandets størrelse. Helt generelt bør trapper som adgangsvej til stoppesteder undgås eller som minimum udstyres med ramper for at lette adgangen til stoppet for rejsende med bl.a. cykler.

TILGÆNGELIGHED TIL BILLETTER OG REJSEINFORMATION:



Det anbefales at, information om blandt andet billetkøb fremgår af informationen på stoppestedet. Dette tiltag skal særligt hjælpe de lejlighedsvis rejsende med en god start på rejsen.

WAYFINDING:



Særligt ved knudepunkter og terminaler bør der forefindes relevante rutekort. Serviceskiltning og vejvisere, er vigtige elementer der hjælpe kunderne med at danne overblik. Skiltning understøtter genkendeligheden og danner let aflæselige rum som kunderne intuitivt forstår at navigerer i.

KOMBINATIONSREJSER:



Skab muligheder for at foretage kombinationsrejser ved at etablere parkeringsmuligheder til relevante transportmidler. Undgå dog at stresse kunderne ved at underdimensionere mulighederne på stoppet. Kunderne skal kunne have tillid til at der er plads til deres cykel i cykelstativet og bilen på P-pladsen.

TILGÆNGELIGHED FOR ALLE:



Tilgængeligheden kan øges markant for svagtseende ved at sørge for god belysning både af selve stoppet og adgangsveje samt ved at anlægge ledelinjer og taktile flader ved stoppestederne.



Komfort

- Tiltag der forbedrer rejseoplevelsen

AT VÆRE BEDRE END FORVENTET

Komfort skabes i høj grad gennem udstyr og fysiske tiltag. Læhuse, bænke, mulighed for at købe en kop kaffe er alle faktorer, der påvirker oplevelsen af komfort i positiv retning. Overdækket cykelparkering eller adgang til toilet er også komfortskabende.

Komfort dækker dog ikke kun over fysiske tiltag såsom bænke eller opvarmede ventesale. Komfort adresseres i lige så høj grad gennem genkendelige og overskuelige omgivelser, som derved påvirker vores tilbøjelighed til at føle os trygge og komfortable med rejsen og situationen. Følelsen af komfort skabes dog også af forventninger og disses møde med virkeligheden.

Stoppesteder skal møde de rejsendes forventninger. Når ikke de rejsende tilbydes det, de forventer, pustes der til deres utilfredshed og følelsen af komfort daler. Ifølge Passagerpulsens kundetilfredshedsundersøgelser [5] anser kunderne tiltag som trafikinformation, skiltning, infotavler, gode adgangsforhold og behagelige omgivelser som forventelige og basale elementer, der indgår som en del af kerneydelsen, når de rejser i den kollektive trafik. Kundernes forventninger og krav til kerneydelsen ændrer sig over tid. Der er således forskel på, hvad kunderne forventede sig for 50 år siden, og hvilke forventninger de har i dag. Det må fx forventes, at fremtidige teknologiske landvindinger vil påvirke kundernes forventninger til den kollektive transport, eksempelvis muligheder for opladning af cykler og biler.

NO STRESS

Følelsen af trykthed er en forudsætning for oplevelsen af komfort. Det er ikke muligt at føle sig komfortabel, hvis man er usikker eller stresset. Situationer hvor uvante kunder skifter ved ukendte knudepunkter er et oplagt sted, hvor kunderne oplever at føle sig stresset. Ofte vil de opleve at skulle navigere rundt på i et ukendt sted under tidspres. I dag er der sjældent ansatte, man kan spørge til råds. Derfor er det stoppets opgave at udstyre de rejsende med den rigtige mængde information på det rigtige tidspunkt. Igen er en af nøglerne til at øge oplevelsen af komfort, at tilbyde et trygt transportsystem ved at adressere kilder til usikkerhed og derved skabe et rum, hvor den rejsende kan slappe af og lade sig guide og transportere rundt i systemet. Kunderne

skal opleve og have tillid, til at de modtager relevant information på relevante tidspunkter under deres rejse.

STEMNING, TILSTAND OG VEDLIGEHOLD

Nedslidte, hærværksprægede og misvedligeholdte stoppesteder møder næppe forventningen om en behagelig rejse. Stoppesteder i dårlig stand øger utrygheden og forhindrer følelsen af komfort. Den fysiske tilstand og det æstetiske udtryk er derfor vigtige elementer i arbejdet med de komfortskabende faktorer. I Danmark har vi tradition for at indrette byens rum med græs, beton, granit og asfalt, men grønne planter og blomster, som forskøner, kan med fordel indarbejdes i det stopnære område. Generelt skaber beplantning stemning og følelser af ro og overskud. Særligt i ventesituationen tilbyder beplantning noget interessant øjet kan hvile på.

PLANLÆG KOMFORTEN

Gode spørgsmål til planlægning af komfortable rejseoplevelser:

- Understøtter stoppets udstyr (læhus, wc el. opvarmet ventesal mm.) de aktuelle behov på stedet?
- Hvordan er tilstanden af stoppestedet? Er stoppet i rengjort stand med tømte skraldespande osv.?
- Er man beskyttet ved stoppet bl.a. mod vejr og vind el. mod kollision med øvrig trafik?
- Bliver man våd/mudret el.lign. ved ophold/ankomst til stedet?
- Fremtræder stoppet med et udtryk, der passer til lokalområdet?
- Tilbyder stoppet noget interessant at hvile øjet ved?
- Er dette et stop hvor det skal prioriteres at gøre noget ekstra end det forventede? Feks. countdownskærm, wifi el. kust



Komfort

- Eksempler på komfortskabende tiltag

NO STRESS:



Stoppestedet er kontaktpunktet til den kollektive trafik og behagelige rejser skabes ved at adressere kilder til usikkerhed.

LY, LÆ OG HVILEMULIGHED:



Kunderne ved at vejr og vind er en del af det at opholde sig ude i det fri, men langt de fleste kunder forventer et sted at stå i læ når de opholder sig ved stoppet. Ligeledes forventer kunderne et sted at hvile sig, særligt på steder hvor de skal skifte.

REALTIDVISNING:



Det anbefales at indarbejde realtidvisning på knudepunkter og terminaler og på stoppesteder med et stort antal passagerer. Herudover bør oplysninger om Midttrafik Live appen generelt forefindes ved stoppestederne.

TILSTAND OG VEDLIGEHOLD:



De rejsende forventer rengjorte og indbydende faciliteter. Faciliteternes tilstand og fysiske udtryk spiller en stor rolle for opfattelsen af stedet som værende rare og trygt eller ubehageligt og utrygt.

BEKVEM BILLETTERING:



Informationen ved stoppestederne bør oplyse hvordan man på en let og overskuelig måde køber den billettype der giver mening for kunden.

AFLØB FOR REGNVAND:



Afvandede og drænedede vente- og vejarealer er forudsætning for at opnå en behagelig rejse. En jævn og vedligeholdet belægning holder platformen fri for mudder og store vandpytter og letter kundernes adgang til bussen. Undgå at kunderne bliver mudrede eller ligefrem sprojtet til når bussen ankommer.

ADGANG TIL WC:



Mulighed for adgang til Kundetoilet indgår i anbefalingerne til de større knudepunkter i den kollektive trafik. Men uobserverede offentlige wc'er er sjældent trygge eller behagelige steder at opholde sig. Derfor kan man med fordel arbejde med at indgå aftaler med private aktører i det stopnære område.



Bekvemmelighed

- Når dagligdagen skal hænge sammen

FORSTÅ TRANSPORTVALG

Tilgængelighed, tryghed og komfort er grundlæggende forhold, både i forhold til stoppesteder, men også for de enkelte transportmidler, som har indflydelse på valget af transportform. Rejsetiden og hyppigheden af afgang og eventuelle skift på rejsen er andre forhold, der tæller ind, når beslutningen om at anvende kollektiv trafik tages.

Især for pendlere har muligheden for at få sammenhæng i dagligdagens gøremål (indkøb, aflevering af børn mv.) af stor betydning for deres valg af transportform.

I afgørelsen afvejes fordele og ulemper ved det enkelte transportmiddel. Fx kan pendleren i den kollektive trafik bruge tiden i bussen eller toget til at arbejde, klare andre private opgaver eller læse nyheder. Er pendleren i bil er det let at handle på vejen hjem. Måske kan pendleren kombinere aflevering af børn og en rejse med kollektiv trafik ved brug af en ladcykel, men tør ikke parkere denne på stationen.

Hvis det er en målsætning at tiltrække flere pendlere til den kollektive trafik og derved medvirke til at reducere biltrafikken, er man nødt til at adressere denne problemstilling, fordi muligheden for at få dagligdagen til at hænge sammen let tipper valget til fordel for en bil.

FORKÆL PENDLERNE

Med udgangspunkt i en forstad med mange pendlere ville det være muligt at etablere et knudepunkt med fokus på sammenhæng. Ved knudepunktet er det muligt at parkere en bil, så man foretager størstedelen af rejsen i kollektiv trafik. Der er også mulighed for at parkere en elcykel eller en ladcykel i en overdækket og overvåget cykelparkering. I tilknytning til knudepunktet er der en dagligvarebutik, og man kan afhente pakker i en pakkeboks. Jo flere funktioner og servicemuligheder, tilknyttes knudepunktet, jo mere bekvemt vil det være at gøre kollektiv trafik til en del af rejsen i dagligdagen.

Umiddelbart kan det lyde enkelt, men det vil i mange tilfælde kræve en målrettet politisk prioritering og en stor planlægningsindsats fra flere parter, at nå dertil. Mange steder er der dog gode forudsætninger, især omkring stationer, hvor der er tradition for statslige puljemidler til fx udbygning af cykelparkering og parkér og rejs anlæg.

Midttrafik ønsker som nævnt i indledningen at udpege knudepunkter i den kollektive trafik og styrke samarbejdet med region og kommuner for at udvikle disse.



Figur 5. Principskitse over opbygningen af hubs i Groningen. Kilde: reisviahub.nl/over-hub/.



Hubbet ved byen Gienten i Holland. Kilde: reisviahub.nl/over-hub/.

VELFUNKTERENDE HUBS I GRONINGEN

I Groningen i Holland har man siden 2014 arbejdet med at etablere et velfungerende system af knudepunkter, kaldet Hubs. Konceptet er blandt andet funderet på mange af de tanker der introduceres i denne håndbog.

Selve hubkonceptet bygger på et udvidet parkér-og-rejskoncept. Kunderne kan tage cyklen eller bilen fra hjemmet til hubbet, parkere, og tage videre med kollektive trafik, til næste hub. Hubbet er således mellemstationen hvor frokosten på farten kan indtages, eller kaffen til turen videre, købes i kiosken. På hubbet kan kunden mange steder leje en elcykel til den sidste del af rejsen, eller tage videre med en lokal bus, taxa mv.

Hubbet understøtter derved kombinationsrejsen og ideen er at skabe en ny infrastruktur som gør det nemmere at rejse med den kollektive trafik.

HØJ FREKVENNS OG BEKVEMMELIGHED

Anlægget ligger øde hen. Kun bilerne på de nærliggende parkeringspladser og cyklerne i den overdækkede cykelparkering vidner om, at Hub Gienten fungerer som en aktiv mellemstation for borgernes transport til og fra den bilfrie bymidte i Groningen. Stilheden brydes af 8-10 busser, der ankommer samtidig. Kunderne myldrer ind og ud af busserne, hen til ventende taxaer eller P-pladserne. På hubbet i Gienten findes der café, toiletter, drikkevands-standere, information og salg, wifi og udendørs fitness.

Når byerne omkring Groningen tilslutter sig Rejsvia-

hub-konceptet, tilbydes konceptet som en palette af valgmuligheder, og byerne kan derfor selv tilvægle funktionerne til deres hub. De findes derfor også i mange udgaver og størrelser.

STÆRK IDENTITET OG TYDELIG KOMMUNIKATION

Systemets blå farve er gennemgående på alle hub. Der er således krav om at alle hub er tydeligt markeret med systemets hubsignatur.

Derudover der er blandt andet krav om krav om realtidsvisning og service- og wayfinding.sktiltning.

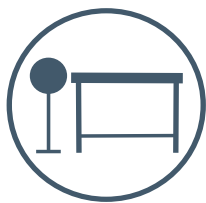
TRYGHED I FOKUS

Det Hollandske hub-koncept bygger på et grønt perspektiv. Her har man tilvalgt den kollektive trafik som et led i et forsøg på at reducere biltrafikken.

På de hollandske hubs arbejder man særligt med oplevelsen af tryghed. Blandt andet har man fokus på at etablere kiosker med billetsalg på hubbet. Med det formål at højne tryghed og bekvemmelighed. Kiosken forventes ikke nødvendigvis at generer overkud, kommunerne dækker eventuelle tab, da kioskens værdi for stedet og kunderne vurderes højere end de eventuelle tab.

KUNDERNE KAN LIDE DET

Siden 2014 har OV-Bureau, der er det regionale trafikelskab, oplevet en årlig passagertilvækst på 5-15 %, afhængig af hvilken rute, der måles på. I skrivende stund er der omkring 50 hubs i regionen Groningen og Drenthe og flere er på vej.



Stopkategorier

- Vejledende normer

DE TRE STOPTYPER

Som minimum skal et stoppested bestå af en stander med den lovpligtige færdselstavle. Derudover bør der også være køreplantavle samt fast belægning, som muliggør afvanding. Denne minimumsløsning er dog alene relevant for stoppesteder, der betjenes af buslinjer med få daglige afgange eller benyttes af få kunder. Fra dette minimumsniveau bør standarden og kvaliteten af stoppestedet øges i takt med antallet af brugere.

De følgende stopkategorier er indrettet efter de forskellige behov, der opstår hos de rejsende, når stoppestederne indtager forskellige funktioner i det kollektive system. Behovene hos de rejsende er fx ét, når de venter på bussen ved begyndelsen af rejsen og noget helt andet, når de skal skifte ved terminalen eller et knudepunkt.

Når stoppets størrelse vurderes, anvender Midttrafik antallet af påstigere på stedet, da påstigere forventes at have ophold på stoppestedet, i modsætning til afstigere, der forventes at forlade stoppet umiddelbart efter ankomsten.



Ministoppet karakteriseres ved at have få brugere, eller have primær funktion af afstigningsstoppested.

Som tommelfingerregel bør ministoppet kun have op til 10 påstigere pr. dag. Har stoppestedet flere daglige påstigere bør det overvejes at tilbyde kunderne bedre forhold.

Denne type stop er ofte at finde uden for bygrænserne eller på mindre befærdede steder i byerne. Det anbefalede udstyr til ministoppet kan aflæses i tabellen på side 24.



Stoppet er det almindelige stoppested, som ofte bruges ved påstigningsstoppesteder. Stoppestedskategorien rummer den basale service i form af ventefaciliteter og findes typisk inden for bygrænserne.

Størrelsen på det almindelige stoppested kan variere afhængig af antallet af daglige brugere. Anbefalingerne til udstyret er dog ens uanset brugerantallet. Her vil det i stedet være et spørgsmål

om dimensionering og tilpasning af stedet, således at det kan facilitere et stort antal daglige påstigere.

Det anbefalede udstyr til stoppet kan aflæses i tabellen på side 24.



Terminaler og knudepunkter placeres på prioriterede steder, typisk centralt i byområder. Det er steder, hvor der er mulighed for at mange forskellige transportformer mødes, og har som udgangspunkt minimum to hovednetlinjer tilknyttet.

Denne stoptype er til steder, der benyttes af et større antal rejsende, der skifter fra private transportmidler til den kollektive trafik og til skift i den kollektive trafik, hvad enten det er mellem buslinjer, tog eller andre mobilitetsformer. Kategorien tilbyder en høj servicestandard i form af gode ventefaciliteter, god intern wayfinding og parkering for forskellige transportmidler. Busophold og chaufførfaciliteter indgår ofte som en del af terminalens indretning. Det anbefalede udstyr til terminaler og knudepunkter, kan aflæses i tabellen på side 24.

KNUDEPUNKTER I MIDTTRAFIK

Knudepunktet er strategisk udpegede mødesteder i den kollektive trafik i Midttrafiks område. Det er steder, hvor der skal lægges særlig vægt på at understøtte skift mellem transportformer.

Busterminaler og stationer vil ofte have en karakter, der gør dem til naturlige og intuitive knudepunkter. Men der er andre steder, hvor det er vigtigt, at stop og faciliteterne omkring stoppene udvikles, så sammenhængen i det kollektive trafiknet understøttes.

Midttrafik vil sammen med kommunerne og regionen udpege knudepunkterne i Midttrafiks område med henblik på en fokuseret indsats for at udvikle disse.

Variationen af knudepunkter vil være stor. De vil spænde fra travle trafikterminaler, store skiftepunkter og Parkér-og-Rejs anlæg i regionens største byer over stationer, busterminaler og særligt prioriterede stop i mindre byområder til isolerede Plustursstop på hovednettet.

Variationen i indsatserne er tilsvarende stor. I den ene ende har vi det gode Plustursstop, hvor kunden tydeligt

kan aflæse, hvor Plusturen starter og kan have et behageligt ophold i forbindelse med ventetid.

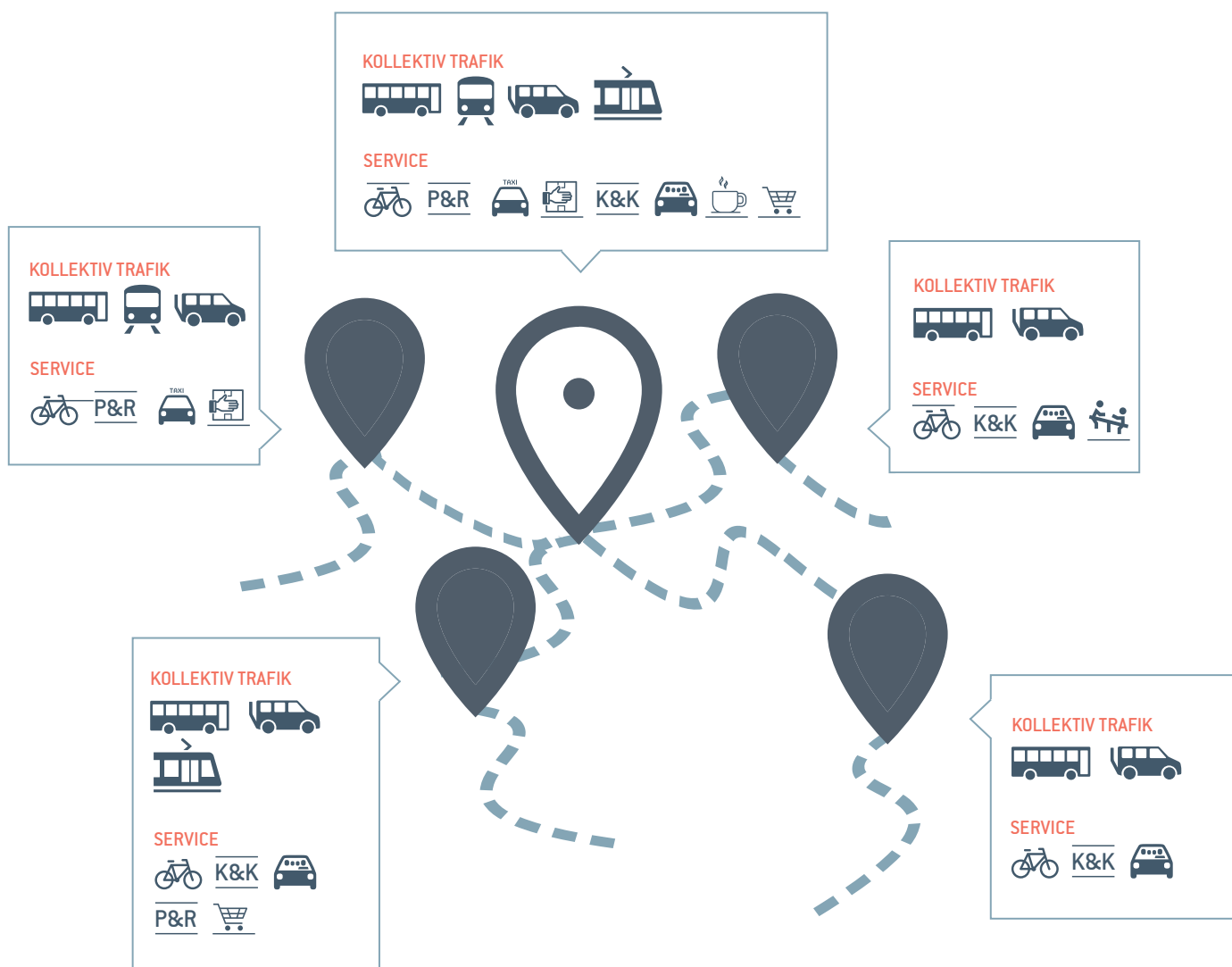
I den anden ende kan det være store pendlerknudepunkter. Her kan man samle funktioner, der understøtter og letter skift mellem transportformer og samtidig tilbyde tillægsfunktioner, som har til formål at kombinere hverdagens øvrige gøremål med brugen af den kollektive trafik, fordi besværet hermed ofte er en grund til at fravælge kollektiv trafik. Ud over at være et mødested i den kollektive trafik er det her, man fx kan hente sine pakker, oplade sin elcykel, købe en kop kaffe til turen, købe ind, besøge borgerservice eller hente børnene i daginstitutionen.

Et af redskaberne til at udvikle knudepunkterne er synliggørelse af de faciliteter og tilbud, der er på knudepunktet,

som vist i nedenstående figur. Midttrafik vil derfor bruge dette redskab i det videre arbejde.

Et andet redskab er at indhente inspiration fra steder, hvor man systematisk har arbejdet med opgradering af knudepunkter. Et af de steder er Groningen i Holland, hvor man i mange år har arbejdet med såkaldte Hubs, der understøtter brugen af kollektiv trafik. Som beskrevet i faktaboksen på forrige side.

At arbejde med det gode knudepunkt er således ikke alene at sikre gode anlægstekniske løsninger, som gør det overskueligt, sikkert og let at bruge den kollektive trafik. Det er også et spørgsmål om byplanlægning, som kan medvirke til, at knudepunktet er placeret i et attraktivt bymiljø og til at skabe sammenhæng i hverdagen for de kollektive trafikanter.



Figur 6. Eksempler på forskellige typer af knudepunkter, der er tilknyttet forskellige funktioner..

		Ministop	Stop	Terminaler og knudepunkter
Tilgængelighedsfremmere	Stoppestedstander	X	X	X
	Topskilt med stopnavn	X	X	X
	Køreplantavle	X	X	X
	Belægning	X	X	X
	Vandaflledning	X	X	X
	Gode adgangsforhol	X	X	X
	Overskuelig indretning	X	X	X
	Cykelparkering		X	X
	Overdækketcykelparkering			X
	Kys og kø			X
	P-plads til Flextrafik			X
	P-plads til samkørsel			X
	Ledelinjer		(X)	X
	Skiltning (wayfinding indretning)		(X)	X
	Skiltning (wayfinding til stop)		(X)	X
	Skiltning (wayfinding fra stop)		(X)	X
Tryghedsfremmere	Trafiksikkerhed	X	X	X
	Belysning	X	X	X
	Produkt information	X	X	X
	Udsyn/synlighed	X	X	X
	Behagelige omgivelser	(X)	(X)	(X)
	Infoskærm / realtid		(X)	X
	Beplantning	(X)	(X)	(X)
	Nærhed til aktiviteter	(X)	(X)	X
Komfortfremmere	Affaldsspand	(X)	X	X
	Læhus		X	X
	Bænk		X	X
	Information om billettering	X	X	X
	Kundetoilet			(X)
	Opvarmet ventesal			(X)
	Wifi			(X)
	Cykelværksted			(X)
	Ladestander til eltransport			(X)
	Bekvemmelighedsfremmere	Kiosk/billetudsalg		
Pakkeboks				(X)
Bagageboks				(X)
Dagligvarehandel				(X)
Fitness				(X)
Legeplads				(X)
Overvågning				(X)
Øvrige aktiviteter/funktioner				(X)

Tabel 1. Tabellen er en oversigt over det anbefalede udstyr som bør tilknyttes stop i de enkelte stopkategorier. Felter markeret med x bør som udgangspunkt være opfyldt, mens felter markeret med (x) betyder at tiltaget bør overvejes.



VÆRKTØJ TIL REGISTRERING

De følgende sider kan printes ud og medbringes ved registrering og planlægningen af udstyr på stoppesteder, knudepunkter og terminaler.

Værktøj til registrering

Adresse oplysninger

Stoppestednavn:

Adresse:

Stoppestedsnr:

I retning mod:

GPS-koordinater:

Kollektiv trafikbetjening

Busruter/tog:

Påstigere/dag:

Øvrig mobilitet:

[hverdag]

[fx delebiler, løbehjul mm.]

Øvrige funktioner end stoppested

Byfunktioner:

Beskrivelse (fx Legeplads, pakkeboks mm.):

Navn:

Afstand:

Element	Acceptabelt	Bemærkning
Tilgængelighedsfremmere		
Stoppestedstander		
Topskilt med stopnavn		
Køreplantavle		
Belægning		
Vandafledning		
Gode adgangsforhol		
Overskuelig indretning		
Cykelparkering		
Overdækketcykelpar		
Kys og kø		
P-plads til Flextrafik		
P-plads til samkørsel		
Ledelinjer		
Skiltning (wayfinding indretning)		
Skiltning (wayfinding til stop)		
Skiltning (wayfinding fra stop)		
Tryghedsfremmere		
Trafiksikkerhed		

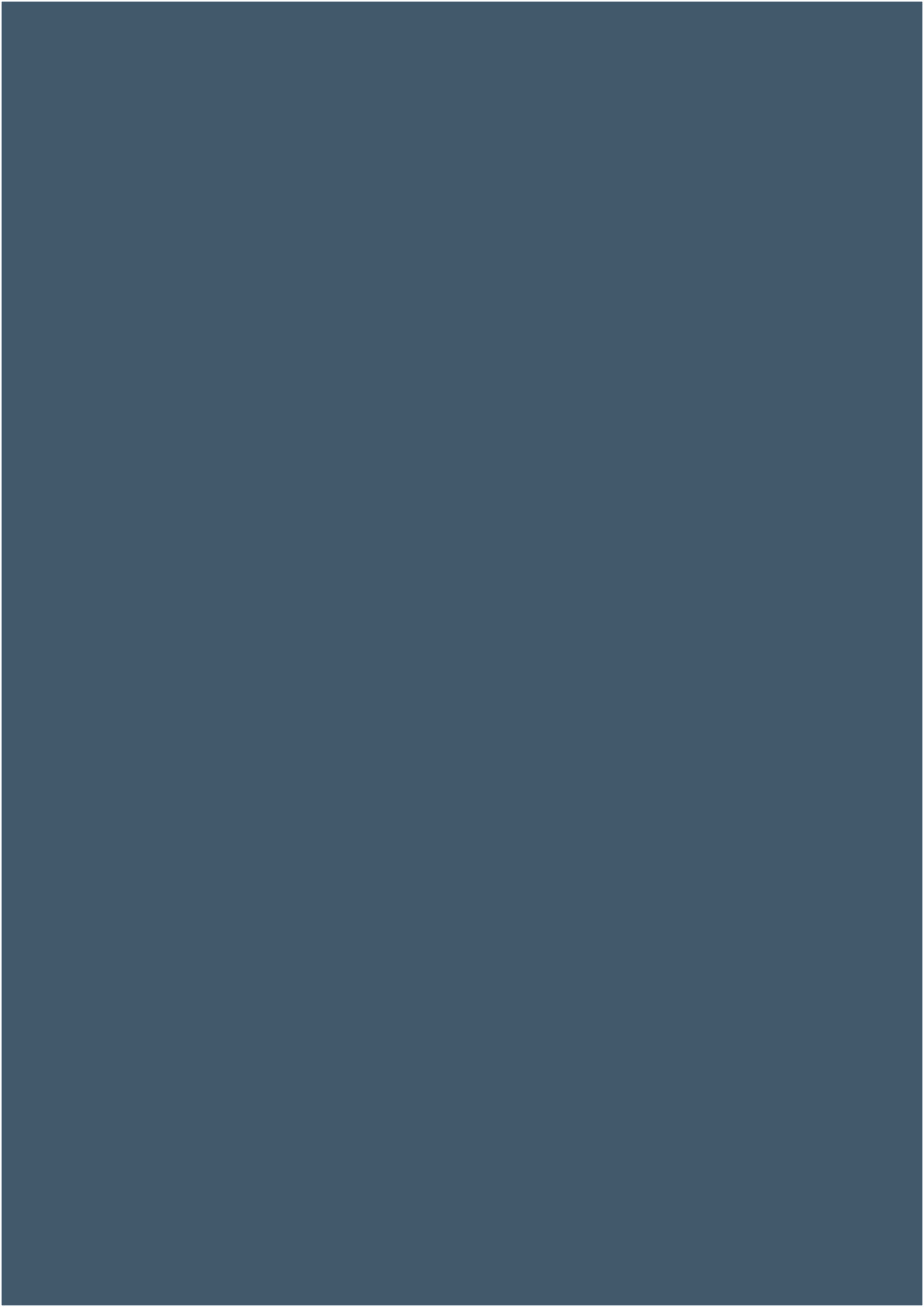
Litteraturliste

SPECIFIKKE HENVISNINGER

- [1] Evaluering af Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder 2013-2018.
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
September 2018.
- [2] Byttepunkter for sømløse kollektivnett - Råd om planlægning og utforming.
TØI rapport.
2016.
- [3] IMPACTS OF BUS STOP IMPROVEMENTS.
Utah Department of Transportation Research Division.
Marts 2018.
- [4] Guide til mere trygge byer - Byplanlægning, der skaber tryghed.
Det kriminalpræventive råd.
Juni 2014.
- [5] Passagerernes definition af kundeservice.
Passagerpulsens.
Oktober 2019
- [6] Passagerernes oplevelse af information ved busforsinkelser.
Passagerpulsens.
Juni 2019.
- [7] Pedestrian Access to Public Transport.
Helge Hillnhütter.
2016.

ANDRE RELEVANTE UDGIVELSER

- Multiskiftet - Guide til multimodal stoppestedsudvikling.
Movia.
Marts 2018.
- Bussen holder - En vejledning til brug for vejmyndigheder ved nybygning eller ombygning af busstoppesteder.
Movia.
April 2013
- Bussen på vej.
Movia
Januar 2011.
- STOPPESTEDSHÅNDBOG - Håndbog til brug for de nordjyske kommuner ved nybygning eller ombygning af stoppesteder.
Nordjyllands Trafikselskab
Februar 2016
- TRANSPORTKNUDEPUNKTER - En guide til screening af stationer og deres relation til byen.
Region Hovedstaden.
September 2019.
- HÅNDBOG: FÆRDELSAREALER FOR ALLE - HÅNDBOG I TILGÆNGELIGHED.
Vejregelgruppen for Vejdirektoratet.
Marts 2013.
- HÅNDBOG: TRAFIKTERMINALER.
Vejregelgruppen for Vejdirektoratet.
Oktober 2014.



Til: Bestyrelsen i Midttrafik

Rådhusvej 4
8700 Horsens
Telefon: 76292929

www.horsens.dk

Sagsnr. 13.05.14-G00-1-20

Dato: 1. oktober 2020

Gratis buskort til pensionister i Horsens Kommune

Kære bestyrelse i Midttrafik

I Horsens Kommune har vi for nylig indgået en ny budgetaftale for 2021. Heri er der et ønske om at fremme brugen af den kollektive trafik ved at indføre gratis buskort til kommunens pensionister.

I øjeblikket har vi en ordning, hvor borgere, der modtager pension og førtidspension, kan købe et pensionistkort til 365 kr., men vi ønsker nu at gøre ordningen gratis. Vi håber, at den nye ordning kan træde i kraft i begyndelsen af 2021, og at den vil gælde for kørsel i bybusser, lokalbusser, regionalbusser og Flexbusser, der kører i Horsens Kommune.

Med dette brev skal jeg bede jer i Midttrafiks bestyrelse om at tage stilling til vores ønske.

Jeg ser frem til at modtage jeres svar.

Med venlig hilsen



Peter Sørensen
Borgmester



Find os

Rådhusvej 4
8700 Horsens

Kontakt os

Telefon:
76 29 29 29
Hjemmeside:
www.horsenskommune.dk

Følg os

 [Facebook.com/endelafflokken](https://www.facebook.com/endelafflokken)
 [linkedin.com/company/horsens-kommune](https://www.linkedin.com/company/horsens-kommune)

Aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om støtte til de regionale trafikselskaber i 2021 sfa. COVID-19

28. oktober 2020

Regeringen indgik den 17. juni 2020 aftale med henholdsvis KL og Danske Regioner om, at staten påtager sig at kompensere nettomerudgifter og mindreindtægter, som de regionale trafikselskaber pådrager sig i 2020 som følge af COVID-19. Da smitten fortsat forventes at være i samfundet et stykke ind i 2021, videreføres ordningen ind i det nye år, hvor der er afsat en ramme på 362 mio. kr. Hvis nettomerudgifter og mindreindtægter som følge af COVID-19 viser sig at overstige den afsatte ramme, skal en justering af rammen samt håndteringen af udviklingen drøftes senest ifm. forhandlingerne om kommunernes og regionernes økonomi for 2022. Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til niveauet før COVID-19.

De afledte merudgifter og mindreindtægter for trafikselskaberne omfatter:

- Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2021.
- Merudgifter til indsættelse af ekstracapacitet for at sikre afstand mellem passagererne, under forudsætning af, at der er gældende statslige opfordringer om indsættelse heraf som følge af COVID-19.
- Merudgifter til eventuelle værnemidler samt rengøring af busser, flexbiler, salgssteder, kundefaciliteter og chaufførlokaler, der følger direkte af COVID-19.
- Merudgifter til i flextrafik, som følger direkte af COVID-19, fx solo-kørsel.
- Trafikselskabernes merudgifter forbundet med kommunikation vedr. COVID-19 hensigtsmæssig adfærd
- Merudgifter forbundet med såkaldt "crowd control" ved stoppesteder og knudepunkter, som følger direkte af COVID-19.
- Modgående mindreudgifter ved reduceret drift for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2021.

Trafikselskaberne har ansvar for, at de konkrete regnskabstal, som de fremsender til Transport- og Boligministeriet dokumenterer, at merudgifterne og mindreindtægterne relaterer sig til ovenstående kategorier og følger direkte af COVID-19-relaterede tiltag, og således ikke er udtryk for merudgifter til normal drift eller lignende uden ophæng til COVID-19.

Kompensationen sker ved aktstykke og udmøntes direkte til trafikselskaberne løbende i takt med de kvartalsvist opgjorte regnskabstal. Første kvartal af 2021 kan således udbetales i 2. kvartal af 2021.

Bestyrelsen

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
19. oktober 2020	5.5.2-09389-2019	Henrik Juul Vestergaard	HUV@Midttrafik.dk	51648213

**Bilagsnotat om fremtidens kollektive trafik og
mobilitetsformer i Midttrafiks område
- Samkørsel og delebiler**

1 Baggrund

De senere år er mobilitetsbegrebet i stigende grad kommet i fokus i debatten om, hvordan fremtidens trafikselskaber skal se ud og agere. Skal trafikselskabernes rolle forsat være forankret i den kollektive trafik eller skal paletten bredes ud så den favner et bredere perspektiv – også så private transportformer. De forskellige trafikselskaber har haft forskellige tilgange og prøvet forskellige tiltag af i samarbejde med kommuner og virksomheder.

Midttrafik følger løbende med i udviklingen af samfundets mobilitetsformer og herunder også forventningerne til, hvordan fremtidens mobilitet vil forme sig, og hvilke muligheder trafikselskaberne sammen med kommuner og region har, for at påvirke transporten i en mere bæredygtig retning.

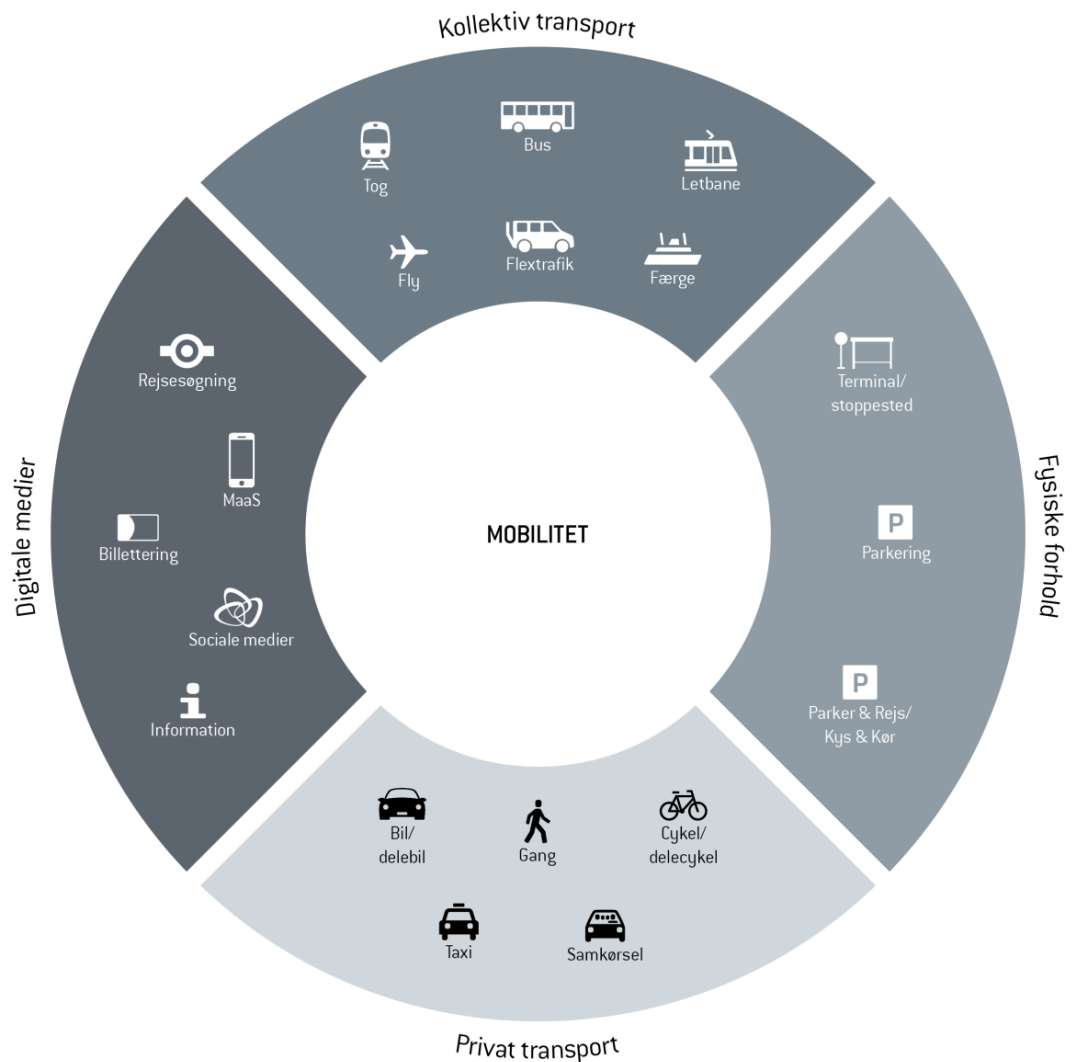
Dette notat giver en gennemgang begreberne samkørselordninger og delebilsordninger og giver en status for de to mobilitetsformer i Danmark, herunder status for forsøg, der kører i regi af trafikselskaber. Notatet kortlægger den mulige rolle Midttrafik og kommuner/regionen kan spille i at styrke disse ordninger, herunder hvordan temaet behandles i det pågående arbejde med trafikplan og mobilitet i de 8 Midt- og Vestjyske kommuner.

Samtidig gennemgås fordele og ulemper ved samarbejde med disse private mobilitetsformer, og der gives vurdering af den merværdi borgerne vil opleves ved øget offentligt engagement i ordningerne.

2 Begreberne samkørselsordninger og delebilsordninger

Samkørselsordninger og delebilsordninger dækker over måder borgerne kan få adgang til transport med bil uden selv at eje en. Begge begreber har fået en del opmærksomhed for deres mulige rolle i fremtidens deleøkonomi og fremtidens sammenhængende mobilitets-tilbud. Grundtanken er, at bilparken og de faktiske kørte ture kan udnyttes bedre, hvis de deles af flere.

Dermed reduceres det samlede antal biler og derigennem også behovet for bl.a. parkeringsareal og CO2-udledning og ressourcebrug i forbindelse med produktionen af bilerne. Ved samkørsel reduceres samtidig antallet af kørte bilkm., sammenholdt med en situation hvor alle selv kører i egen bil. Dette har en række positive effekter på bl.a. miljø og trængsel.



Figur 1 Overblik over mobilitetsformer og de fysiske og digitale redskaber der kan understøtte brugen af den og samspillet mellem dem.

Figur 1 viser rammerne for Midttrafiks mobilitetspolitik og giver samtidig et overblik over mobilitetsformer opdelt på kollektiv trafik og private transportformer, samt hvilke fysiske og digitale redskaber, Midttrafik direkte kan arbejde med for at understøtte brugen af dem.

Samkørsels- og delebilsordninger er private transportformer og kan principielt ses som alternativer eller måske endda konkurrenter til den kollektive trafik. Mere væsentligt er det dog, at samkørsel og delebiler er alternativer til rent privat brug og ejerskab af bil. Et veludviklet system med gode og enkle muligheder for samkørsel og delebiler kan få flere til at fravælge rent privat ejerskab og brug af bil. Dermed åbnes en mulighed for, at disse mobilister i højere grad vælger det transportmiddel, der passer bedst til den konkrete tur – nogle gange er delebilen bedst, nogle gange bussen, nogle gange cyklen og andre gange er det oplagt at køre sammen med nogen.

Det er de digitale og fysiske redskaber i Figur 1, som Midttrafik umiddelbart kan påvirke, og som er med til at understøtte de ønskede mobilitetsformer og ikke mindst samspillet mellem dem. Kommunerne har også en vigtig rolle at spille ift. disse redskaber, og er særligt på de fysiske redskaber ansvarlige for etablering og vedligehold af infrastrukturen.

2.1 Hvad er samkørselsordninger?

Ved samkørsel kører flere i samme bil og dermed effektiviseres brugen af vognparken og de faktiske udførte bilture. Dermed reduceres både antallet af kørte bilkilometer og antallet af biler, da de rejsende, der kører med andre, får dækket deres transportbehov.

Samkørsel sker i høj grad i uformelle former – som ad hoc aftaler om samkørsel af børn til fodboldtræning, kollegakørsel eller familiekørsel. Her kender bilfører og passager typisk hinanden og kørslen aftales ofte i uformel dialog. Nogle steder understøttes den uformelle samkørsel af Facebook-grupper eller lignende, hvor rejsende forsøger at organisere lifts med hinanden. Midttrafik spiller ikke umiddelbart nogen rolle i at koordinere eller promovere denne form for samkørsel. Der kan dog være en offentlig opgave i at promovere f.eks. mulighederne for samkørsel med kollegerne på arbejdspladsen eksempelvis gennem opbakning til mobilitetsplaner for større virksomheder eller uddannelsessteder.

Den anden del af samkørslen – hvor bilfører og passagerer ikke nødvendigvis kender hinanden - får en del opmærksomhed i disse år i takt med, at teknologien har gjort det muligt at koble de udbudte ture fra bilførerne med rejseønsker fra passagererne. Det nye er her, at samkørslen sættes i system via apps eller webbaserede platforme så private bilister kan tilbyde at medtage rejsende, de ikke kender i forvejen. Der findes flere sådanne ordninger i Danmark (eksempelvis GoMore, NaboGo og TaMed), men transportandelen er stadig relativt beskedent. En række aktører forventer dog, at dette vil være et marked i vækst i fremtiden.

2.2 Hvad er delebilsordninger

Delebilsordninger er private ordninger, hvor flere brugere deles om brugsretten til en bilflåde. Begrebet kan dække de helt små og lokale aftaler mellem 2-3 husstande om fællesindkøb af en bil, men bruges i denne sammenhæng om større fællesskaber, hvor man mod en abonnementsbetaling og brugsafhængig betaling har adgang til debilerne.

Idéen er, at det samlede antal biler kan begrænses og de enkelte vogne udnyttes bedre, end de ville være blevet, hvis hver husstand i stedet havde købt en (ekstra) bil.

Den nationale ekspertgruppe for "Mobilitet for fremtiden" forventer, at debiler vil udvikle sig de kommende år, men de vurderes til kun at udgøre 0,02 % af det samlede transportarbejde i dag. Det skal ses i lyset af, at bilen i Danmark står for ca. 70 % af det samlede transportarbejde.

Delebilsordninger fungerer i nogle storbyer som flydende flåder af biler, som kan bruges ad hoc på korte ture, herunder også til transport mellem kollektiv trafik og den endelige destination. I Midtjysk skala er byerne hidtil vurderet som for små for sådanne større flåder af debiler i byzoner. Debiler bookes her typisk for længere periode med faste lokationer for afhentning og returnering. Blandt de største aktører kan nævnes "Byens Bil" med ca. 30 vogne fordelt i en række byer i Midtjylland, som kan reserveres og benyttes af brugerne mod betaling og returneres til samme lokalitet efter endt periode. Her opfyldes hele turens formål med debilen og grænsefladen mod kollektiv trafik på den enkelte tur er derfor heller ikke oplagt. Derfor er Midttrafiks rolle i samordningen umiddelbart begrænset.

3 Status for ordninger og projekter

Status for samkørselsordninger og delebilsordninger er, at de i dag spiller en begrænset rolle i det samlede transportarbejde, men at der er stor interesse omkring mulighederne, da disse mobilitetsformer potentielt kunne løse væsentlige mobilitetsudfordringer, hvis flere ville bruge dem. Det gælder både i betjeningen af yderområdet de potentielt kunne forbedre den tilgængelige mobilitet væsentligt for rejsende uden bil, og i byer, hvor øget samkørsel og brug af delebiler ville reducere bl.a. trængsel, miljøpåvirkning og parkeringsbehov. Derfor pågår der også pt. relativt mange forsøg med særligt samkørsel, som kan være interessante at drage erfaringer fra.

3.1 Status for samkørselsordninger

GoMore har i længere tid været den dominerende samkørselsapp i Danmark og viser i dag sine ture på rejseplanen. GoMore har haft succes med samkørsel på de længere rejser, men haft svært ved at få bilister til at tilbyde korte ture, hvilket er konklusionen efter NT lancerede et samarbejde med GoMore år tilbage. De mulige gevinster for bilførerne (herunder betalingen), opvejer ikke den gene, der er tilknyttet det at udbyde turen (administration ved oprettelse af tur, tidsbinding for samkørslen mv.).

I dag er der flere nye platforme, der forsøger at opbygge samkørsel på korte ture f.eks. NaboGO, Ta´med, Pendlr og Commuteapp. Midttrafiks mobilitetspolitik fastlægger, at Rejseplanen er udgangspunktet for samarbejder med private samkørselsordninger. Derfor gives nedenfor en status for ordningerne NaboGO og Ta´Med, der netop har fokus på at koble sig med Rejseplanen på de relativt korte strækninger.

NaboGo:

NaboGO er et privat selskab, der formidler samkørselsmuligheder. På NaboGOs app vises de privat udbudte bilture og kollektive ture fra Rejseplanen samlet, så den i praksis fungerer som en mobilitetsplatform. NaboGO arbejder med faste samkørselsmødesteder - ofte på busstop/knudepunkter, hvilket giver god kobling mellem samkørsel og kollektiv trafik.

NaboGO sælger appen og rådgivning til kommuner og virksomheder og taksten er baseret på kommunens indbyggertal. Satsen er opdelt på etablering (120.000 – 300.000 kr.) og en årlig omkostning (60.000 – 150.000 kr.) NaboGOs rådgivning består af transportanalyser og markedsføringsplaner som hjælper til at opbygge volumen i samkørselsordningen. Her arbejdes bl.a. sammen med presse, lokalråd, foreningsliv, arbejdspladser og butikker.

Pr. august 2020 havde NaboGO aftaler med en række kommuner (Vejle, Kolding, Gladsaxe, Ballerup, Høje-Taastrup, Roskilde, Kalundborg, Slagelse, Holbæk, Faaborg-Midtfyn og Frederikshavn). Samtidig har NT indgået samarbejde med NaboGO, bl.a. som et supplement til togbusser og som tilbud på Region Nordjyllands arbejdspladser samt udvalgte virksomheder og landsbyer. NT understøtter som del af aftalen kommunernes udrulning med NaboGO gennem regionale kampagner og fælles informationsmateriale. De nordjyske kommuner forventes at indgå aftaler i løbet af efteråret 2020 og i 2021.

NaboGO og Arriva-Tog arbejder også sammen om i en gensidig aftale, hvor Arriva markedsfører NaboGOs platform via fysiske og digitale kanaler, mens NaboGO fastsætter mødesteder i appen, optimeret til samkørsel til og fra Arriva-betjente stationer i hele Midt- og Vestjylland.

NaboGo havde pr. marts 2020 3.600 brugere, hvoraf der er 590 pendlerprofiler, som ønsker at være aktive på daglig basis, og som enten udbyder ture dagligt eller søger efter lift dagligt. Heraf udbyder ca. 320 ture dagligt og de 270 får dagligt præsenteret liftmuligheder.

Ta'Med:

"Ta'Med" er en samkørselsordning, som er et delresultat af et mobilitetsprojekt i regi af Business Region Aarhus. Ta'Med er et nonprofit projekt, der tilbydes af FDM og det henvender sig primært til virksomheder/kommuner, hvor ansatte kan anvende app'en til samkørsel til og fra arbejde.

Ta'Med har en ambition og et tæt samarbejde med Rejseplanen så Ta'Med-ture kan vises i Rejseplanen. Denne del afventer en større volumen i "Ta'Med", som selv forventer at kunne præsentere deres ture på Rejseplanen omkring årsskiftet.

FDM tilbyder virksomheder og kommuner følgende:

- En gratis app, som de ansatte/borgerne kan bruge til at køre sammen med kollegaer og andre fra nærliggende virksomheder og uddannelsesinstitutioner.
- En app, som gør det muligt for de ansatte at tilbyde erhvervsture mellem interne kontorer, så der spares kørselsgodtgørelser og CO₂.
- En lanceringsmetode som giver samkørslen i virksomheden en god start gennem en række særlige gevinster for medarbejdere, der bruger tilbuddet.
- Som noget særligt er der en "kom hjem sikring", såfremt en kørsel aflyses, tilbydes i stedet en taxa.

Ta'Med er gratis for virksomhederne, der dog skal levere en kørselskoordinator og producere og distribuere informationsmateriale, med baggrund i skabeloner leveret af FDM.

Udbredelsen har været ramt af Corona-situationen, men inden var der til Lautrupparken (erhvervsområde i Hovedstadsområdet) gennemsnitligt 100 tilbudte ture pr. dag.

Følgende virksomheder er der aftaler med (status august 2020);

Forsvarsministeriets Personale Styrelse, Nykredit, Toms, If forsikring, Schulstad, Tryg, NETS, Alka, DTU, Blue Water Shipping, Naviair, Velliv, Siemens, GN Store Nord, Visma, CGI, The CAMP, Aarstiderne, TDC, JYSK, SOS, FOSS, Dansk Kabel Tv, Tradium (Randers), Solar, Aller Media, Business Park Skejby, Middelfart Sparekasse, C4, Business Region Aarhus kommunerne samt Skive, Tårnby, Middelfart og Ballerup Kommuner.

Fællestræk og vurdering:

De to ordninger tilbyder begge intuitive og letforståelige apps. Som bruger skal man oprette sig og kan både tilbyde og søge en samkørsel. Oprettelsen af profil har bl.a. den funktion, at passagerer kan se profilen på den der udbyder turen og anmelde turen

efterfølgende. Ingen af de 2 apps viser i dag deres kørsler på Rejseplanen som GoMore, men de arbejder begge på en integration.

At opnå **tilstrækkelig volumen** er en af de største udfordringer for alle samkørselsordninger. Der skal være en stor mængde af aktive brugere for, at det er attraktivt at benytte for både bilførere og passagerer. Med få kørselstilbud, vil brugere sjældent få tilbudt en kørsel de kan bruge og vil derfor opgive at bruge appen. Der er således en indbygget relativt høj tærskel i grundlæggelsen af samkørselsordningerne, som kræver en stor indsats at komme over.

Her kan en kobling til Rejseplanen være gunstig, da Rejseplanen stort set altid finder et tilbud til passageren – hvis ikke med samkørsel, så med kollektiv trafik (om end nogle gange med lang gangafstand eller ventetid). Passagererne oplever dermed sjældent helt at "gå forgæves" om end det kollektive tilbud måske heller ikke altid passer præcis på den ønskede rejse.

En af **barriererne** for, at flere tilbyder korte ture er, at en chauffør kun må opkræve de variable omkostninger (benzin/diesel og evt. broafgift), svarende til ca. 50 øre pr. km. På en kort tur på fx 5-10 km. må der således opkræves 2,50 – 5 kr. For dette beløb skal udbyderen tilbyde (indtaste) turen i appen og måske ændre sin rejse lidt og betale evt. servicegebyr til app-udbyderen. Lovgivningen på området er således en hindring for, at betaling kan være en mærkbar økonomisk gulerod på de korte ture.

Markedsføring er essentiel for at møde kravet om høj volumen og er derfor også en stor del af salgsarbejdet fra både NaboGO og Ta´med. En del af NaboGO's forretningsmodel er derfor at gå med kommunen ud i lokalsamfundene og finde ildsjæle, som kan understøtte projektet. Ta´Med har fokus på at nå ud til større virksomheder for at opnå en kritisk masse af brugere. Begge tilbyder en stor pakke af markedsføring, og hos begge er pakkerne en del af den aftale en kommune kan indgå med ordningen.

Sammenhæng med Rejseplanen. NaboGO viser i dag resultater fra Rejseplanen på deres app og tilbyder dermed både private ture og kollektive ture. De arbejder samtidig på også at kunne vise deres ture på Rejseplanen (til årsskiftet). Ta´Med arbejder tilsvarende i retningen af at få vist deres ture på Rejseplanen (til årsskiftet).

3.2 Fremtidens kollektive trafik – nye mobilitetsløsninger i Region Sjælland

I en række områder arbejdes pt. at udvikle, afprøve og implementere mobilitetsløsninger. I den forbindelse kan det nævnes, at Region Sjælland har etableret en pulje til udvikling af nye mobilitetsløsninger i regionens landkommunerne. Puljen er på samlet 5,6 mio. kr. fra de regionale udviklingsmidler fordelt over en periode på 3 år (2019-2021).

Formålet med projektet er at øge passagertallet og forbedre borgernes mobilitet i Region Sjællands landkommuner. Virkemidlet er at støtte kommuner i at lave lokale demonstrationsprojekter og konkrete mobilitetsløsninger i de områder, der ikke ligger i tilknytning til de store ruter og knudepunkter.

Beløbet gives som tilskud til Movia, der håndterer puljen som projektholder. Movias resourceindsats finansieres indenfor puljens samlede beløb. Puljen kan søges af kommuner, som efter sparring med Movia i idéudviklingsprocessen ansøger om finansiering til konkrete projekter med en implementering af kendte mobilitetsløsninger eller udvikling/afprøvning af nye. Movia udmønter i samarbejde med Region Sjælland puljen til de ansøgte projekter. Der er fire indsatsområder, der kan søges indenfor, som alle har elementer af samkørsel og/eller delebilsordninger tilknyttet:

- 1 **De gode stoppesteder**, f.eks. cykelparkering ved stoppesteder, Rurale multiskift, opgradering af Plus-tur stop
- 2 **Delemobilitet**: Tiltag der aktiverer de tomme bilsæder, såsom blafning samkørsel, nabolift
- 3 **Fleksible løsninger**: Flex-ordninger til specifikke målgrupper, landsbybuser, kommunebus, Plus-tur, fri cykel-medtag i offentlig transport
- 4 **Unge mobilitet**: Samarbejder med campus, delecycel, samkørsel

Projektet er pt. lidt over halvvejs i perioden. Der er igangsat 11 konkrete projekter – ét mere end planlagt. Projekterne har dog været billigere end planlagt, hvilket betyder, at der skal igangsættes flere projekter i den kommende periode. Der er dog ingen projekter der færdigstillede endnu, hvilket bl.a. skyldes, at Corona-situationen har skabt forsinkelser. Den egentlige effektvurdering og konkrete målopfyldelse kan derfor endnu ikke vurderes.

I forhold til lignende tanker for forsøgsprojekter i Region Midtjylland er det værd at bemærke, at der i projektet et stort fokus på at forankre læringen de enkelte projekter lokalt og vidensdele på tværs. Den konkrete vidensdeling og erfaringsopsamling kan være en god platform at lære af i en Midtjysk sammenhæng, ligesom pointen med at sikre lokal forankring af projekterne også i Midtjylland, vil være vigtigt for at sikre blivende forandringer.

4 Styrker, svagheder og potentiale

Grundlæggende er der mange samfundsmæssige og private fordele ved velfungerende samkørsels- og delebilsordninger.

Med velfungerende ordninger vil mobiliteten for rejsende uden egen bil blive styrket, da der bliver flere transportmuligheder at vælge mellem. Dette kan bl.a. give nye rejsemuligheder for rejsende uden egen bil i yderområder, og kan samtidig reducere trafikpresset i tætte byområder.

Det kan samtidig have den effekt, at rejsende, der har adgang til bil eller mulighed for at købe en, vælger samkørsel til på de enkelte ture eller fravælger at købe bil, og i stedet benytter delebil, når behovet er der. Dermed reduceres en række af biltrafikkens afledte negative konsekvenser, herunder trængsel, pladsforbrug, ressourceforbrug til produktion og kørsel samt miljøbelastning.

Samkørsel og delebiler kan isoleret set ses som konkurrenter til den kollektive trafik, men kan samtidig understøtte den. Veludviklede samkørsels- eller delebilsordninger kan medføre, at den enkelte borger faktisk kan undvære at indkøbe bil, og dermed også er mere åben overfor at bruge kollektiv trafik på de ture, hvor det giver bedst mening. Samtidig kan samkørsel spille en rolle i transporten til de knudepunkter for den kollektive trafik og dermed være med til at forbedre adgangen til den kollektive trafik.

Svagheden og dermed den udfordring samkørselsordningerne står overfor er, at det er udfordrende og ressourcekrævende at opnå og vedligeholde en kritisk volumen i systemerne. Her kan samarbejde mellem de private aktører og de offentlige institutioner hjælpe antallet af brugere på vej, men det er endnu uvist i hvilket omfang det kan lykkes at få de rejsende til at omfavne et velfungerende samkørselssystemet på de kortere, daglige rejser.

Der er en række udfordringer i incitamentsstrukturen, hvor administration, tidsmæssige binding og eventuelle omvejskørsler ikke modsvares af de beløb, der faktisk kan opkræves inden for lovgivningens rammer (ca. 50 øre pr. km). Samtidig er prisen på små private biler relativt lav, hvilket betyder, at fleksibiliteten ved egen bil og fravalg af samkørsel ofte vejer tungere end en eventuel beskedent økonomisk gulerod.

At opnå tilstrækkelig kritisk masse kan være særligt udfordrende i yderområder, hvor godt samkørselmuligheder eller kunne hjælpe med at dække ind for den begrænsede kollektive trafik dækning. Her er antallet af ture som udgangspunkt af lavt, da der er få rejsende i udgangspunktet. Mobilitetsgevinsten for den enkelte rejsende i yderområderne vil derfor være begrænset, medmindre det lykkes at få en meget stor del af områdets rejsende til at gå dedikeret ind i ordningen.

Ulemperne ved at samarbejde med samkørsels- og delebilsordninger knytter sig for Midttrafiks vedkommende derfor primært til det ressourceforbrug, der ligger i samarbejdet, som skal ses i forhold til omfanget af de mulige mobilitetsgevinster for borgerne.

4.1 Vurdering af potentiale

Teoretisk er potentialet ved øget samkørsel og brug af delebiler stort på langt sigt. De fleste biler står i dag stille langt det meste af tiden og kunne således principielt være til gavn for andre eller erstattes. Samtidig sidder der i dag i gennemsnit kun 1,05 personer i en pendlerbil. Kunne den andel øges bare lidt kunne vejnettets aflastes markant samtidig med, at mobiliteten for de uden bil kunne øges.

Der er dog mange udfordringer, som hindrer dette i at ske. Flexibiliteten og bekvemmeligheden ved egen bil opvejer for de fleste udgiften ved den. Samtidig er bindingerne og generne i forbindelse med formaliseret samkørsel ofte større end gevinsterne for den enkelte. Kommuner og trafikselskaber kan her styrke kendskabet til produkterne og arbejde med at reducere barriererne, men strukturelle udfordringer som prisstruktur og reduktion af privatbilens fleksibilitet er svære at ændre ved.

Endvidere er det værd at bemærke, at potentialet for at nå den kritiske volumen i et system er størst, der hvor trafikken er størst, men det er også typisk der den kollektive trafik er bedst. Det understreges af erfaringer fra fx GoMore, som viser, at samkørsel primært sker på de lange stræk mellem de større byer og i noget mindre omfang på korte ture i tyndt befolkede områder. For kommunerne vil det være interessant, at samkørslen øges i byerne og dermed medvirker til at mindske trængslen på vejene, eller i de tyndt befolkede områder, hvor udbuddet af transport er begrænset. Her har det dog til nu været svært at finde en model der benyttes i større grad.

Benyttelse af samkørselsordninger og delebilsordninger er marginal i det samlede transportbillede. Delebilssektoren stod således i 2018 for 0,02 % af transportarbejdet, mens samkørselsordningerne i forhold til pendling og kortere ture stadig har relativt få brugere og ture. Begge mobilitetsformer spås vækst i årene fremover, men selv med stor procentvis vækst vurderes det samlede marked i Midtjylland være begrænset i den kommende år.

Kommuner og trafikselskaber kan spille en rolle i at understøtte kritisk volumen – særligt i samkørselsordningerne. En styrket indsats omkring de fysiske rammer og på de digitale platforme, som Rejseplanen, kan her være vigtige bidrag. Særligt med tanke på disse mobilitetsformers udvikling fremadrettet.

For Midttrafik vurderes introduktion af de nye mobilitetsløsninger dog samlet set at være interessant og kan på sigt blive et supplement, som kan give et bedre mobilitetstilbud for de rejsende. På kort sigt vurderes de konkrete mobilitetsgevinster dog at være begrænsede grundet den lave volumen, mens der er stor usikkerhed knyttet til udviklingen på længere sigt. Omfanget af ressourceindsatsen i samarbejdet med disse aktører skal ses i det lys.

5 Redskaber og rolledeling

5.1 Midttrafiks rolle i mobilitetslandskabet

Midttrafiks generelle indgangsvinkel til mobilitetsspørgsmål er fastlagt i Midttrafiks "Mobilitetspolitik" fra 2018. Mobilitetspolitikken tager udgangspunkt i Midttrafiks nuværende transporttilbud - bus, tog, letbane og Flextrafik. Mobilitetspolitikken ser ikke isoleret på disse produkter, men på dem i sammenhæng med andre transportmidler, herunder private mobilitetsformer som samkørsel og delebiler. Mobilitetspolitikken ser således på den rejsendes samlede tilbud om transport.

De rejsende tilbydes stadig flere forskellige transportformer, og med den digitale udvikling kan de rejsende "shoppe" mellem transportformer. Mobilitet handler derfor om at gøre det muligt og attraktivt at bevæge sig fra A til B på en smart og fleksibel måde. Nogle gange er det smartest at bruge bilen, andre gange at køre med andre, tage bussen eller hoppe på cyklen - alt afhængig af transportsituationen. Mobiliteten hænger også naturligt sammen med, hvordan der skabes sammenhænge mellem boligområder, virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kultur- og fritidstilbud. Midttrafiks rolle er i den forbindelse at sætte kunderne i centrum og at fremme de grønne mobilitetsvalg.

Midttrafik vil i sit arbejde understøtte samspillet mellem kollektiv trafik, og samkørsel/delebiler ved at tydeliggøre transportbilledet for den rejsende gennem to forhold (se i øvrigt Figur 1)

- De **fysiske forhold på stoppesteder og knudepunkter**, hvor den rejsende starter sin rejse, skifter mellem transportformer eller afslutter sin rejse. Her kan den rette indretning og information hjælpe den rejsende til at skabe overblik over rejsemulighederne og opnå tryghed i vente- og skiftesituationen. Det er kommunernes ansvar at indrette og vedligeholde stoppesteder, men Midttrafik indgår gerne i samarbejder om udviklingen med vores viden på området. Midttrafik har bl.a. p.t. udarbejdet udkast til ny stoppestedshåndbog, som kan fungere som grundlag for dialogen mellem Midttrafik og kommunerne om fremtidens stoppesteder og knudepunkter. Behovet for at indtænke muligheder for samkørsel, kys-og-kør eller parkering til delebil kan naturligt indgå her.
- De **digitale medier**, som kan tilbyde information om mulige transportformer, bestilling og betaling. Her er Rejseplanen den centrale formidlingsform af mobilitetsløsninger og Midttrafiks bud på fremtidens samlende mobilitetsplatform. Derfor er Rejseplanen også udgangspunktet for samarbejder med bl.a. samkørselsaktører, og Rejseplanens krav skal mødes før et samarbejde kan indledes. Muligheden for at bringe Midttrafiks øvrige digitale platforme, som hjemmeside, MT Live og Facebook-side i spil til markedsføring og information kan også være aktuelt. Endelig råder Midttrafik over store mængder af data om bl.a. rejsevaner og passagerantal, som kan bringes i spil i samarbejder med kommuner om fremtidens mobilitetsløsninger.

Herudover har Midttrafik en bred viden om mobilitet og samspillet mellem mobilitetsformer samt de rejsendes behov med udgangspunkt i kollektiv trafik. Med denne viden bidrager Midttrafik gerne med i samarbejder med kommuner og region. Det kan være til at kvalificere kommunernes idéudvikling af mobilitetsforsøg eller til at styrke konkrete mobilitetsprojekter i grænselandet mellem kollektiv trafik og private transportformer.

Midttrafik kan her have en rådgivende rolle overfor kommunerne. Samtidig vil emnet naturligt indgå bl.a. i de trafikplaner, der udarbejdes i samarbejde med kommunerne.

5.2 Kommunernes rolle

Kommunerne spiller en vigtig rolle i arbejdet med mobilitet. Både i de aspekter, der vedrører eller har grænseflader til kollektiv trafik og i arbejdet med de rent private mobilitetsformer.

Kommunerne er bestiller af kollektiv trafik og har samtidig ansvaret for en række øvrige mobilitetsformer. Kommunerne definerer dermed serviceniveauet for den kollektive trafik og har samtidig ansvaret for den fysiske infrastruktur, der skal understøtte den, herunder indretning og vedligehold af stoppesteder.

For private mobilitetsformer, herunder samkørsel og delebiler, har kommunen umiddelbart en rolle i at stille de fysiske rammer til rådighed. Dette gælder bl.a. veje, cykelstier og parkeringspladser. Kommunerne har dog også en række virkemidler til at motivere valg af bestemte mobilitetsløsninger. I forhold til samkørselsordninger og delebilsordninger kan følgende nævnes:

- Samarbejder med relevante samkørsels- og delebilsaktører, herunder finansiering.
- Markedsføring af samkørselsordninger
- Arbejde med mobilitetsplaner i eget regi og med virksomheder/uddannelsessteder i kommunen.
- Etablering af information og fysisk infrastruktur, som parkering og kys-og-kør pladser og knudepunkter.

Region Midtjylland er bestiller af den regionale kollektive trafik og fastlægger serviceniveauet på de regionale busruter. Region Midtjylland har dog også ytret ønske om at spille en aktiv rolle som samarbejdspartner inden for et bredere spekter af mobilitetsløsninger. Regionen har ikke ansvar for fysisk infrastruktur, men indgår med faglig sparring og økonomiske ressourcer i arbejdet med udvikling af mobilitetsløsninger.

5.3 Det gør Midttrafik nu

Midttrafik arbejder løbende med at styrke samspillet mellem kollektiv trafik og private transportformer. Senest har Midttrafik udarbejdet udkast til ny stoppestedsmmanual, som skal danne grundlag for dialogen med kommunerne om at styrke forholdene på stoppestederne med særligt fokus på knudepunkter, hvor trafikformer mødes.

Konkret arbejder Midttrafik også med at indgå i samarbejder om styrkelse af fysikken på udvalgte knudepunkter inspireret af større transport-hubs, hvor skiftet mellem transportformer er i fokus.

Mobilitetsløsninger i Midt- og Vestjyske kommuner

Midttrafik har igangsat et arbejde med en samlet trafikplan for 8-kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland. Som del af dette arbejde er der nedsat en arbejdsgruppe til at se på mulige mobilitetsløsninger med fokus på yderområder. Denne gruppe har til opgave at komme med fælles anbefalinger til mobilitetsløsninger i området baseret på viden fra igangværende og afsluttede forsøgsprojekter. I arbejdet vil der være fokus på bæredygtige mobilitetsløsninger, både når det gælder Midttrafiks produkter og tilbud, og andre tiltag til forbedring af mobiliteten. Gruppen skal endvidere arbejde med mobilitet, der kan understøtte knudepunkter i hovednettet.

Flere af kommunerne er forud for arbejdet blevet kontaktet af både NaboGo og Ta'Med, der tilbyder deres samkørsels app. Muligheden for at gennemføre et fælles forsøg med mulighed for kørselstilbud på tværs af kommunegrænser indgår i arbejdet.

Hvis Staten opretter nye puljer, med støtte til mobilitet eller kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, skal gruppen vurdere og indstille eventuelle forsøg.

Region Midtjylland har i forbindelse med arbejdet afsat midler til at dække dele af eventuelle omkostninger til forsøg. Midlerne er primært afsat til ekstern hjælp og herunder en transportundersøgelse blandt unge på ungdomsuddannelser.

Firma	Pakke	Trafikelskab	Vogntype	Kontraktstart	Pris i garantitid		Priser i variabel tid					Pris for løft med trappemaskine	Timer i kontrakten inkl. forlængelse	Tildelingspris
					Driftstimepris	Opstartspris hverdag	Timepris hverdag	Opstartspris øvrig tid	Timepris øvrig tid	Opstartspris nat	Timepris nat			
Aflex	3857	Midttrafik	2	01-03-21	251,55	0	255	0	255	0	255		9.526,50	2.396.391
Børge Hald	3877	Midttrafik	5	01-11-20	282,00		297		297		297		10.368,50	2.923.917
Cabonline Danmark ApS	3862	Midttrafik	2	01-03-21	239,00	0	270	0	270	0	270		9.575,25	2.288.485
dk-taxi	3853	Midttrafik	6	01-11-20	289,00		300		345		425	100	10.138,50	2.930.027
Flex Transport	3843	Midttrafik	5	01-11-20	295,00	50	320	50	320	50	320		10.626,25	3.134.744
Flex Transport	3846	Midttrafik	5	01-11-20	295,00	50	320	50	320	50	320		9.748,50	2.875.808
Flex Transport	3848	Midttrafik	5	01-11-20	295,00	50	320	50	320	50	320		10.333,50	3.048.383
Ls Busser ApS	3814	Midttrafik	8	01-11-20	364,00	0	299	0	299	0	399	499	14.668,25	5.339.243
Ls Busser ApS	3815	Midttrafik	5	01-11-20	282,00	0	282	0	292	499	382		10.996,25	3.100.943
Ls Busser ApS	3822	Midttrafik	7	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	394	499	9.996,25	2.938.898
Ls Busser ApS	3823	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	384	499	10.996,25	3.232.898
Ls Busser ApS	3827	Midttrafik	7	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.723,50	3.152.709
Ls Busser ApS	3828	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.196,25	2.997.698
Ls Busser ApS	3829	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.996,25	3.232.898
Ls Busser ApS	3831	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	294	0	0	294	0	339	499	10.396,25	3.056.498
Ls Busser ApS	3832	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.138,50	2.980.719
Ls Busser ApS	3833	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	100	339	499	11.226,25	3.300.518
Ls Busser ApS	3835	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.138,50	2.980.719
Ls Busser ApS	3836	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.368,50	3.048.339
Ls Busser ApS	3837	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.723,50	3.152.709
Ls Busser ApS	3838	Midttrafik	6	01-11-20	294,00	0	294	0	294	0	339	499	10.996,25	3.232.898
MA Flextrafik aps	3888	Midttrafik	5	01-11-20	170,66								27.126,25	4.629.366
Movicare ApS	3800	Midttrafik	0	01-03-21	299,00		275		275		350		9.090,50	2.718.060
Movicare ApS	3801	Midttrafik	0	01-03-21	299,00		275		275		350		8.731,50	2.610.719
Movicare ApS	3804	Midttrafik	0	01-03-21	299,00		275		275		350		8.959,25	2.678.816
Munkebo Taxi	3830	Midttrafik	6	01-11-20	322,00	0	304,5	0	322	0	350	0	15.876,25	5.112.153
Munkebo Taxi	3834	Midttrafik	6	01-11-20	319,00	0	304,5	0	335	0	350	0	10.996,25	3.507.804
Munkebo Taxi	3841	Midttrafik	6	01-11-20	315,00	0	315	0	315	0	350	0	10.368,50	3.266.078
Munkebo Taxi	3844	Midttrafik	7	01-11-20	315,00	0	315	0	325	0	350	0	14.941,25	4.706.494
Munkebo Taxi	3845	Midttrafik	6	01-11-20	322,00	0	304,5	0	325	0	350	0	15.876,25	5.112.153
Munkebo Taxi	3849	Midttrafik	7	01-11-20	315,00	0	315	0	325	0	350	0	15.487,25	4.878.484
Munkebo Taxi	3850	Midttrafik	6	01-11-20	305,00	0	305	0	325	0	350	0	10.196,25	3.109.856
Munkebo Taxi	3851	Midttrafik	6	01-11-20	304,50	0	304,5	0	325	0	350	0	14.707,25	4.478.358
Munkebo Taxi	3854	Midttrafik	7	01-11-20	315,00	0	315	0	325	0	350	0	15.487,25	4.878.484
Munkebo Taxi	3856	Midttrafik	6	01-11-20	304,50	0	304,5	0	325	0	350	0	10.626,25	3.235.693
Munkebo Taxi	3859	Midttrafik	7	01-11-20	309,00	0	309	0	325	0	375	0	14.668,25	4.532.489
Munkebo Taxi	3860	Midttrafik	6	01-11-20	297,50	0	297,5	0	325	0	375	0	10.996,25	3.271.384
Munkebo Taxi	3861	Midttrafik	6	01-11-20	319,00	0	304,5	0	325	0	375		10.596,25	3.380.204
Munkebo Taxi	3863	Midttrafik	6	01-11-20	311,00	0	304,5	0	325	0	375	0	10.996,25	3.419.834
Munkebo Taxi	3864	Midttrafik	6	01-11-20	317,00	0	317	0	325	0	375	0	14.668,25	4.649.835
Munkebo Taxi	3865	Midttrafik	6	01-11-20	297,50	0	297,5	0	325	0	375	0	10.138,50	3.016.204
Munkebo Taxi	3866	Midttrafik	6	01-11-20	297,50	0	297,5	0	325	0	375	0	10.138,50	3.016.204
Munkebo Taxi	3868	Midttrafik	2	01-03-21	262,00	0	262	0	275	0	375	0	10.169,00	2.664.278
Munkebo Taxi	3871	Midttrafik	6	01-11-20	319,00	0	319	0	325	0	375	0	14.320,25	4.568.160
Munkebo Taxi	3872	Midttrafik	7	01-11-20	313,00	0	313	0	325	0	375	0	11.814,50	3.697.939
Munkebo Taxi	3874	Midttrafik	6	01-11-20	321,00	0	304,5	0	325	0	375	0	15.036,25	4.826.636
Munkebo Taxi	3875	Midttrafik	5	01-11-20	294,00	0	294	0	325	0	375	0	9.862,50	2.899.575
Munkebo Taxi	3878	Midttrafik	2	01-03-21	262,00	0	262	0	275	0	375	0	9.575,25	2.508.716
Munkebo Taxi	3879	Midttrafik	2	01-03-21	385,00	0	262,5	0	275	0	375	0	1.672,00	643.720
Munkebo Taxi	3880	Midttrafik	5	01-11-20	294,50	0	294,5	0	325	0	375	0	10.953,50	3.225.806
Munkebo Taxi	3883	Midttrafik	5	01-11-20	294,50	0	294,5	0	325	0	375		10.138,50	2.985.788

Firma	Pakke	Trafikelskab	Vogntype	Kontraktstart	Pris i garantitid		Priser i variabel tid					Pris for løft med trappemaskine	Timer i kontrakten inkl. forlængelse	Tildelingspris
					Driftstimepris	Opstartspris hverdag	Timepris hverdag	Opstartspris øvrig tid	Timepris øvrig tid	Opstartspris nat	Timepris nat			
Munkebo Taxi	3885	Midttrafik	5	01-11-20	294,50	0	294	0	325	0	375	0	10.253,50	3.019.656
Munkebo Taxi	3886	Midttrafik	6	01-11-20	314,50	0	317	0	325	0	375	0	10.138,50	3.188.558
Munkebo Taxi	3887	Midttrafik	5	01-11-20	294,00	0	294	0	325	0	375	0	9.748,50	2.866.059
Reliable ApS	3811	Midttrafik	5	01-11-20	295,50	0	296	0	325	0	666		10.723,50	3.168.794
Reliable ApS	3855	Midttrafik	6	01-11-20	324,50	0	325	0	376	0	666		9.545,25	3.097.434
Reliable ApS	3870	Midttrafik	5	01-11-20	295,50	0	300	0	376	0	666		9.595,25	2.835.396
Reliable ApS	3873	Midttrafik	7	01-06-21	319,50	0	321	0	376	0	666	0	10.519,00	3.360.821
Reliable ApS	3876	Midttrafik	5	01-11-20	295,50	0	300	0	376	0	996		10.953,50	3.236.759
Reliable ApS	3881	Midttrafik	2	01-03-21	263,00	0	263	0	325	0	999		9.664,00	2.541.632
Reliable ApS	3884	Midttrafik	6	01-11-20	319,50	0	320	0	376	0	668	0	10.253,50	3.275.993
SafeNcare Aps	3802	Midttrafik	0	01-03-21	264,49								8.959,25	2.369.632
SafeNcare Aps	3803	Midttrafik	0	01-03-21	264,49								8.823,50	2.333.728
SafeNcare Aps	3805	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								13.937,75	3.296.138
SafeNcare Aps	3806	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								14.118,75	3.338.943
SafeNcare Aps	3807	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								9.916,50	2.345.153
SafeNcare Aps	3808	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								9.721,50	2.299.038
SafeNcare Aps	3809	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								9.526,50	2.252.922
SafeNcare Aps	3810	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								9.721,50	2.299.038
SafeNcare Aps	3812	Midttrafik	5	01-11-20	271,49		250		250		450		8.932,50	2.425.084
SafeNcare Aps	3813	Midttrafik	5	01-11-20	271,49		250		250		450		10.196,25	2.768.180
SafeNcare Aps	3816	Midttrafik	5	01-11-20	271,49		250		250		450		10.723,50	2.911.323
SafeNcare Aps	3817	Midttrafik	8	01-11-20	274,49		250		250		450		15.138,25	4.155.298
SafeNcare Aps	3818	Midttrafik	5	01-11-20	271,49		250		250		450		15.521,25	4.213.864
SafeNcare Aps	3819	Midttrafik	5	01-11-20	271,49		250		250		450		10.723,50	2.911.323
SafeNcare Aps	3820	Midttrafik	5	01-11-20	271,49		250		250		450		9.978,50	2.709.063
SafeNcare Aps	3824	Midttrafik	8	01-11-20	278,49		250		250		450		15.876,25	4.421.377
SafeNcare Aps	3825	Midttrafik	6	01-11-20	284,49		250		250		450	50	9.943,50	2.828.826
SafeNcare Aps	3826	Midttrafik	6	01-11-20	284,49		250		250		450	50	10.528,50	2.995.253
SafeNcare Aps	3839	Midttrafik	6	01-11-20	284,49		250		250		450	50	14.668,25	4.172.970
SafeNcare Aps	3840	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								9.575,25	2.264.451
SafeNcare Aps	3842	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								9.526,50	2.252.922
SafeNcare Aps	3847	Midttrafik	2	01-03-21	238,49								9.721,50	2.318.481
SafeNcare Aps	3852	Midttrafik	2	01-03-21	236,49								9.721,50	2.299.038
SafeNcare Aps	3867	Midttrafik	2	01-06-21	238,49								9.029,25	2.153.386
TEA STRUER APS	3858	Midttrafik	8	01-11-20	352,95	0	298	0	298	350	500	500	14.668,25	5.177.159
TEA STRUER APS	3869	Midttrafik	8	01-11-20	352,95	0	298	0	298	350	500	500	14.796,25	5.222.336
Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	3821	Midttrafik	5	01-11-20	450,00		450		450		500		2.025,25	911.363
Vojens Taxi og Servicetrafik ApS	3882	Midttrafik	5	01-11-20	400,00		335		335		600		1.945,25	778.100

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2	0	243	0	243	350	243	
2	0	243	0	243	350	243	
2	0	243	0	243	350	243	
2	0	243	0	243	350	243	
2		244		264		350	
2		244		264		350	
2		244,9		244,9		300	
2		245		245		500	
2		245		245		400	
2		245		245		400	
2		245		245		400	
2		245		245		325	
2		245		245		400	
2		245		245		400	
2		245		250		250	
2	5	245		245		350	
2		246		265		265	
2	30	246	30	248	30	280	
2	30	246	30	248	30	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	30	280	
2	25	246	25	248	30	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	25	246	25	248	25	280	
2	0	247	0	247	350	247	
2	0	247	0	247	350	247	
2	0	247	0	247	350	247	
2	0	247	0	247	350	247	
2	0	247	0	247	350	247	
2	0	247	0	247	350	247	400
2	0	247	0	247	0	247	
2	0	247	0	247	350	247	
2	0	247	0	247	350	247	
2	0	247	0	247	350	247	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2		249		259		259	
2	0	250	0	250	0	250	
2		250		500		500	
2	0	250	0	250	0	500	
2		250		275		300	
2		250		275		300	
2		250		275		300	
2	0	250	0	325	0	260	
2	0	250	100	254	100	250	
2	0	250	0	310	0	265	
2	0	250	0	310	0	265	
2	0	250	0	310	0	265	
2	0	250	0	310	0	265	
2	0	250	0	305	0	265	
2	0	250	0	305	0	265	
2		250		240		240	
2	30	250	30	254	30	280	
2	30	250	30	254	30	280	
2	25	250	0	275	50	300	
2	0	250	50	275	100	400	
2		250		275		300	
2		250		275		300	
2		250		275		300	
2		250		275		300	
2		250		250		250	
2		250		300		300	
2		250		250		250	
2		250		265		280	
2		250		275		300	
2	0	250	0	250	0	250	
2	0	250	0	350	0	475	
2	0	250	0	250	0	250	
2	0	250	0	250	0	250	
2	0	250	0	250	0	250	
2	0	250	0	250	0	250	
2	0	250	0	250	0	250	
2		250		250		250	
2		250		250		250	
2		250		350		400	
2	0	250	0	250	0	250	
2	0	250	0	250	0	250	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	0	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253	0	253	350	253	
2	0	253,51	200	600	0	253,51	
2	0	254	0	254	0	330	
2		254		265		265	
2	0	254	0	254	350	254	
2		254		254		254	
2		254		265		265	
2		254		265		265	
2		254		265		265	
2	0	254	0	264	0	274	
2	0	254	0	264	0	274	
2	0	254	0	264	0	274	0
2	0	254	0	264	0	274	
2	0	254	0	264	0	274	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2	0	254	0	264	0	274	0
2	0	254	0	264	0	274	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	25	254	25	258	25	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	258	30	290	
2	30	254	30	257	30	290	
2	30	254	30	257	30	290	
2	30	254	30	257	30	290	
2	0	255	0	255	0	695	
2		255		255		695	
2	0	255	0	285	0	695	
2	0	255	0	255	0	695	
2	0	255	0	255	0	599	
2	0	255	0	273	0	393	
2	0	255	0	300	0	500	
2		255		399		399	
2	0	255	0	255	0	510	
2		255		265		275	
2		255		400		400	
2	0	255	0	255	0	255	
2		255		250		250	
2	0	255	0	255	0	255	
2	0	255	0	255	0	255	
2		255		255		695	
2		255		255		265	
2		255		265		265	
2	0	255	0	265	0	265	
2	0	255	0	260	0	300	
2		255		265		265	
2		255		255		255	
2		255	200	600		255	
2	0	255	0	260	0	300	
2	0	255	0	260	0	280	
2		255		275		299	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2		255		275		275	
2		255		275		300	
2	0	255	0	265	0	265	
2	0	255	0	265	0	265	
2	0	255	0	265	0	265	
2	0	255	0	265	0	265	
2		256		256		460	
2		256		256		460	
2	0	257	0	257	0	257	
2	0	257	0	257	0	257	
2	0	257	0	450	0	450	
2	0	257	0	257	0	257	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2		258		258	350	258	
2		258		258	350	258	
2		258		258	350	258	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2		258		258	350	258	
2		258		258	350	258	
2		258		258	350	258	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2		258		265		265	
2	55	258	0	254	0	228	
2	0	258	0	258	350	258	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	
2		258		258	350	258	
2		258		258	350	258	
2		258		258	350	258	
2	55	258	0	254	0	228	
2		258		258	350	258	
2	55	258	0	254	0	228	
2	55	258	0	254	0	228	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsbeløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsbeløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2	40	259	40	259	40	259	
2	40	259	40	259	40	259	
2	40	259	40	259	40	259	
2	40	259	40	259	40	259	
2	40	259	40	259	40	259	
2	40	259	40	259	40	259	
2	0	260	0	300	0	500	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		270		250	
2		260		270		250	
2		260		270		250	
2		260		270		250	
2		260		270		250	
2		260		270		250	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2	0	260	0	260	0	260	0
2	0	260	0	285	0	500	
2		260		275		350	
2		260		265		265	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		270		270	
2		260		260		248	
2		260		260	350	260	
2		260		270		250	
2		260		270		250	
2		260		270		250	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2		260		252		252	
2		260		260	350	260	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsbeløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsbeløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema- skine
2		260		260	350	260	
2		260		280		299	
2		260		265		265	
2		260		275		260	
2		260		280		300	
2		260		285		320	
2		260		260	350	260	
2		260		260	350	260	
2	0	261	0	261	0	261	
2	0	261	0	261	0	261	
2	0	261	0	261	0	261	
2	0	261	0	261	0	261	
2	0	261	0	261	0	261	
2	0	261	0	261	0	261	
2	0	261	0	261	0	261	
2	0	262	0	262	0	262	
2		262		262	350	262	
2		262		262	350	262	
2	0	262	0	268	0	270	
2	0	262	0	268	0	270	
2		262		265		265	
2		262		262	350	262	
2	0	262	0	268	0	270	
2		262		262	350	262	
2	0	263	100	265	100	265	
2	0	263	0	263	0	275	0
2	0	264	0	264	0	264	
2	0	264	100	264	100	264	
2	0	264	100	264	100	264	
2	0	264	50	264	100	264	
2	0	264	50	264	50	264	
2	0	264	50	270	50	264	
2	0	264	50	270	50	264	
2	30	264	30	267	30	290	
2	30	264	30	267	30	290	
2	30	264	30	267	30	290	
2	30	264	30	267	30	290	
2		265		265		500	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2		265		265		695	
2		265		265		595	
2		265		260		260	
2		265		265		500	
2		265		270		270	
2	0	265	0	265	0	270	
2	0	265	0	270	0	290	
2	0	265	0	270	0	300	
2	0	265	0	265	0	265	
2		265		285		305	
2		265		265		500	
2		265		265		500	
2		265		265		500	
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2		265		258		258	
2		265		265		500	
2		265		265		500	
2	0	265	0	260	0	379	0
2	0	265	0	333,33	0	333,33	
2	0	265	0	350	0	450	
2		265		265	350	265	
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2		265		265		500	
2		265		265		500	
2	0	265	0	265	0	270	
2		265		270		270	
2		265		270		270	
2	0	265	0	270	0	300	
2	0	265	0	270	0	300	
2	0	265	0	265	0	265	
2	0	265	0	265	0	300	
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2	0	265	0	265	0	265	0
2		266		270		270	
2	0	266	50	275	50	270	
2	0	266	0	270	0	266	
2	0	267	0	260	0	260	
2	0	268	0	272	0	275	
2		269		269		500	
2		269		269		500	
2		269		269		500	
2		269		269		500	
2		270		280		290	
2		270		400		400	
2	0	270	0	260	0	250	0
2	0	270	0	260	0	250	0
2	0	270	0	270	0	260	
2		270		270		250	
2		270		270		270	
2	0	270	0	270	0	270	
2		270		325		400	
2	0	270	0	280	0	300	
2	0	271	50	280	50	280	
2	0	274	50	265	100	280	
2	0	274	0	274	0	274	0
2		275		280		280	
2		275		280		280	
2		275		280		280	
2		275		280		290	
2		275		280		285	
2		275		280		280	
2		275		280		285	
2		275		275		260	
2	0	275	100	280	100	280	
2	0	275	100	280	100	280	
2	0	275	100	290	150	286	
2	0	275	0	300		500	
2		275		300		325	
2		275		300		400	
2		275		300		325	
2		275		300		325	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	44	286	24	278	24	272	
2	0	289	0	335	200	430	0
2		289		289		289	
2	0	290	0	290	0	290	
2	0	290	0	310	0	310	
2	0	290	0	360	0	360	
2	0	290	0	330	150	450	
2	0	295	0	295	0	295	
2	0	295	0	315	0	315	0
2	0	298	0	375	250	450	
2	0	298	0	298	0	298	
2	0	300	0	300	0	400	
2		300		310		320	
2		300		310		325	
2		300		325		350	
2	0	300	0	300	0	300	
2	0	300	0	300	0	300	
2	0	302	350	350	350	350	
2	0	302	0	310	350	350	
2	0	302	0	310	350	350	
2	0	305	0	305	0	350	
2	0	305	0	315	0	315	0
2	0	310	0	330	350	350	
2	0	312	0	312	0	312	
2	0	312	0	312	0	312	
2	0	312	0	312	0	312	
2	0	312	0	312	0	312	
2	0	312	0	312	0	312	
2		315		325		335	
2		315		325		335	
2		315		325		335	
2		315		325		335	
2		320		320		400	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
2	100	320	100	600	100	400	500
2	100	320	100	900	100	900	
2	0	325	400	425	400	550	
2	0	325	400	425	400	550	
2	0	325	0	450	0	450	
2	0	325	0	450	0	450	
2	0	325	0	350	0	375	
2	0	325	0	350	0	375	
2	0	325	0	450	0	450	
2	0	325	0	450	0	450	
2	0	330	0	330	0	330	
2	0	330	0	430	0	900	
2	0	330	0	400	0	400	
2	0	334	0	400	0	400	
2	0	334	0	400	0	400	
2	0	335	0	340	0	500	
2	100	335	150	350	150	350	
2	100	335	150	350	150	350	
2	0	340	0	340	0	340	
2	0	340	0	350	0	500	
2	0	340	0	330	0	330	
2	0	340	0	340	0	340	
2	0	348	0	348	0	348	
2	0	348	0	348	0	348	
2	0	348	0	348	0	348	
2		350		900		900	
2		350		400		525	
2	150	350	200	375	200	375	
2	30	360	40	400	40	400	
2	0	365	0	375	400	500	
2		370		470		550	
2		370		470		511	
2	0	385	0	400	0	600	
2		385		400		400	
2	50	389	50	449	50	499	
2		395		395		495	
2	0	400	0	420	0	420	
2	0	400	0	500	0	600	
2	80	460	120	500	160	540	
2	80	460	120	500	160	540	
3		250		270		500	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
3	40	259	40	259	20	279	
3	50	259	50	259	50	259	
3		275		300		300	
3	0	285	0	315	0	315	0
3	0	290	0	350	0	350	
3	0	290	30	395	30	450	
3	0	290	30	395	30	500	
3	0	290	30	350	30	350	
3	0	290	30	350	30	450	
3	0	295	30	395	30	500	
3	0	295	30	350	30	450	
3		300		310		320	
3		300		300		300	
3		300		400		450	
3	0	320	350	330	350	350	
3		320		330		345	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	325	0	450	0	450	
3	0	330		400		400	
3	100	330	100	400	100	400	
3	0	375	0	450	0	450	
3	0	400	0	500	0	600	
3	0	400	0	500	0	600	
3		425		450		450	
3	0	450	0	450	0	600	
3	0	450	0	450	0	600	
3	80	460	120	500	160	540	
3	80	460	120	500	160	540	
4		250		250		400	
4		250		250		400	
4		250		250		400	
4		250		250		400	
4		255		255		400	
4		255		255		400	
4		255		255		400	
4		255		255		400	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
5		288		288	350	288	
5		288		288	350	288	
5		288		288	350	288	
5		289		289		500	
5		289		289		500	
5		290		290		500	
5		290		310		425	
5		290		290		500	
5		290		310		425	
5		290		310		425	
5		290		310		425	
5		290		310		450	
5		290		310		450	
5		290		290		500	
5		290		290		500	
5		290		290	350	290	
5		290		290	350	290	
5		290		290	350	290	
5		290		290		500	
5		290		290	350	290	
5		290		290	350	290	
5		290		290		500	
5		290		290	350	290	
5		290		290	350	290	
5	30	290	30	300	30	310	0
5	30	290	30	300	30	310	0
5		292		292	350	292	
5		292		292	350	292	
5		292		292	350	292	
5		292		292	350	292	
5	0	295	0	385	0	799	
5	0	295	0	315	0	340	
5	30	295	30	305	30	335	
5	30	295	30	305	30	335	
5	30	295	30	305	30	335	
5	30	295	30	305	30	335	
5		297		310	500	900	
5		297		315	500	900	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
5		297		315	500	900	
5		297		315	500	900	
5		299		299		500	
5		299		299		500	
5		299		299		500	
5	0	300	0	325	0	310	
5		300		345		425	
5		300		300		300	
5		300		325		425	
5		300		300		500	
5	0	300	0	325	0	310	
5	0	300	0	325	0	310	
5	100	300	100	300	100	300	
5	30	300	30	310	30	330	
5	30	300	30	310	30	330	
5	0	305	0	325	0	350	
5	0	305	0	350	0	400	0
5	0	310	0	330	0	325	
5	0	315	0	400	0	749	
5	0	315	0	400	0	400	
5	0	315	0	395	30	500	
5	0	315	30	395	30	500	
5		315		318	185	315	300
5	0	315	30	395	30	450	
5	0	315	30	395	30	500	
5	0	319	0	319	0	319	
5	0	319	0	319	0	319	
5	0	319	0	319	0	319	
5	0	319	0	319	0	319	
5	0	319	0	319	0	319	
5	0	319	0	319	0	319	
5	0	319	0	319	0	319	
5	0	319	0	319	0	319	
5		320		330		330	
5	0	320	100	350	150	350	
5	0	320	30	350	30	500	
5	0	324,99	0	374,99	0	499,99	
5	0	325	0	450	0	450	
5	0	325	30	450	30	450	
5		325		325		325	
5	0	325	0	650	0	650	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
5	0	325	100	350	150	350	
5	0	325	100	400	150	375	
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	30	350	30	450	
5	0	325	100	375	150	350	
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	50	325	50	325	50	325	
5	0	325	0	325	0	325	
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5	0	325	0	325	0	325	0
5		330		330		380	
5		330		340		350	
5		330		350		360	
5		330		350		400	
5		330		330		400	
5	0	330	0	360	0	360	
5	70	330	70	330	70	330	
5		335		350		400	
5		340		450		500	
5		340		340		340	
5		340		340		340	
5		340		340		340	
5		340		340		340	
5	0	340	100	400	150	350	
5	0	340	150	400	200	350	
5	0	340	100	400	150	350	
5		345		370		425	
5		345		385		695	
5		345		370		425	
5		345		370		425	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
5		345		370		425	
5		345		370		450	
5		345		370		425	
5		345		370		425	
5		345		370		425	
5		345		370		425	
5		345		900		900	
5		350		350		400	
5	0	350	400	450	400	600	
5	0	350	400	450	400	600	
5		350		350		400	
5	0	350	100	400	150	375	
5	0	350	100	450	150	400	
5		355		410		500	
5	0	355	0	365	0	500	
5	0	355	0	360	0	500	
5	0	360	0	360	0	450	
5	0	360	0	370	0	500	
5	0	360	0	360	0	360	
5	100	360	100	500	100	500	500
5	100	360	100	500	100	500	
5	0	360	0	360	0	360	
5	0	360	0	400	0	400	
5	0	360	0	360	0	450	
5		365		365		365	
5		370		370		400	
5	0	370	0	370	0	500	0
5		370		410		800	
5		370		385		800	
5		370		400		800	
5		370		370		800	
5		370		400		800	
5	0	375	0	650	0	650	
5	0	375	0	650	0	650	
5		375		400		550	
5	0	375	0	650	0	650	
5	0	375	0	650	0	650	
5	0	375	0	650	0	650	
5	0	375	0	650	0	650	
5	0	375	0	650	0	650	
5	0	375	0	650	0	650	
5	0	375	0	650	0	650	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5	0	388	0	850	0	850	
5		390		400		420	
5		390		400		415	
5	100	390	100	600	100	600	
5		395		900		900	
5	0	395	0	400	400	600	
5		395		410		420	
5	100	398	100	448	100	498	
5	100	398	100	448	100	498	
5	100	398	100	448	100	498	
5	100	398	100	448	100	498	
5	100	398	100	448	100	498	
5	100	398	100	448	100	498	
5		399		410		425	
5		400		900		900	
5		400		900		900	
5		400		900		900	
5		400		900		900	
5		405		900		900	
5		405		900		900	
5	100	410	100	410	100	600	
5		410		900		900	
5		410		900		900	
5		411		471		511	
5		411		471		511	
5		411		471		511	
5		411		471		511	
5		425		525		625	
5	0	425	0	850	0	850	
5		475		575		675	
5		475		475		475	
5	80	480	120	680	160	880	
5	80	480	120	680	160	880	

Vogn-type	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsb eløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsb eløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06	Pris pr. løft med trappema skine
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6		293		293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6	0	293	0	293	350	293	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		295		295	350	295	400
6		298		298	350	298	400
6		298		298	350	298	400
6	0	324,99	0	374,99	0	499,99	400
6	60	365	60	435	60	435	500
6	60	370	60	435	60	435	500
6	0	380	0	530	0	530	0
6	50	389	50	449	50	499	50
6	0	400	0	400	0	900	500
6		475		475		475	350
6		475		475		475	350
6		475		650		650	350
6		600		600		600	350
7	0	279	0	289	0	299	499
7	0	279	0	289	0	299	499
7		325		425		795	400

Journalnr

2.2.5-09474-2020

Sagsbehandler

Jan Ingebrigtsen

e-mail

jai@midttrafik.dk

Telefon

8740 8282

Dato

20. oktober 2020

Bilag 3 - Tilbudte vogngrupper FV7

Antal vogne som maksimalt kan være aktive	Vogntype	Kommune for vogngruppe	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsbeløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsbeløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06
3	0	Horsens		360		430		430
20	0	Aarhus		360		430		430
116	2	Aarhus		230		230		350
118	2	Aarhus		230		230		350
77	2	Herning		235		235		350
48	2	Holstebro		235		235		350
52	2	Horsens		235		235		350
66	2	Randers		235		235		350
55	2	Silkeborg		235		235		350
52	2	Skanderborg		235		235		350
48	2	Syddjurs		235		235		350
52	2	Viborg		235		235		350
3	2	Holstebro	0	261	0	261	0	261
3	2	Skive	0	265	0	265	0	265
3	2	Aarhus		268		285	500	900
3	2	Randers	0	270	0	270	0	270
3	2	Silkeborg	0	270	0	270	0	270
7	2	Viborg	0	270	0	270	0	270
3	2	Herning	0	275	0	275	0	275
4	2	Skive	0	275	0	320	0	400
7	2	Viborg	0	279	0	305	0	402
10	2	Holstebro	75	295	75	295	75	350
10	2	Herning	0	305	0	370	0	801
17	2	Herning	0	330	0	370	0	801
20	2	Horsens		330		400		400
7	2	Silkeborg	0	330	0	370	0	801
100	2	Aarhus		330		400		400
7	2	Aarhus	0	335	0	335	0	335
3	2	Herning	0	340	0	380	0	400
3	2	Horsens	0	340	0	380	0	400
3	2	Odder	0	340	0	380	0	400
3	2	Randers	0	340	0	380	0	400
4	2	Silkeborg	0	340	0	380	0	400
5	2	Aarhus	0	340	0	380	0	400
7	2	Aarhus	0	350	0	375	0	390

Antal vogne som maksimalt kan være aktive	Vogntype	Kommune for vogngruppe	Opstartsbeløb Hverdag kl. 06-18	Timepris Hverdag kl. 06-18	Opstartsbeløb Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Timepris Øvrig tid, hverdag kl. 18-24 samt weekend og helligdag kl. 06-24	Opstartsbeløb Nat (alle dage) kl. 00-06	Timepris Nat (alle dage) kl. 00-06
3	2	Skanderborg	0	395	0	445	0	550
8	3	Herning	0	365	0	370	0	801
3	5	Herning		297,5		315	500	900
3	5	Silkeborg		298		325	500	900
3	5	Viborg		298		325	500	900
3	5	Aarhus		298		325	500	900
22	5	Herning	0	450	0	510	0	801
3	5	Horsens		475		500		500
6	5	Aarhus		475		500		500

Administration

Midtjyske Jernbaner
Banegårdsvej 2
DK-7620 Lemvig

Telefon 97 82 32 22
Direkte 96 63 52 42
Mobil 21 67 55 08

mv@mjba.dk
www.mjba.dk

Lemvig d. 2010-2020

Statusnotat vedr. overtagelse af driften på jernbanestrækningen Holstebro - Skjern

Der er i notatet anvendt følgende forkortelser:

Banedanmark	= Bdk
Midtjyske Jernbaner	= MJBA
Midttrafik	= MT
Region Midtjylland	= RM
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	= TBST
Transportministeriet	= TRM

Køreplaner

MJBA har fået tildelt den søgte kapacitet hos Bdk. Det er MJBA's vurdering, at det er en meget robust køreplan.

Kunder

MT er ansvarlig for billetsystemer- og priser. MJBA havde lavet aftale med DSB om udførelse af handicapservice, men DSB har efterfølgende erfaret at aftalen ikke var compliant, hvorfor MJBA nu afventer ny kontrakt fra DSB.

Billetkontrol

Ud over den 0,5 stilling, der udfører billetkontrol hos MJBA i dag, er der ansat 2 nye medarbejdere pr. 01-11-2020. De skal i perioden indtil driftsstart modtage træning fra MT og sidemandsoplæring fra MJBA.

Erstatningskørsel

Der er lavet aftale med Papugabus, som foretager erstatningskørsel for MJBA, når det er nødvendigt. Papugabus er også nuværende leverandør for Arriva, så de kender strækningen og alle de stationsmæssige forhold.

Personale

MJBA skal bruges 13 lokomotivførere til at udføre den planlagte kørsel, og der er rekrutteret og indgået ansættelsesaftaler med det nødvendige personale. Derudover er der indgået aftale med en ekstra lokomotivfører, som bliver timelønnet afløser.

Udover de 2 togmekanikere, der blev ansat tidligere, er der indgået ansættelsesaftale med yderligere 1. Vedkommende er elektriker og har et ualmindeligt godt kendskab til Desirotogetene, da han kom til Danmark

sammen med togene (udsendt af producenten). Den sidste mand på værkstedet er MJBA i gang med at ansætte.

MJBA forventer at alle fornødne uddannelser kan gennemføres inden driftsstart, under den forudsætning at der ikke laves restriktioner pga. Covid-19, som kan forhindre dette.

Vemb station / depot

Mødested for personalet er reetableret efter brand i bygning. MJBA får nøglerne og dermed rådighed over det lejede d. 19-10-2020.

Togparkering kræver etablering af ladestrøm og luft samt tankanlæg.

Banedanmark har accepteret de ændringer, der vedrører deres infrastruktur.

I forbindelse med indhentning af gravetilladelse, skal der gives dispensation fra Banedanmarks interne regler. Det bør iflg. vores kontaktperson hos

Banedanmark ikke give problemer. er der opstået udfordringer med at

etablere kabler langs med skinneren, selv om det er i en afstand a 4,2 meter. Banedanmark er kontaktet for at finde en hurtig løsning.

Der er indhentet §8 tilladelse og byggetilladelse hos Holstebro kommune..

Støjberegninger viser et højere støjniveau end tilladt, hvorfor der skal ændres på matrielløbet, for at imødekomme dette.

Materiel

Aftale om overdragelse af 4 Desiro tog er nu underskrevet af både Arriva og MJBA. Der er sendt et eksemplar til ministeriet.

Uddannelse af togmekanikere er aftalt med Nordjyske Jernbaner og er igangsat.

Der er indkøbt pc til fejlsøgning. Der er aftalt kursus med Siemens i betjening af pc. Indkøb af reservedele igangsættes.

Sikkerhed

Alle nye og reviderede dokumenter skal indsendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen d. 01-11-2020. Ansøgning om godkendelse er sendt.

På nuværende tidspunkt giver det forberedende arbejde ikke anledning til bekymring om, at vi vil kunne varetage togdriften på strækningen Holstebro-Skjern fra 13. december i år.

Med venlig hilsen

Martha Vrist
Direktør

Administration

Midtjyske Jernbaner
Banegårdsvej 2
DK-7620 Lemvig

Telefon 97 82 32 22
Direkte 96 63 52 42
Mobil 21 67 55 08

mv@mjba.dk
www.mjba.dk

Statusnotat vedr. nyt udbud af tog

Lemvig d. 20-10-2020

Markedsdialog

Der har været afholdt markedsdialog med følgende leverandører 4 leverandører: Stadler, Siemens, Bombardier & Alstom.

På baggrund af det indledende arbejde er der er udført igennem de sidste 2 år samt de informationer, der blev givet under markedsdialogerne, har Midtjyske Jernbaner indledt arbejdet med kravspecifikation og udarbejdelse af kontraktudkast.

Midtjyske Jernbaner har inviteret til dialog med Lokaltog, om det er muligt at indgå et samarbejde om et fælles udbud. Dette undersøges nærmere.


Midtjyske Jernbaner forventer på nuværende tidspunkt at annoncerer udbudsmaterialet i starten af 2021. Under forudsætning af udbud tidligt i 2021, er det mest realistiske skøn på nuværende tidspunkt (med forbehold for udvikling i coronasituationen), at der kan tildeles kontrakt til den vindende byder i slutningen af 2021.

Leveringstiden kan variere fra leverandør til leverandør, men realistisk forventes den at være ultimo 2024 +/- nogle måneder.

Der kan naturligvis skrues på nogle parametre, for at ændre lidt i det, men overordnet set hedder det 3-4 år fra kontraktindgåelse.

Med venlig hilsen

Martha Vrist
Direktør



Passagerernes oplevelse
med kollektiv transport
under Covid-19
Før og efter genoplukning

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls

Indhold

Forord	3	Fremtiden. Hvad skal der til for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?	25
Resume	5	Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?	26
Anbefalinger	7		
Passagerpulsens anbefaler	8		
Før og efter genoplukning. Udvikling	10	Fremtiden. Forventninger til brug af kollektiv transport efter Covid-19	39
Udvikling i erhvervssituation efter genoplukning	11	Forventninger til fremtidig brug af kollektiv transport	40
Udvikling i rejseaktivitet med kollektiv trafik efter genoplukning	12		
Udvikling i årsager til rejser mindre / slet ikke.	13	Overblik. Udvalgte spørgsmål opdelt på i risikogrupper for Covid-19	41
Udvikling i brug af andre transportmidler i stedet for kollektiv transport	14	Oplevelse af at være i risikogruppen for Covid-19	42
Udvikling i selskabernes håndtering af Covid-19-situationen	18	Rejseaktivitet med kollektiv trafik efter genoplukning	43
		Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport	44
Efter genoplukning. Holdning til indførelse af krav om mundbind i kollektiv transport	19	Årsager til oplevelse af utryghed på rejser med kollektiv transport	45
Holdning til krav om mundbind i kollektiv transport	20	Holdning til krav om mundbind i kollektiv transport	46
Sammenhæng mellem krav om mundbind og brug af kollektiv transport.	21	Sammenhæng mellem krav om mundbind og brug af kollektiv transport	47
Årsager til at rejse mere efter indførelse af krav om mundbind	22	Om undersøgelsen	49

Forord

Selvom det er mere end et halvt år siden, Danmark blev ramt af Covid-19-pandemien, påvirker virussen stadig alle dele af vores samfund. Efter at mange har oplevet en næsten normal hverdag, er der den seneste tid indført flere restriktioner på grund af stigende smittetal, og flere arbejder igen hjemme.

Pandemien mærkes også stadigt i den kollektive transport. I starten af september meldte DSB ifølge Politiken ¹, at antallet af passagerer var mellem 70 og 75 procent af det normale, og flere af de regionale trafikselskaber meldte om lignende tal. Men med de seneste restriktioner og opfordringer til mere hjemmearbejde fra regeringen den 18. september, må det forventes, at passagertallene nu er endnu lavere.

For tusindvis af danskere er bus og tog både nu og i fremtiden en helt nødvendig del af hverdagen - og for samfundet spiller den kollektive transport en afgørende rolle i at skabe mobilitet og bekæmpe trængsel og klimaforandringer.

Derfor er det nødvendigt, at der - både fra politisk side og hos togoperatører og trafikselskaber - er fokus på, at den kollektive transport er tryk, mens pandemien stadig fylder i samfundet, og at passagererne har lyst til at vende fuldt tilbage efter krisen. Det kræver, at der bliver lyttet til passagererne, og at deres bekymringer bliver taget alvorligt.

Passagerpuls'en spurgte allerede i foråret passagererne om deres bekymringer og forventning til brug af kollektiv transport i kølvandet på corona - og vi spurgte også om, hvad der skal til, for at de ville vende tilbage.

Undersøgelsen viste blandt andet, at passagererne generelt havde følt sig trygge i bus og tog under og efter nedlukningen, og at de fleste var tilfredse med togoperatørernes og trafikselskabernes håndtering af krisen. Undersøgelsen viste dog også, at hver sjette kernebruger af den kollektive transport regnede med at bruge bus og tog mindre på den anden side af Covid-19.

¹ <https://politiken.dk/klima/art7919445/Hver-tredje-passager-er-st%C3%A5et-af-bus-og-tog-og-de-bliver-sv%C3%A6re-at-lokke-ud-af-bilerne-igen>

Vi er langt fra på den anden side af Covid-19-pandemien, og der er sket meget i den kollektive transport siden foråret. Det gælder blandt andet kravet om mundbind. Passagerpuls har derfor gentaget undersøgelsen, men med en række ændringer, så den er tilpasset den aktuelle situation.

Undersøgelsen er ligesom sidst gennemført på Passagerpulsens Passagerpanel og bygger på 2.434 besvarelser. Disse udgør ikke et repræsentativt udsnit af hverken Danmarks befolkning som helhed eller brugerne af kollektiv transport. Det skyldes, at Passagerpanelet har en overrepræsentation af folk, der bruger den kollektive transport meget, og derudover en overrepræsentation af togpassagerer i forhold til buspassagerer. Besvarelserne repræsenterer derimod oplevelsen og holdningen hos kernebrugerne af kollektiv transport.

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

Som noget nyt i forhold til forårets undersøgelser har vi i denne undersøgelse spurgt, hvorvidt passagererne vurderer sig som værende i risikogruppen for Covid-19. Vi har nemlig ønsket at blive klogere på, hvordan denne gruppe oplever den kollektive transport.

Undersøgelsen giver vigtig viden om, hvordan passagererne bruger og oplever den kollektive transport under pandemien, deres oplevelse af det nye mundbindskrav, og deres forventninger og bud på, hvad der skal til for at få dem trygt tilbage. Vi håber, undersøgelsen kan være til gavn for trafikselskaber, myndigheder, politikere og andre, der er interesserede i en stærk, kollektiv transport med tilfredse og trygge passagerer.

Vi planlægger at gentage undersøgelsen endnu en gang i starten af 2021 for at se, hvordan Covid-19 til den tid påvirker passagerernes oplevelser med den kollektive transport.

God læselyst!

Resume

Undersøgelsen er gennemført i perioden 27. august til 7. september. En del kan have ændret sig, efter regeringen i midten af september 2020 indførte flere restriktioner.

Mange arbejder stadig hjemme mere og bruger bus og tog mindre end før nedlukningen

- 65 procent af lønmodtagerne møder på arbejde i samme omfang som før nedlukningen. I april-maj var det 23 procent
- Kun 1 ud af 3 studerende møder på uddannelse i samme omfang som før nedlukningen. I april-maj var det 14 procent.
- Knap halvdelen af lønmodtagerne rejser lige så meget som før nedlukningen. Blandt studerende og pensionister rejste mindre end en tredjedel i august-september lige så meget som før nedlukningen.
- Blandt passagerer i risikogruppen bruger kun hver fjerde den kollektive transport lige så meget som før nedlukningen.

Cykel og bil erstatter bus og tog

- Blandt de lønmodtagere, der rejser mindre end før nedlukningen, angiver lidt over halvdelen som årsag, at de får dækket deres transportbehov på anden vis. 2 ud af 3 i denne gruppe svarer, at de erstatter bus og tog med cyklen, mens halvdelen bruger bilen mere.

- Næsten halvdelen af lønmodtagerne angiver et mindre transportbehov som årsag til, at de bruger den kollektive transport mindre, mens hver fjerde angiver smitterisiko.
- Blandt pensionister angiver 1 ud af 3 smitterisikoen som årsag til, at de ikke rejser med kollektiv transport. Det er færre end i april-maj.

Flertallet er stadig trygge på rejsen

- 54 procent af lønmodtagerne føler sig trygge på rejser med kollektiv transport i august-september. Det er en stigning på 4 procentpoint sammenlignet med april-maj. Færre er trygge blandt pensionister og studerende.
- Blandt passagerer i risikogruppen er cirka 35 procent trygge, mens en lige så stor andel er utrygge.
- Blandt de vigtigste årsager til utryghed er pladsmangel/at det er svært at holde afstand, andre passagerer, der ikke holder afstand, og frygten for selv at blive smittet.

Flertallet synes, at selskaberne har håndteret situationen godt

- Over halvdelen af lønmodtagerne synes, at selskaberne har håndteret Covid-19-situationen godt. Det er samme niveau som i april-maj. 14 procent synes, at trafikkselskaberne har håndteret situationen dårligt. Det er en stigning på 10 procentpoint.

Opbakning til mundbindskravet – men det får flere til at rejse mindre

- Et stort flertal på 63-77 procent er enige i regeringens beslutning om at indføre krav om mundbind i kollektiv transport. 14-22 procent er imod beslutningen. Opbakningen er lavest hos gruppen af lønmodtagere, hvor 2 ud af 3 bakker op, mens mere end hver femte er imod.
- Blandt passagerer i risikogruppen bakker 83 procent op om mundbindskravet.
- 1 ud af 4 – blandt både lønmodtagere, studerende og pensionister – forventer at rejse mindre på grund af mundbindskravet. 3-7 procent forventer at rejse mere som følge af kravet.
- Blandt passagerer i risikogruppen forventer 1 ud af 5 passagerer at rejse mindre på grund af mundbindskravet. 1 ud af 10 vil rejse mere.
- Blandt årsagerne til at rejse mindre som følge af mundbindskravet angives, at det er ubehageligt at have på, at det er symbolpolitik, at det gør rejsen mere besværligt, og at det er dyrere. Særligt studerende angiver fordyrelsen som årsag til, at de rejser mindre efter mundbindskravet.

Kapacitet er stadig det vigtigste for at få passagererne tilbage

- Blandt de tiltag, som flest peger på for at få dem til at vende tilbage i den kollektive transport i samme omgang som før nedlukningen, er: Mere kapacitet i busser og tog, at kravet om at bære mundbind ophæves, at afstandskravene håndhæves bedre samt bedre rengøring og mulighed for afspritning. En del svarer desuden generelle forbedringer såsom flere afgange, lavere billetpriser og færre forsinkelser.
- Mange svarer, at de først vender tilbage til den kollektive transport i fuldt omfang, når Covid-19 er helt væk, for eksempel når der er fundet en vaccine.

De fleste regner med at vende tilbage til bus og tog – men mange er i tvivl

- 74-80 procent tror, at de på et tidspunkt kommer til at bruge kollektiv transport lige så meget som før Covid-19. 5-10 procent tror ikke, at de nogensinde kommer til at bruge kollektiv transport ligesom før. 13-16 procent er i tvivl.
- I risikogruppen tror 72 procent, at de på et tidspunkt kommer til at bruge den kollektive transport lige så meget som før, mens 8 procent ikke tror, det bliver lige så meget som før. 20 procent er i tvivl.

65%

af lønmodtagerne møder på arbejde i samme omfang som før nedlukningen.

I april-maj var det 23 procent.

Anbefalinger

Resultaterne i denne undersøgelse understreger, at Covid-19-pandemien og de deraf følgende restriktioner risikerer at få alvorlige konsekvenser for passagererne og den kollektive transport både på kort og langt sigt. Der er stor opbakning til kravet om mundbind, men undersøgelsen viser samtidigt, at det har konsekvenser for passagerernes lyst til at bruge bus og tog.

I den kommende tid vil hverdagen stadigvæk være præget af restriktioner i skiftende omfang, hjemmearbejde for mange og fokus på at begrænse smitten. Det er vigtigt, at tog- og trafikselskaber fortsætter det igangværende arbejde for at gøre det trygt at bruge den kollektive transport for dem, der er afhængige af den, og at politikerne understøtter denne indsats.

På længere sigt, når pandemien ebber ud, er der brug for en større indsats for at gøre det attraktivt og trygt for passagererne at vende tilbage til bus og tog i stort omfang, så den kollektive transport kan løfte sin rolle i at skabe mobilitet og løse trængsels- og klimaudfordringerne.

Det er i den forbindelse særdeles positivt, at økonomien fra politisk side er sikret hos både togoperatører og trafikselskaber i 2020 ved at kompensere dem for de manglende billetindtægter, som selskaberne har oplevet på grund af Covid-19 og restriktionerne. Der er dog fortsat brug for at se længere ud i fremtiden, så den kollektive transport ikke ender i en ond cirkel til skade for passagererne og resten af samfundet.

54%

Blandt de lønmodtagere, der rejser mindre end før nedlukningen, angiver lidt over halvdelen som årsag, at de får dækket deres transportbehov på anden vis. 2 ud af 3 i denne gruppe svarer, at de erstatter bus og tog med cyklen, mens halvdelen bruger bilen mere.

Passagerpuls anbefaler

Trafikselskaber og togoperatører:

- At der fortsat er stort fokus på at sikre tilstrækkelig med kapacitet og plads i bus, tog, metro og letbane, så det er muligt for passagererne at holde afstand. Det kræver tilstrækkeligt med busser, togvogne og afgang – og at tog- og trafik-selskaberne holder nøje øje med udviklingen i passagertal, så der kan sættes ind med ekstra vogne og busser, når det er nødvendigt – også uden for den traditionelle myldretid.
- At der fortsat bliver gjort en stor indsats for at få passagererne til at fordele sig og holde afstand, når de venter på stationer og ved stoppesteder, samt i selve bussen og toget. Det kan være via skilte, klistermærker, højtalerudkald eller personale. Trafikselskaberne gør stadigt et stort arbejde, men i nogle tilfælde er klistermærker, skilte og andet blevet fjernet i forbindelse med genåbningen af samfundet. Informationsindsatsen bør styrkes, ikke neddroles.
- At der bliver gjort en særlig indsats for, at passagerer i risikogruppen, der har brug for ekstra afstand, kan tage den kollektive transport. Det kan være redskaber, så passagerer kan vælge afgang uden trængsel, for eksempel apps eller hjemmesider. Både DSB S-tog og Midttrafik har digitale redskaber, hvor passagererne kan se, hvor fyldt bussen

eller toget er. Lignende løsninger bør udvikles andre steder, eventuelt på baggrund af den gennemsnitlige belægning på en afgang. Det er oplagt at gøre dette på rejseplanen. Andre tiltag kan eksempelvis være særlige vogne for folk, der har brug for god afstand, og at pladsreservationssystemer gentænkes og udvikles som middel til kapacitetsstyring, så de fremover også kan være med til at sikre, at personer med særlige pladsbehov også får mulighed for at købe sig til det.

- At synlig rengøring og hygiejneforanstaltninger fortsat prioriteres højt, og at muligheden for at afspritte hænder på stationer, i busser og i tog udbredes.

Ud over tiltag for at reducere smitterisikoen og øge trygheden anbefaler Passagerpuls, at selskaberne fortsætter med at gøre det muligt at få refunderet pendlerkort, ungdomskort og lignende i perioder, hvor folk opfordres til at arbejde og studere hjemme. I det hele taget er der behov for, at pendlerprodukter udvikles, så de er tilpasset fleksible arbejdsliv og gør den kollektive transport til et attraktivt tilbud for flere typer passagerer.

Politikere og myndigheder

- At der skabes økonomisk sikkerhed for branchen, der gør det muligt både at lave de nødvendige foranstaltninger mod smitte og at opretholde drift og service. Selskaberne bør ikke tvinges til at skære ned på ruter og afgange i 2021 på grund af usikkerhed om indtægtsgrundlaget, så den kollektive transport ender i en ond spiral.
- At der - når Covid-19 ebber ud – bliver lavet målrettede indsatser for at få folk tilbage i den kollektive transport, for eksempel via priskampagner, adfærdskampagner og lignende.
- At der laves grundige undersøgelser, der afdækker den reelle smittersisiko ved at benytte kollektiv transport, så eventuelle opfattelser af, at den kollektive transport er mere farlig, end den er, kan imødegås.
- At den kollektive transport bliver ved med at blive udviklet, så den er et attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Den kollektive transport bør spille en væsentlig rolle i den kommende klimahandlingsplan på transportområdet og i den kommende infrastrukturplan.

**Mange svarer,
at de først vender tilbage
til den kollektive transport
i fuldt omfang,
når Covid-19 er helt væk,
for eksempel når der er
fundet en vaccine.**

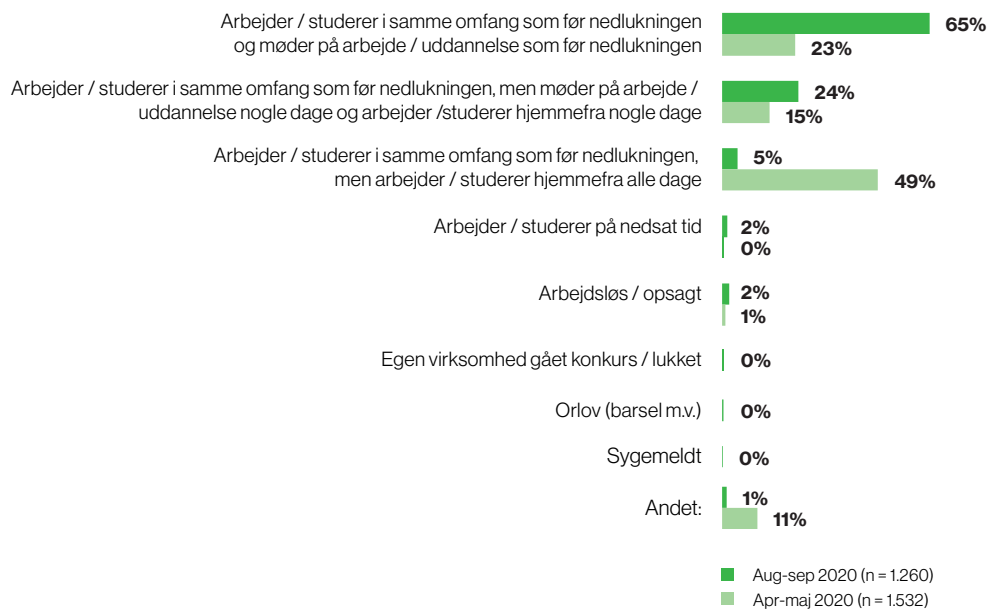
Før og efter genoplukning

Udvikling

Udvikling i erhvervssituation efter genoplukning



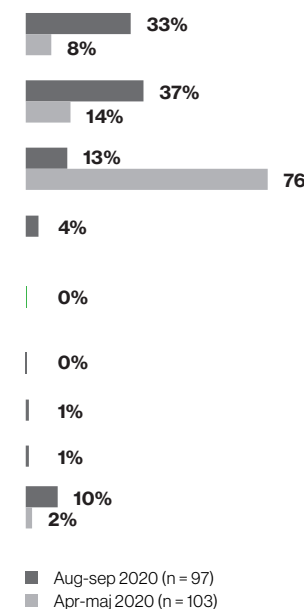
94 % af lønmodtagerne svarede i aug-sep 2020, at de arbejder i samme omfang som før nedlukningen. 65 % møder på arbejde i samme omfang som før nedlukningen. Det er en markant stigning i forhold til apr-maj.



FIGUR 2
Filter: Lønmodtagere



84 % af de studerende svarede i aug-sep 2020, at de studerer i samme omfang som før nedlukningen. Kun ca. hver tredje møder på uddannelse i samme omfang som før nedlukningen. Det er en markant stigning i forhold til apr-maj.



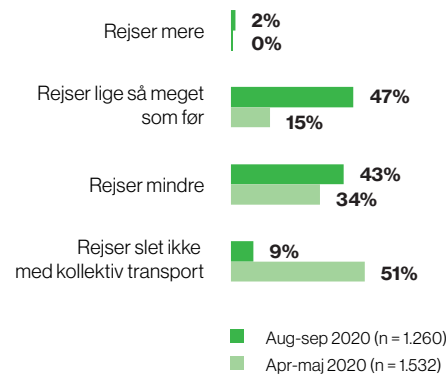
FIGUR 2
Filter: Studerende

Spm. 3: Hvordan er din erhvervmæssige situation nu i forhold til før nedlukningen i marts pga. Covid-19 pandemien?

Udvikling i rejseaktivitet med kollektiv trafik efter genoplukning



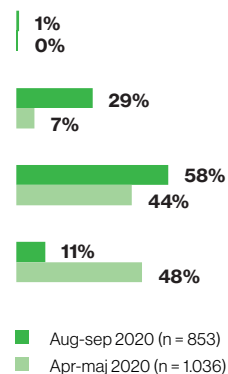
Sammenlignet med apr-maj 2020 rejste langt flere lønmodtagere med kollektiv transport i aug-sep. Knap halvdelen rejste lige så meget som før nedlukningen, mens blot 9 % slet ikke rejste med kollektiv transport. Halvdelen rejste dog fortsat mindre eller slet ikke sammenlignet med før nedlukningen.



FIGUR 3
Filter: Lønmodtagere



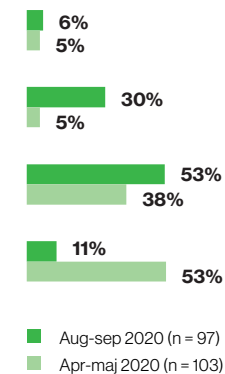
Sammenlignet med apr-maj 2020 rejste flere pensionister med kollektiv transport i aug-sep. Kun 11 % rejste slet ikke. 7 ud af 10 rejste dog fortsat mindre eller slet ikke sammenlignet med før nedlukningen.



FIGUR 4
Filter: Pensionister



Sammenlignet med apr-maj 2020 rejste flere studerende med kollektiv transport i aug-sep. Kun 11 % rejste slet ikke. Mere end 6 ud af 10 rejste dog fortsat mindre eller slet ikke sammenlignet med før nedlukningen.



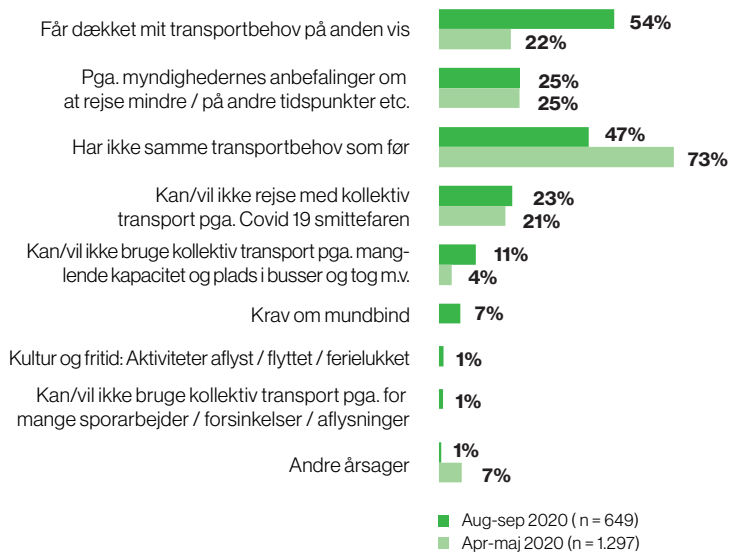
FIGUR 5
Filter: Studerende

Spm. 4A: Hvordan er din brug af kollektiv transport nu sammenlignet med før nedlukningen?

Udvikling i årsager til rejser mindre / slet ikke



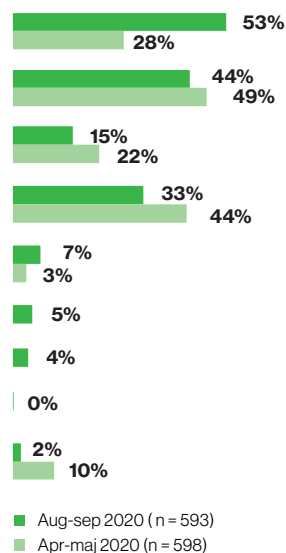
Af de 52% lønmodtagere, som rejste mindre eller slet ikke, svarede 54%, at deres transportbehov dækkes på anden vis, mens 47% ikke havde samme transportbehovet som før. Sammenlignet med apr-maj 2020 er der sket et markant fald i andelen, der ikke har samme transportbehov som før nedlukningen.



FIGUR 6
Filter: Lønmodtagere, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport



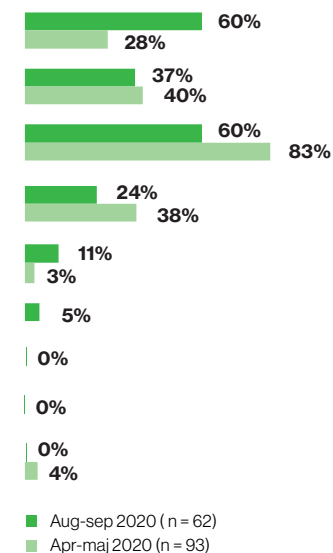
Af de 69% pensionister, der rejste mindre eller slet ikke, svarede godt 53%, at deres transportbehov dækkes på anden vis, mens 44% fulgte myndighedernes anbefalinger om at rejse mindre / udenfor myldretiden. Sammenlignet med apr-maj 2020 er der sket et fald i andelen, der ikke har samme transportbehov som før nedlukningen.



FIGUR 7
Filter: Pensionister, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport



Af de 64% studerende, som rejste mindre eller slet ikke, svarede 60% at deres transportbehov dækkes på anden vis, mens 60% ikke havde det samme transportbehov som før. Sammenlignet med apr-maj 2020 er der sket et fald i andelen, der ikke har samme transportbehov som før nedlukningen.



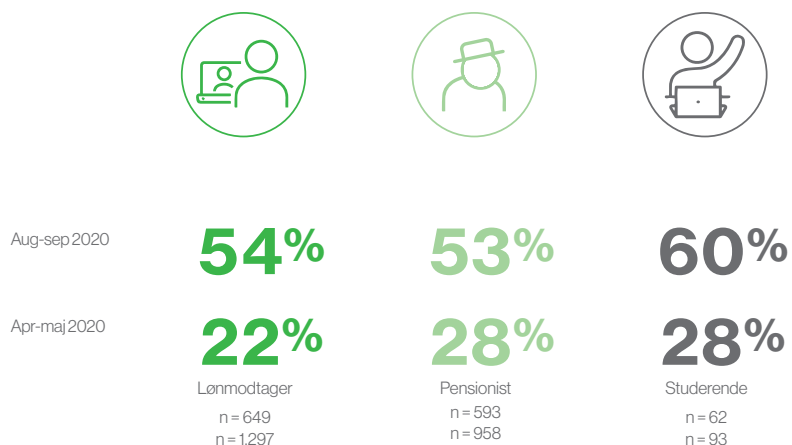
FIGUR 8
Filter: Studerende, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport

Spm. 4C: Du har svaret, at du rejser mindre / slet ikke rejser med kollektiv transport end før nedlukningen pga. Covid-19-pandemien. Hvorfor?

Udvikling i brug af andre transportmidler i stedet for kollektiv transport

I aug-sep 2020 svarede markant flere i alle målgrupper, at de fik deres transportbehov dækket på anden vis sammenlignet med apr-maj 2020.

Andel, der fik dækket transportbehov på anden vis end kollektiv transport

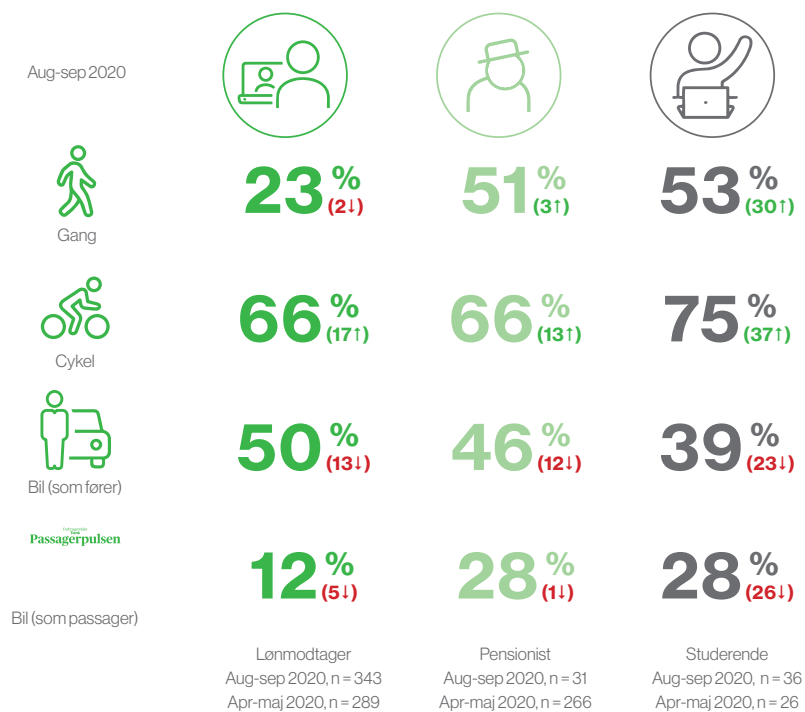


FIGUR 9A

Filter: Rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport

Spm. 4D: Du har svaret, at du får dækket dine transportbehov på anden vis end kollektiv transport. Hvilke former for transport anvender du i stedet?

I aug-sep 2020 svarede markant flere, at de benyttede cykel i stedet for kollektiv transport sammenlignet med apr-maj. Færre svarede, at de kørte i egen bil, især blandt studerende.



FIGUR 9B

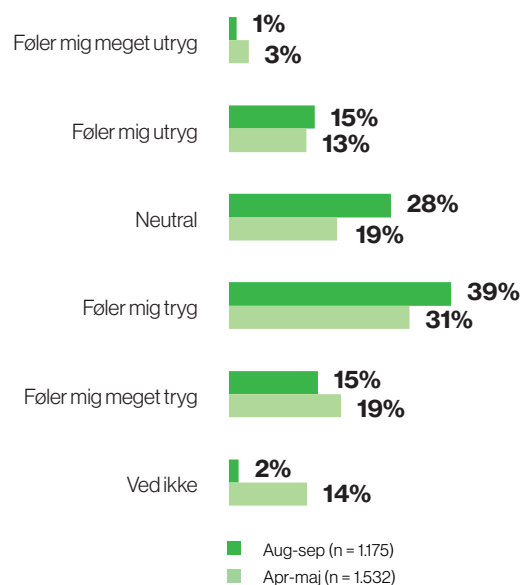
Filter: Rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport OG får dækket transportbehov på anden vis end kollektiv transport

Tallene i parentes viser udviklingen ift. undersøgelsen i apr-maj 2020. Pil op betyder en stigning. Pil ned betyder et fald.

Udvikling i oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport



I aug-sep 2020 følte 54 % sig trygge på rejser med kollektiv transport, hvilket er en stigning på 4 procentpoint sammenlignet med apr-maj.



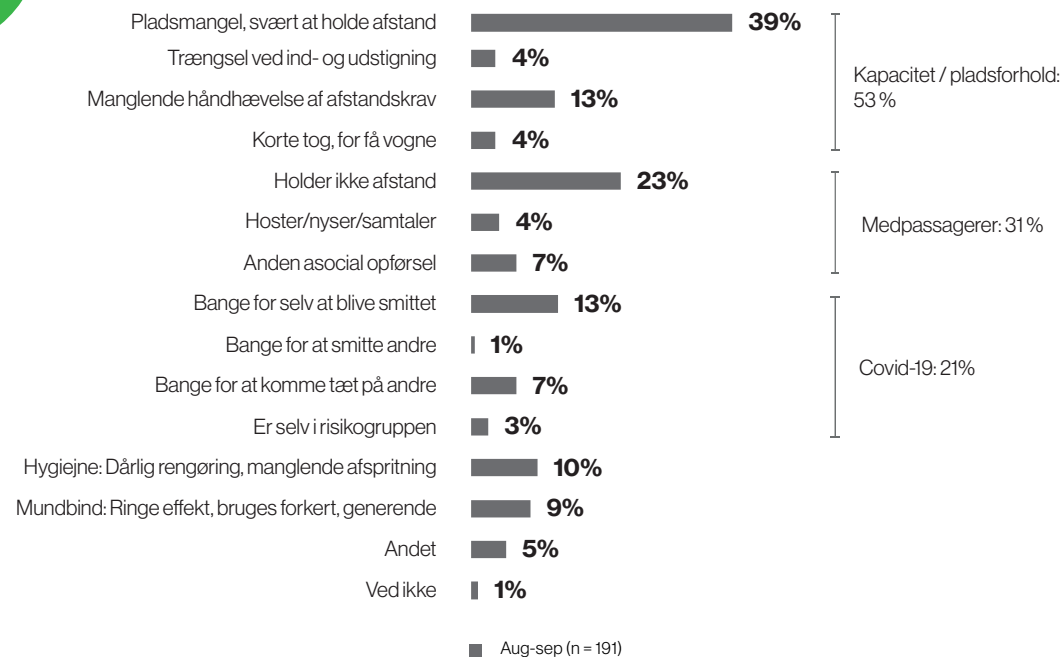
54%
følte sig tryg
eller meget tryg

FIGUR 10
Filter: Lønmodtagere

Spm. 6: Hvor tryg føler du dig, når du rejser med kollektiv transport?



Oplevelse af utryghed skyldes især kapacitet/pladsforhold og muligheden for at holde afstand, medpassagerers opførsel, samt den konkrete Covid-19-smittefare.



FIGUR 11
Filter: Lønmodtagere

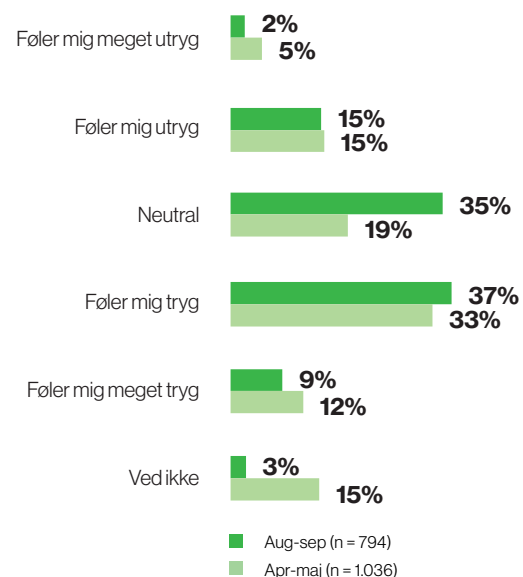
Spm. 6A: Hvorfor føler du dig ikke tryg, når du rejser med kollektiv transport?

Udvikling i oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport



I aug-sep 2020 følte 46 % af pensionisterne sig trygge på rejser med kollektiv transport, hvilket er på niveau med apr-maj.

46%
følte sig tryk
eller meget
tryk

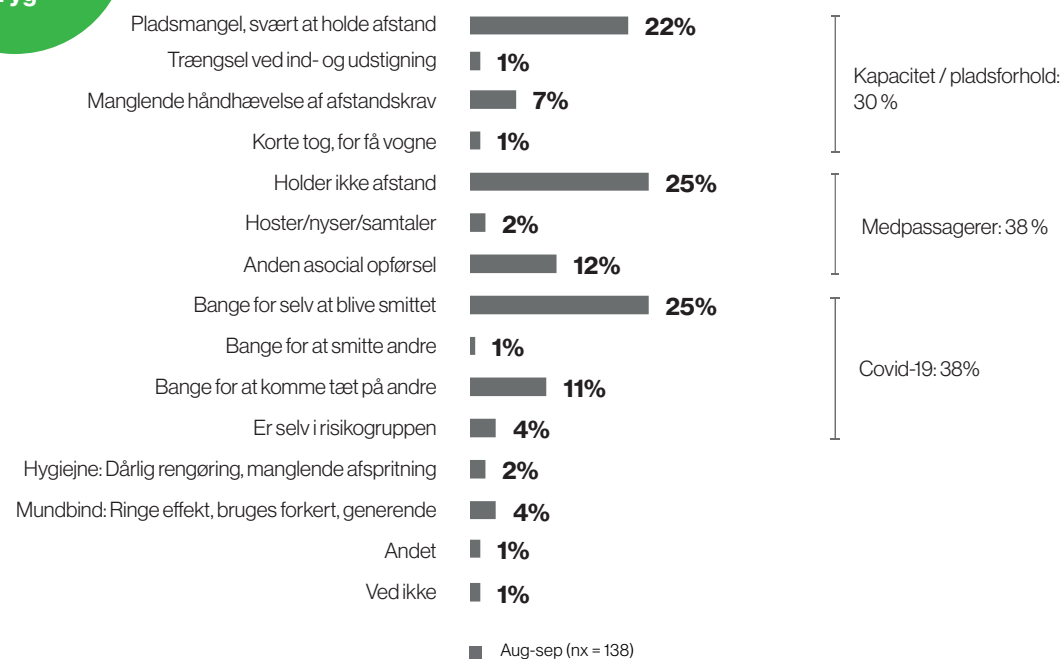


FIGUR 12
Filter: Pensionister

Spm. 6: Hvor tryk føler du dig, når du rejser med kollektiv transport?



Oplevelse af utryghed skyldes især kapacitet/pladsforhold og muligheden for at holde afstand, medpassagerers opførsel, samt den konkrete Covid-19-smittefare.



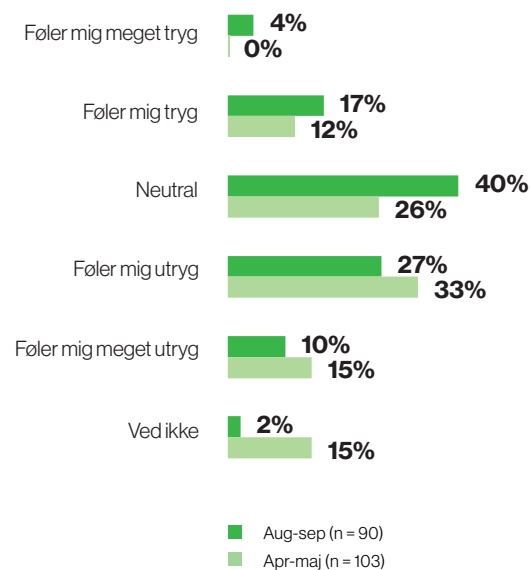
FIGUR 13
Filter: Pensionister

Spm. 6A: Hvorfor føler du dig ikke tryk, når du rejser med kollektiv transport?

Udvikling i oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport



I aug-sep 2020 følte 37% af de studerende sig trygge på rejser med kollektiv transport, hvilket er et fald på 11 procentpoint sammenlignet med apr-maj.



37%

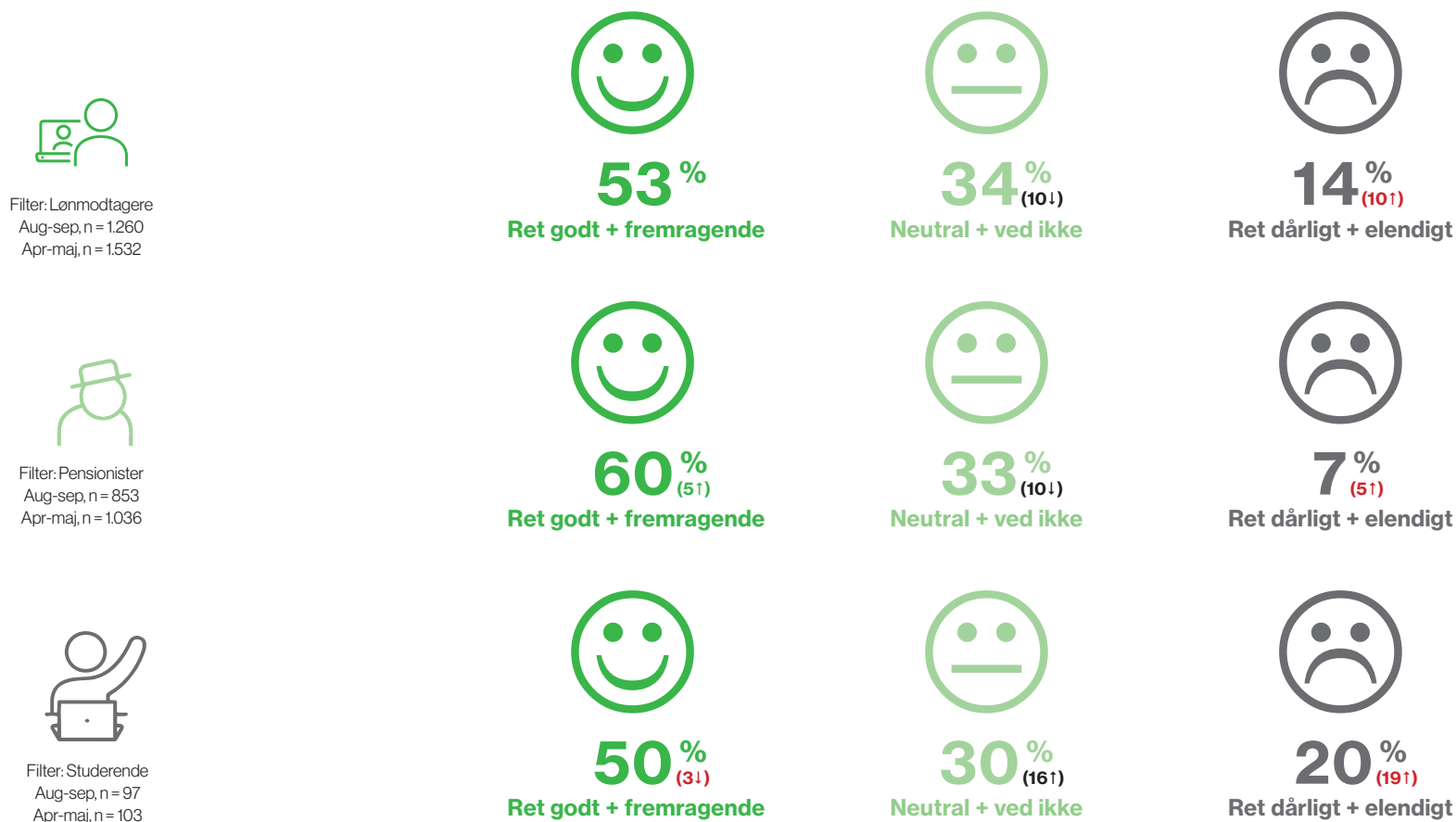
I aug-sep 2020 følte 37 % af de studerende sig trygge på rejser med kollektiv transport, hvilket er et fald på 11 procentpoint sammenlignet med apr-maj.

FIGUR 14
Filter: Studerende

Spm. 6: Hvor tryk føler du dig, når du rejser med kollektiv transport?

Udvikling i selskabernes håndtering af Covid-19-situationen

Over halvdelen synes i aug-sep 2020, at selskaberne har håndteret Covid-19-situationen godt. Blandt pensionister er der sket en lille stigning, mens der blandt studerende er sket et lille fald sammenlignet med apr-maj. Blandt lønmodtagere og studerende synes flere i aug-sep 2020, at selskaberne har håndteret Covid-19-situationen dårligt sammenlignet med apr-maj.



FIGUR 15

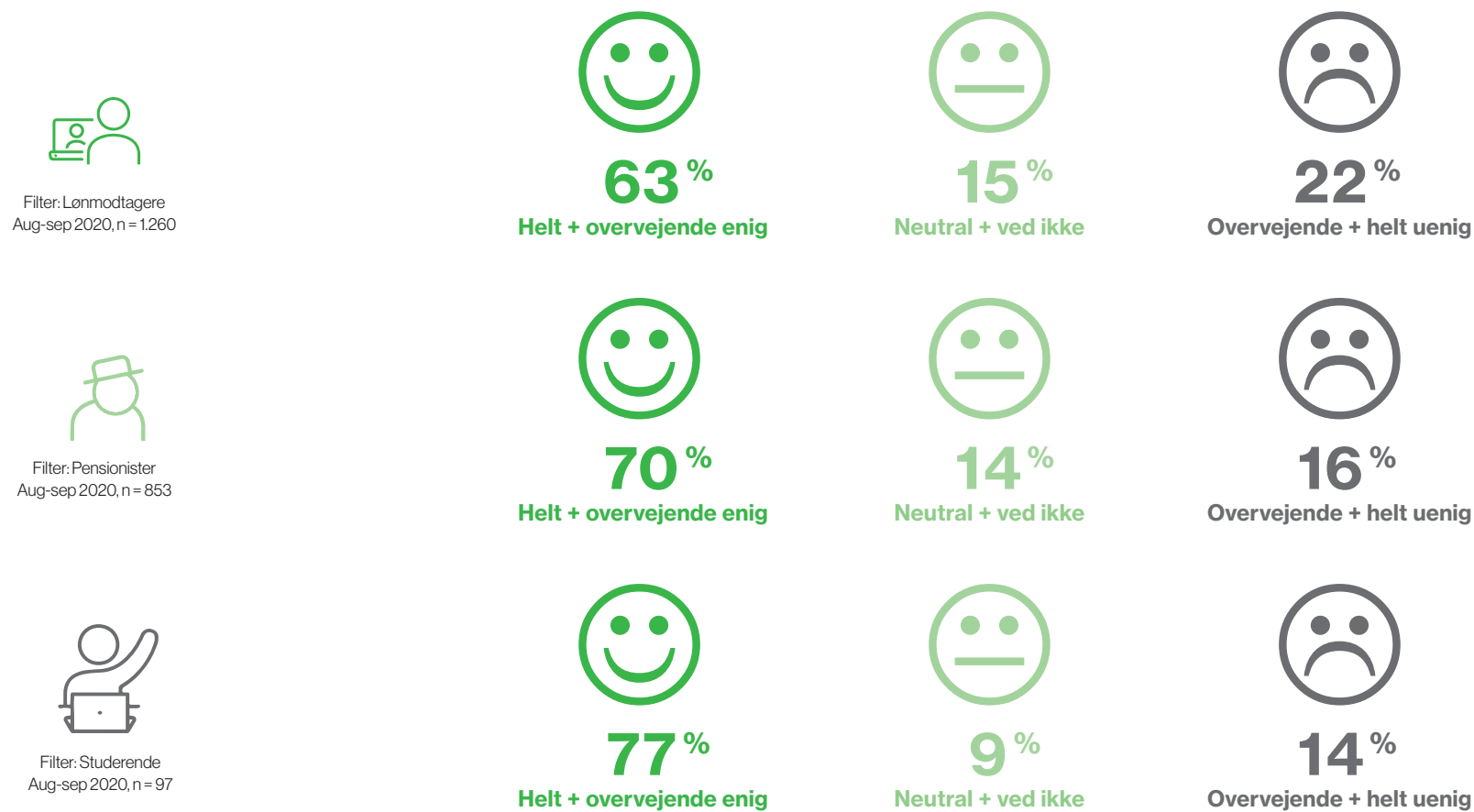
Tallene i parentes viser udvikling ift. apr-maj 2020 undersøgelsen. Pil op betyder en stigning. Pil ned betyder et fald.

Spm. 6B: Hvor godt synes du trafikkselskaberne generelt har håndteret Covid-19-pandemien?

Efter genoplukning
**Holdning til indførelse
af krav om mundbind
i kollektiv transport**

Holdning til krav om mundbind i kollektiv transport

Et stort flertal (63-77%) var enige i regeringens beslutning om at indføre krav om mundbind i kollektiv transport. Opbakningen er dog lidt lavere hos gruppen af lønmodtagere, hvor 2 ud af 3 bakkede op, mens mere end hver femte var imod.

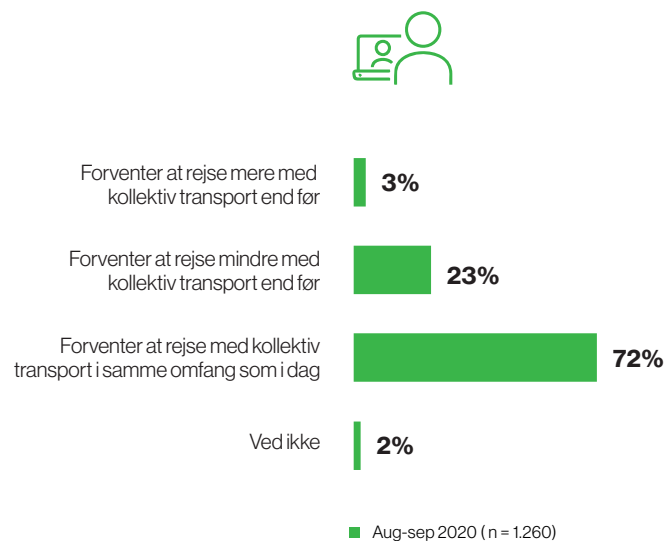


FIGUR 16

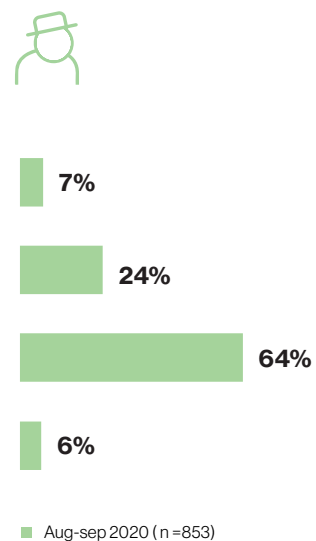
Spm. 7a: Den 22. august 2020 blev der indført et krav om at bære mundbind i kollektiv transport, dvs. i bus, tog, metro og letbane, samt i fly, færger, langtursbusser og taxier. Hvor enig er du i denne beslutning?

Sammenhæng mellem krav om mundbind og brug af kollektiv transport

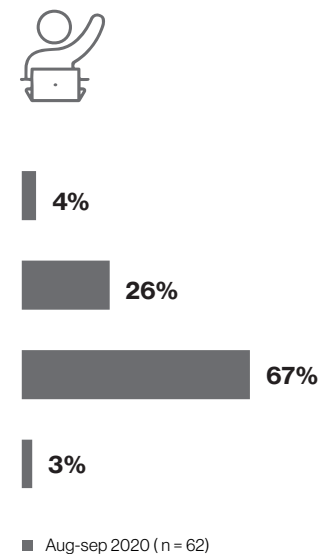
2 ud af 3 forventer at rejse i samme omfang som tidligere efter indførelse af krav om mundbind. 1 ud af 4 forventer at rejse mindre.



FIGUR 17
Filter: Lønmodtagere



FIGUR 18
Filter: Pensionister



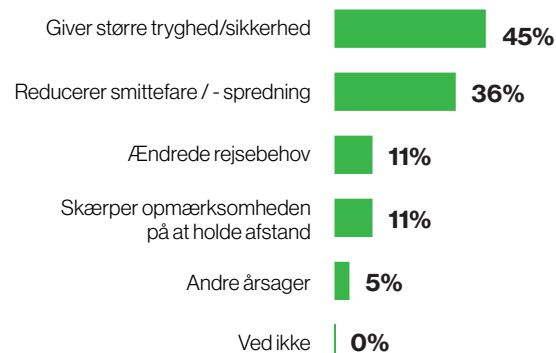
FIGUR 18
Filter: Studerende

Spm. 7B: Hvordan vil kravet om at bære mundbind påvirke din brug af kollektiv transport?

Årsager til at rejse mere efter indførelse af krav om mundbind



Af de 3% af lønmodtagerne, som forventer at rejse mere, angiver mere end 4 ud af 10, at det skyldes oplevelsen af større tryghed, mens knap 4 ud af 10 peger på reduceret smittefare / -spredning



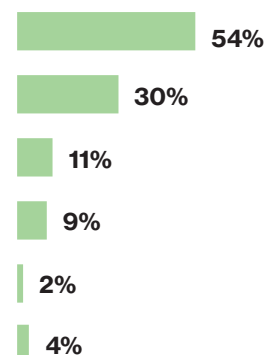
■ Aug-sep 2020 (n = 44)

FIGUR 20

Filter: Lønmodtagere, forventer at rejse mere efter indførelse af krav om mundbind



Af de 7% af pensionisterne, som forventer at rejse mere, angiver mere end halvdelen, at det skyldes oplevelsen af større tryghed, mens 3 ud af 10 peger på reduceret smittefare / -spredning



■ Aug-sep 2020 (n = 56)

FIGUR 21

Filter: Pensionister, forventer at rejse mere efter indførelse af krav om mundbind

54%

Af de 7% af pensionisterne, som forventer at rejse mere, angiver mere end halvdelen, at det skyldes oplevelsen af større tryghed.

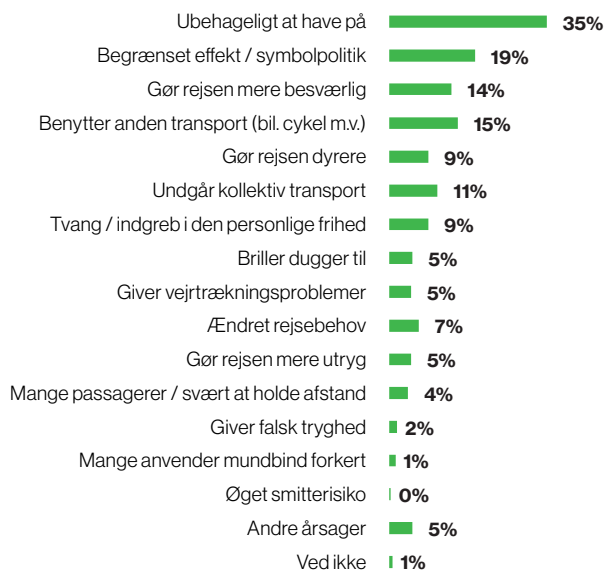
Spm. 7C: Hvad er årsagen / årsagerne til, at du forventer at bruge den kollektive transport mere?



Årsager til at rejse mindre efter indførelse af krav om mundbind



Af de 23% af lønmodtagerne, som forventer at rejse mindre, peger mere end 3 ud af 10 på, at mundbind er ubehageligt at have på. Knap 1 ud af 5 mener, at det er symbolpolitik.



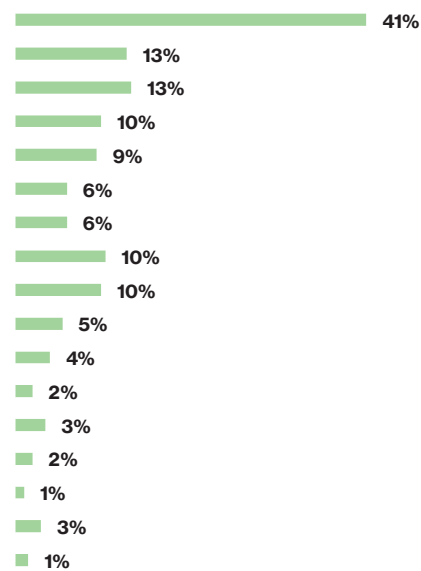
■ Aug-sep 2020 (n = 285)

FIGUR 22

Filter: Lønmodtagere, forventer at rejse mindre efter indførelse af krav om mundbind



Af de 24% af pensionisterne, som forventer at rejse mindre, peger mere end 4 ud af 10 på, at mundbind er ubehageligt at have på. 1 ud af 5 peger på, at mundbind giver vejtrækningsproblemer og/eller får briller til at dugge til.



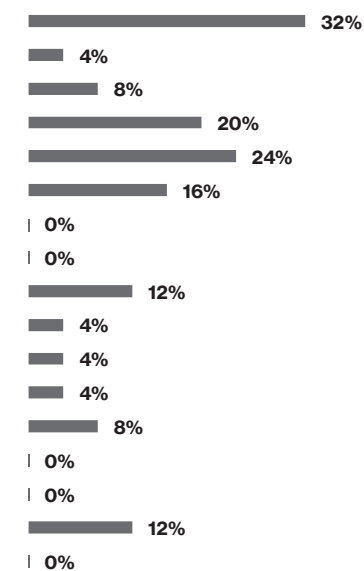
■ Aug-sep 2020 (n = 202)

FIGUR 23

Filter: Pensionister, forventer at rejse mindre efter indførelse af krav om mundbind



Af de 26% af de studerende som forventer at rejse mindre, peger mere end 3 ud af 10 på, at mundbind er ubehageligt at have på. Hver fjerde peger på, at det gør rejsen dyrere.



■ Aug-sep 2020 (n = 25)

FIGUR 24

Filter: Studerende, forventer at rejse mindre efter indførelse af krav om mundbind

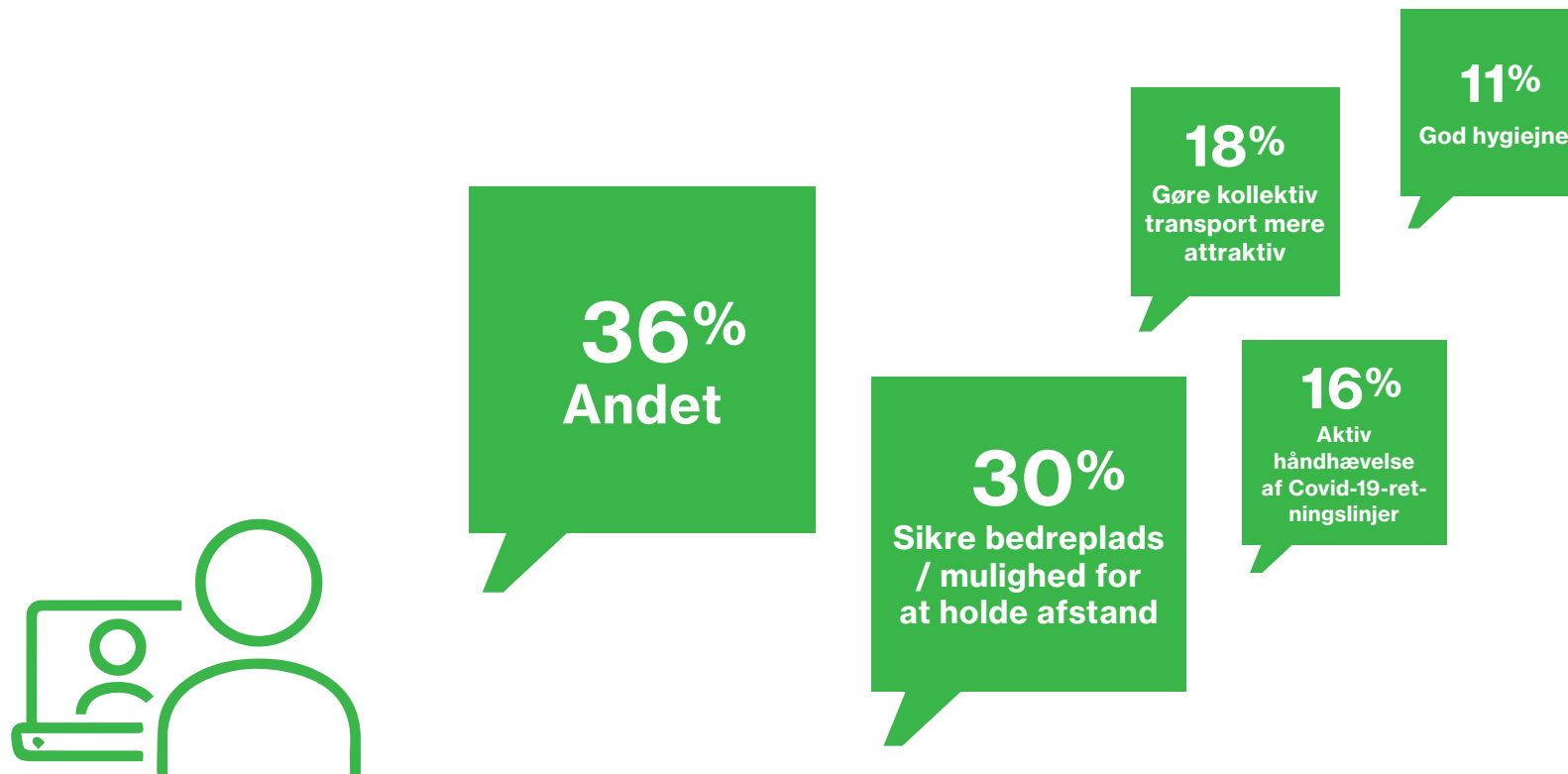
Spm. 7C: Hvad er årsagen / årsagerne til, at du forventer at bruge den kollektive transport mindre?

Fremtiden

**Hvad skal der til for at
få passagererne tilbage
i kollektiv transport?**

Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?

Opdelt på kategorier



FIGUR 25

Filter: Lønmodtagere, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning.
Procenterne summer ikke til 100, da svarpersonerne kunne komme med mere end et forslag.

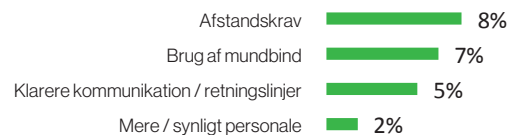
Spm. 9AB: Hvad kan myndighederne og/eller trafikselskaberne gøre for at få dig til at benytte kollektiv transport igen / i samme omfang som før nedlukningen 14. marts 2020?



Lønmodtagere, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning.

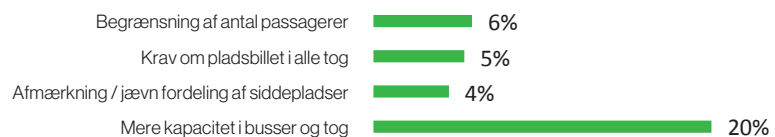
16 %

Aktiv håndhævelse af
Covid-19-retningslinjer



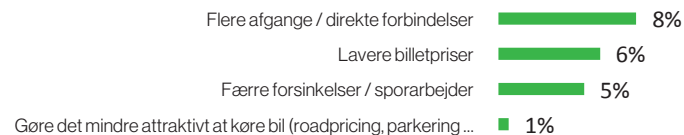
30 %

Sikre bedre plads / mulighed
for at holde afstand



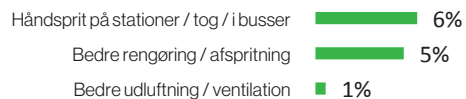
18 %

Gøre kollektiv transport
mere attraktiv



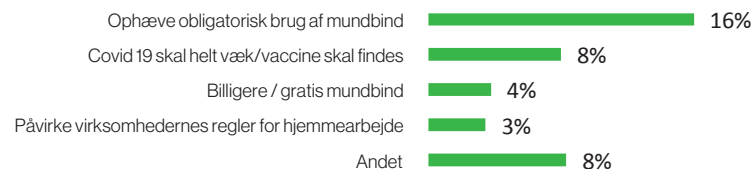
11 %

God hygiejne



36 %

Andet



Ingenting / de gør allerede tilstrækkeligt 29%

■ Aug-sep 2020 (n = 649)

Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?

Opdelt på ansvar og vurderet betydning for trafikselskabernes økonomi



FIGUR 26

Filter: Lønmodtagere, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning
Procenterne summer ikke til 100, da svarpersonerne kunne komme med mere end et forslag.

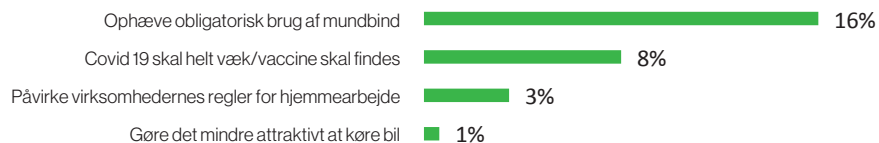
Spm. 9AB: Hvad kan myndighederne og/eller trafikselskaberne gøre for at få dig til at benytte kollektiv transport igen / i samme omfang som før nedlukningen 14. marts 2020?



Lønmodtagere, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning.

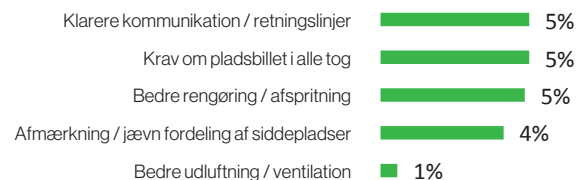
27 %

Myndighedernes ansvar



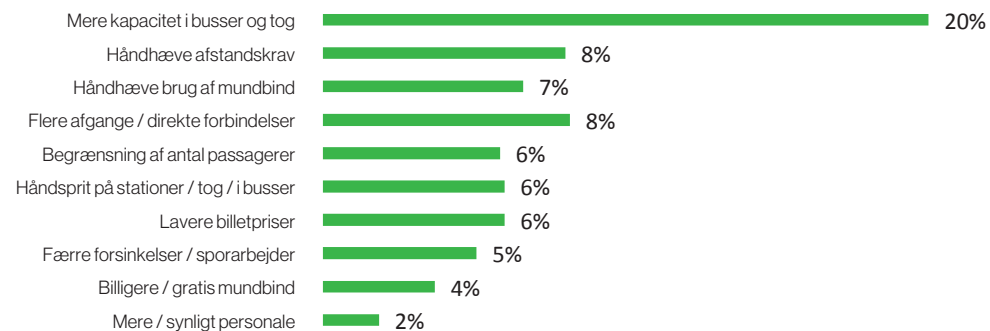
17 %

Trafikselskabernes ansvar, ingen/få omkostninger



48 %

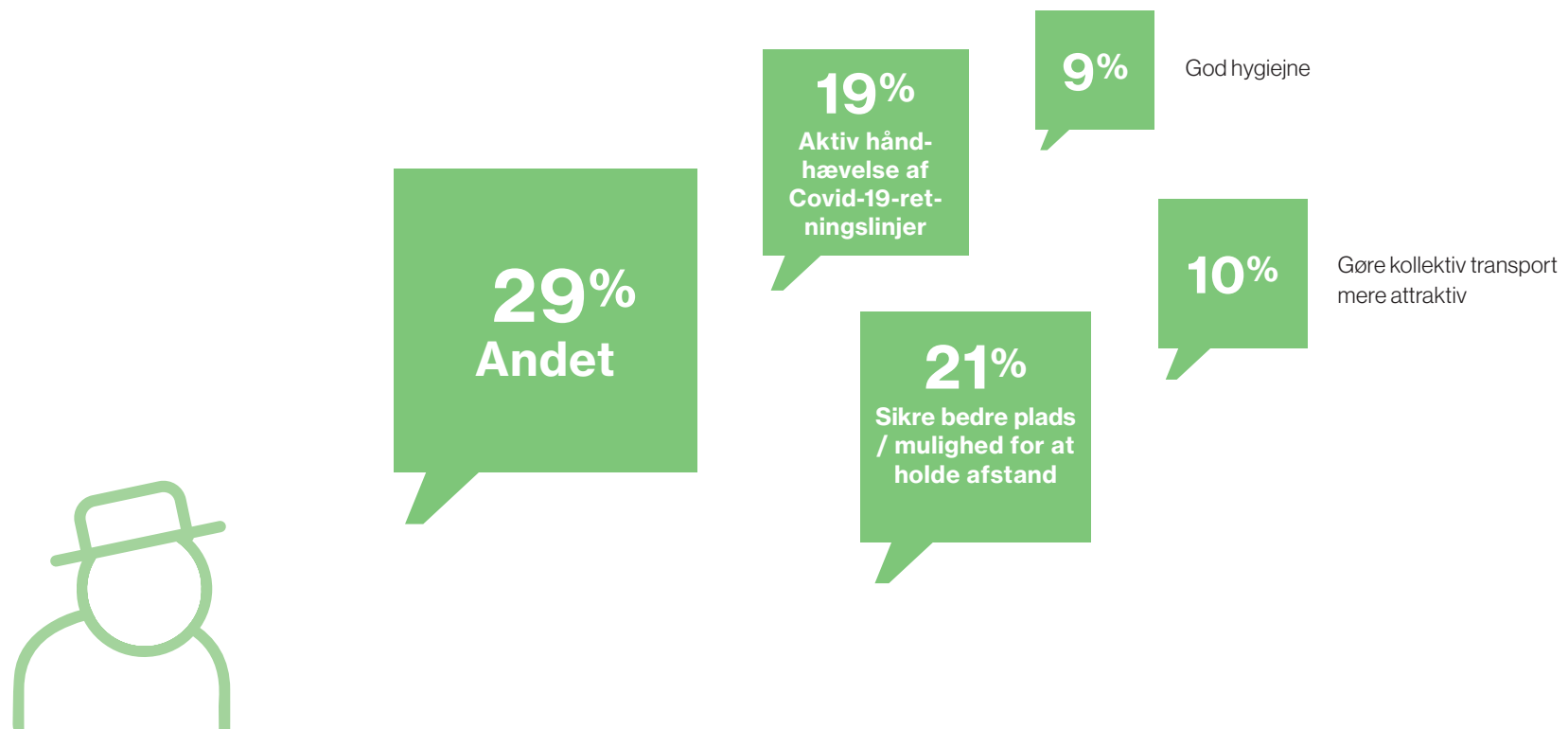
Trafikselskabernes ansvar, betydelige omkostninger



■ Aug-sep 2020 (n = 649)

Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?

Opdelt på kategorier



FIGUR 27

Filter: Pensionister, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning
 Procenterne summer ikke til 100, da svarpersonerne kunne komme med mere end et forslag.

Spm. 9AB: Hvad kan myndighederne og/eller trafikselskaberne gøre for at få dig til at benytte kollektiv transport igen / i samme omfang som før nedlukningen 14. marts 2020?



Pensionister, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning.

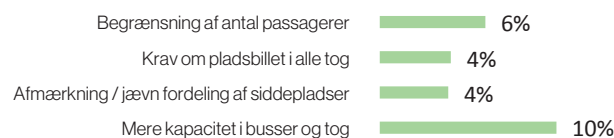
19 %

Aktiv håndhævelse af Covid-19-retningslinjer



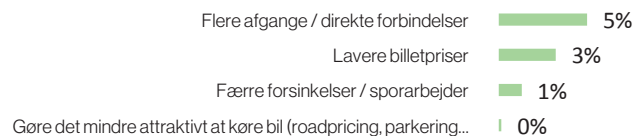
21 %

Sikre bedre plads / mulighed for at holde afstand



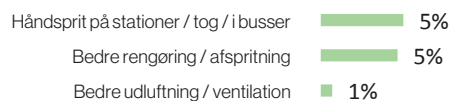
10 %

Gøre kollektiv transport mere attraktiv



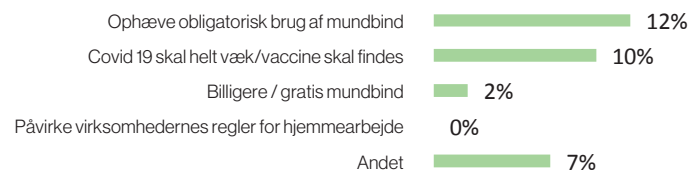
9 %

God hygiejne



29 %

Andet

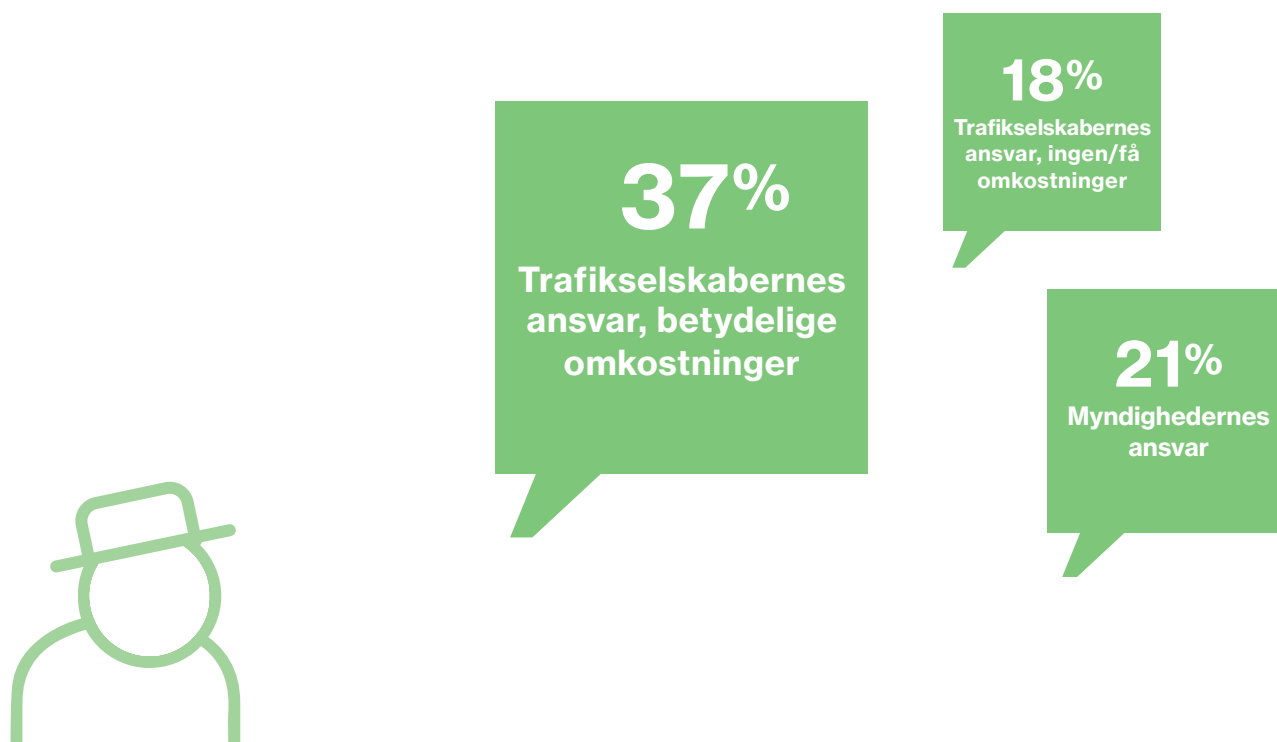


Ingenting / de gør allerede tilstrækkeligt **37%**

■ Aug-sep 2020 (n = 593)

Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?

Opdelt på ansvar og vurderet betydning for trafikselskabernes økonomi



FIGUR 28

Filter: Pensionister, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning
Procenterne summer ikke til 100, da svarpersonerne kunne komme med mere end et forslag.

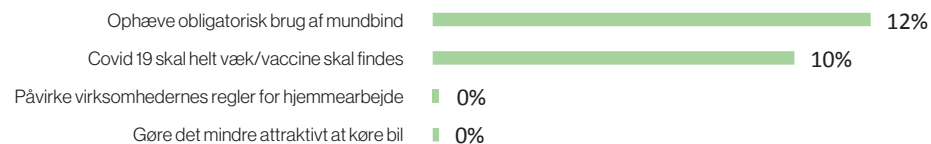
Spm. 9AB: Hvad kan myndighederne og/eller trafikselskaberne gøre for at få dig til at benytte kollektiv transport igen / i samme omfang som før nedlukningen 14. marts 2020?



Pensionister, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning.

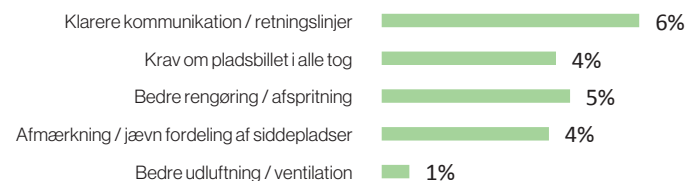
21 %

Myndighedernes ansvar



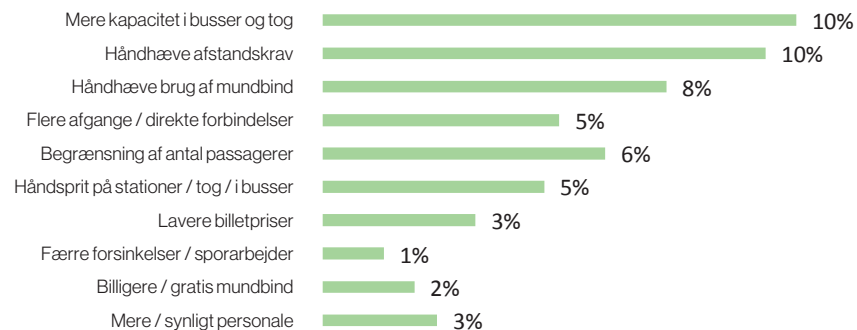
18 %

Trafikselskabernes ansvar, ingen/få omkostninger



37 %

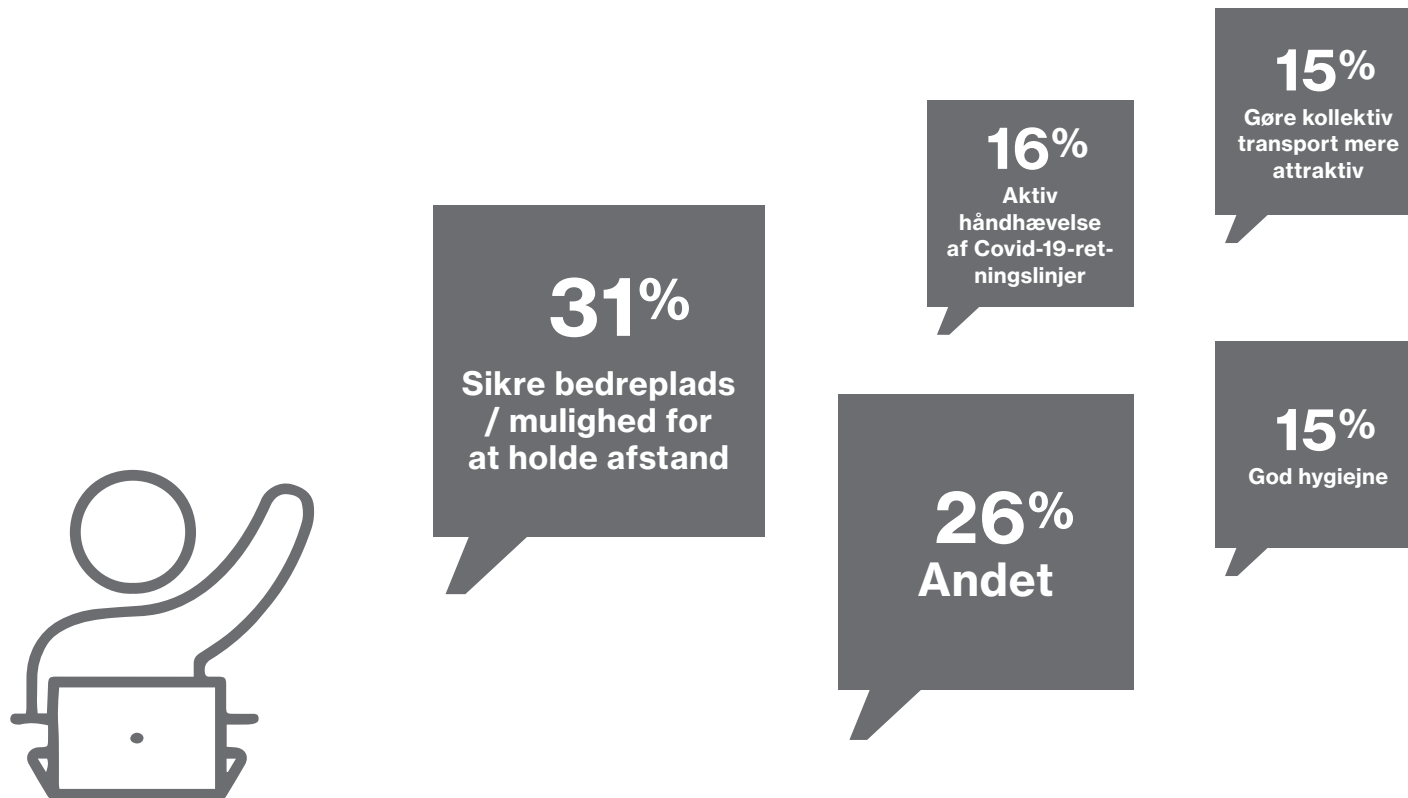
Trafikselskabernes ansvar, betydelige omkostninger



■ Aug-sep 2020 (n = 593)

Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?

Opdelt på kategorier



FIGUR 29

Filter: Studerende, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning
 Procenterne summer ikke til 100, da svarpersonerne kunne komme med mere end et forslag.

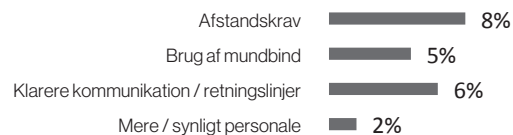
Spm. 9AB: Hvad kan myndighederne og/eller trafikselskaberne gøre for at få dig til at benytte kollektiv transport igen / i samme omfang som før nedlukningen 14. marts 2020?



Filter: Studerende, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning.

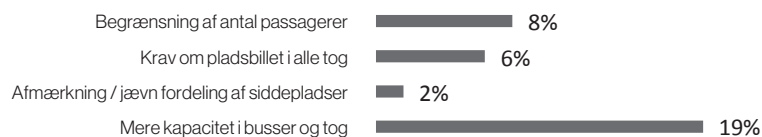
16 %

Aktiv håndhævelse af Covid-19-retningslinjer



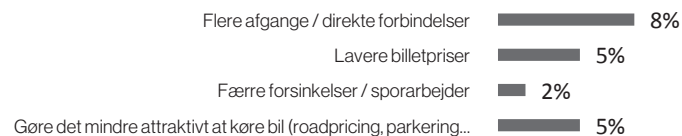
31 %

Sikre bedre plads / mulighed for at holde afstand



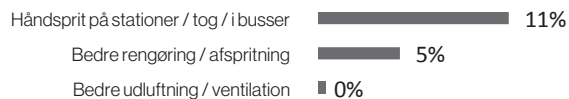
15 %

Gøre kollektiv transport mere attraktiv



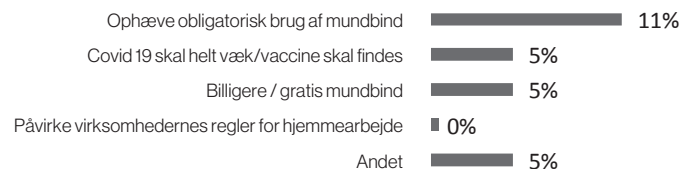
15 %

God hygiejne



26 %

Andet

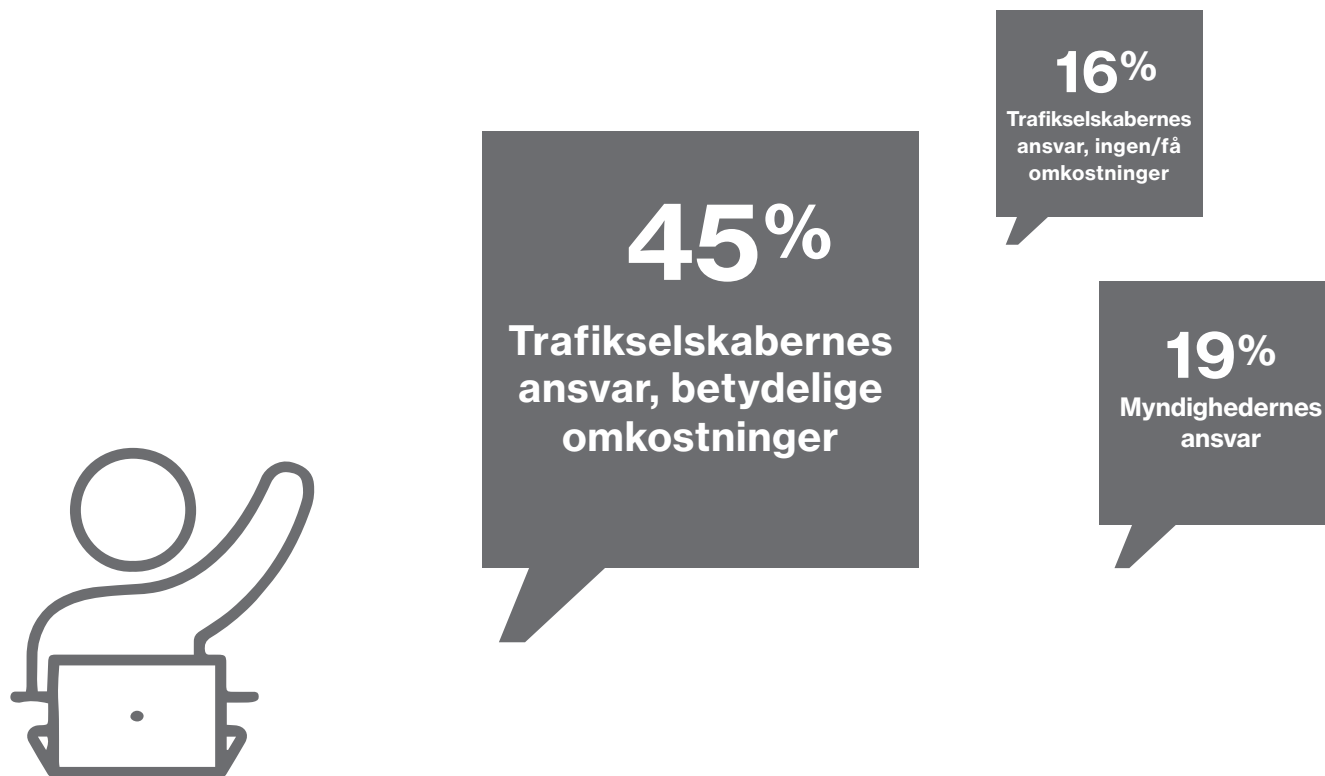


Ingenting / de gør allerede tilstrækkeligt 35%

■ Aug-sep 2020 (n = 62)

Hvad kan myndighederne og trafikselskaberne gøre for at få passagererne tilbage i kollektiv transport?

Opdelt på ansvar og vurderet betydning for trafikselskabernes økonomi



FIGUR 30

Filter: Studerende, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning
Procenterne summer ikke til 100, da svarpersonerne kunne komme med mere end et forslag.

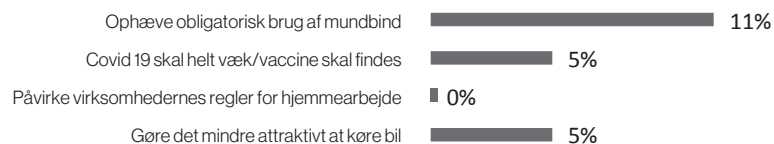
Spm. 9AB: Hvad kan myndighederne og/eller trafikselskaberne gøre for at få dig til at benytte kollektiv transport igen / i samme omfang som før nedlukningen 14. marts 2020?



Filter: Studerende, rejser mindre / slet ikke med kollektiv transport efter nedlukning.

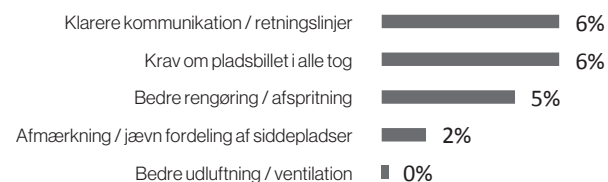
19 %

Myndighedernes ansvar



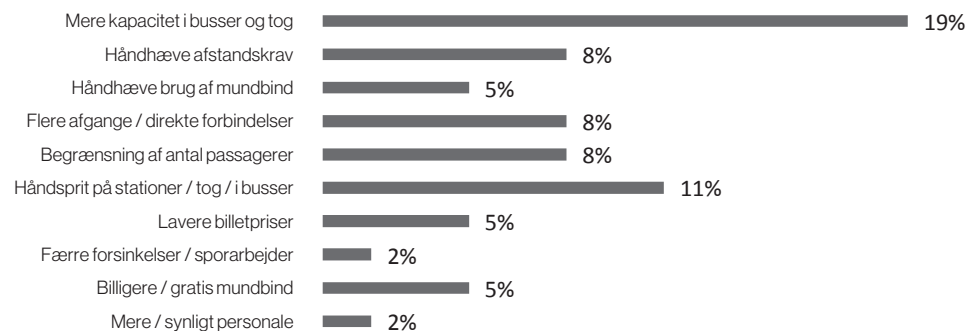
16 %

Trafikselskabernes ansvar, ingen/få omkostninger



45 %

Trafikselskabernes ansvar, betydelige omkostninger



■ Aug-sep 2020 (n = 62)

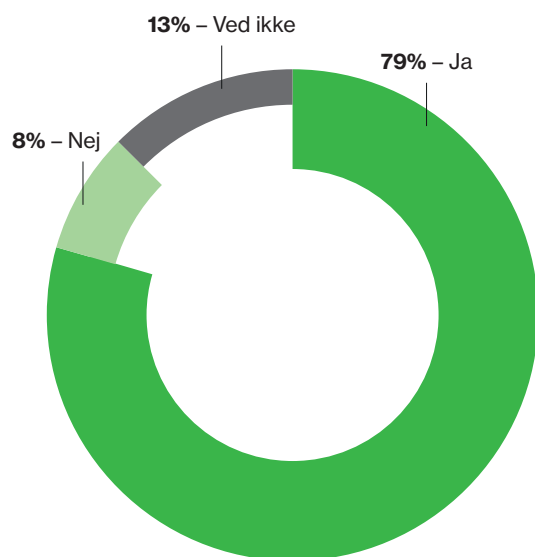


Fremtiden

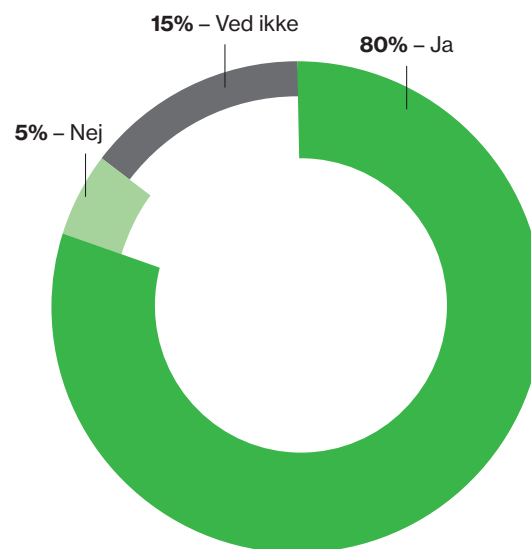
Forventninger til brug af kollektiv transport efter Covid-19

Forventninger til fremtidig brug af kollektiv transport

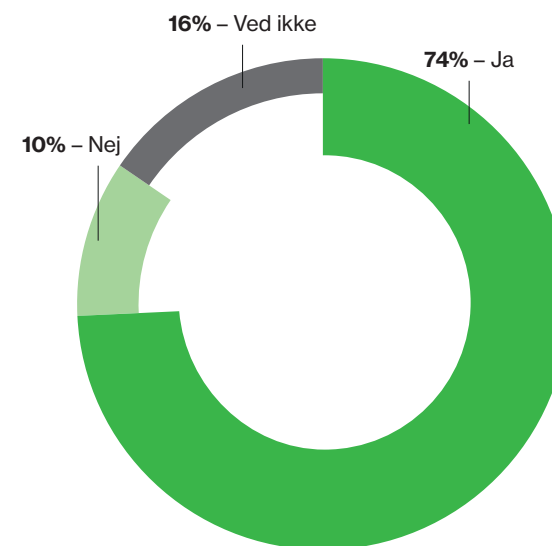
Ca. 8 ud af 10 forventer at bruge kollektiv transport lige så meget som før. Mellem 5 og 10% forventer ikke at bruge kollektiv transport lige så meget som før. Ca. 1 ud af 7 er i tvivl.



FIGUR 31
Filter: Lønmodtagere, aug-sep 2020, n = 1.260



FIGUR 32
Filter: Pensionister, aug-sep 2020, n = 853



FIGUR 33
Filter: Studerende, aug-sep 2020, n = 97

Spm. 10: Tror du, at du nogensinde kommer til at bruge kollektiv transport lige så meget som før?

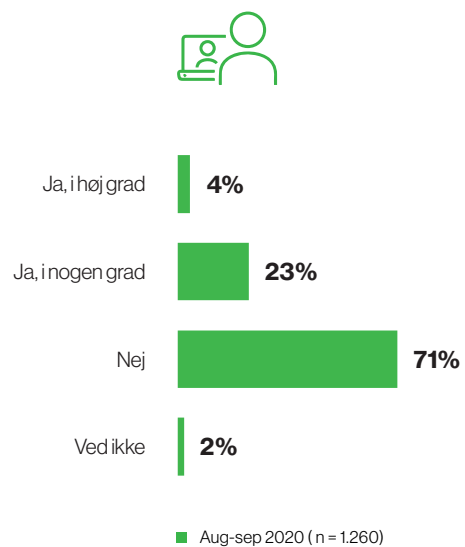
Resultaterne er genberegnet i forhold til den fulde base. Dvs. at de respondenter, der allerede i Spm. 4A har svaret, at de rejser lige så meget eller mere end før, tæller med som "ja" i resultaterne.

Overblik

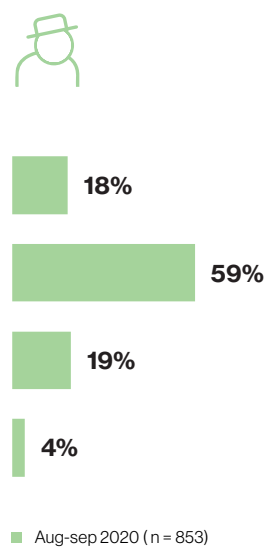
**Udvalgte spørgsmål
opdelt på i risikogrupper
for Covid-19.**

Oplevelse af at være i risikogruppen for Covid-19

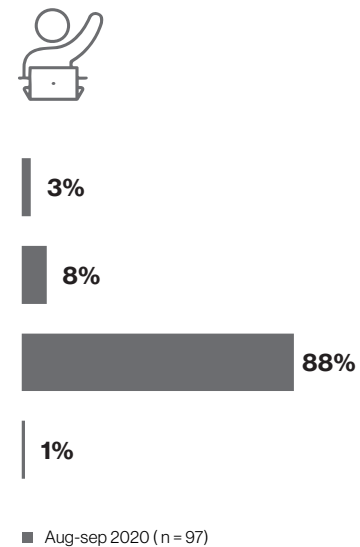
Det er, ikke overraskende, især pensionister, der føler sig i risikogruppen for Covid-19. 77% af pensionisterne følte sig ”i høj grad” eller ”i nogen grad” i risikogruppen for Covid-19 sammenlignet med hhv. 27% og 11% for lønmodtagere og studerende.



FIGUR 34
Filter: Lønmodtagere



FIGUR 35
Filter: Pensionister

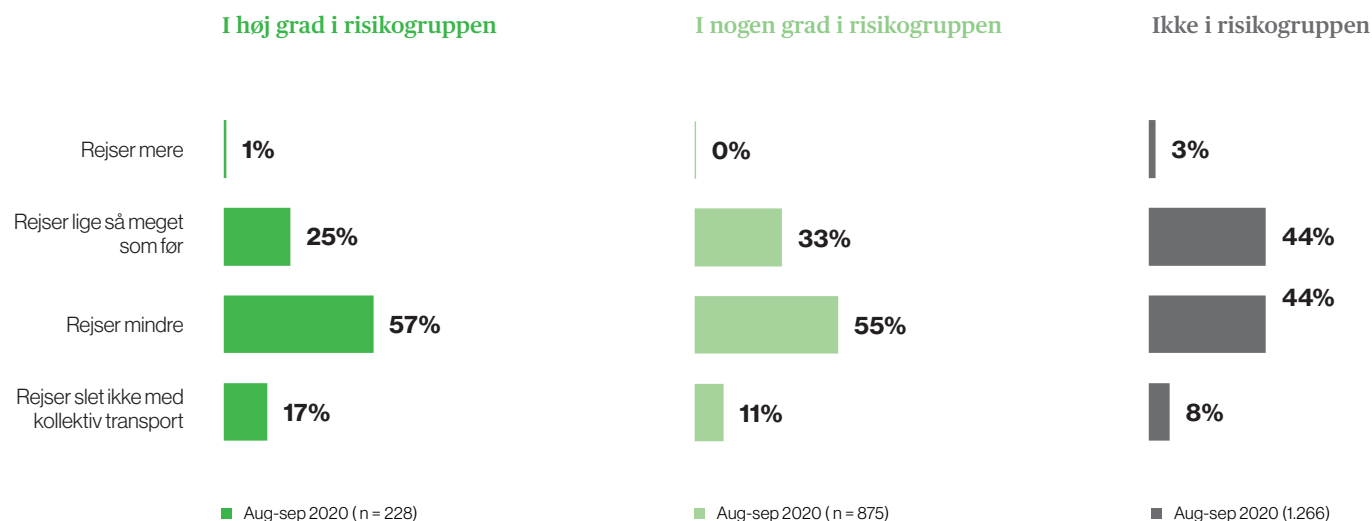


FIGUR 36
Filter: Studerende

B4: Mener du, at du er i en risikogruppe, jf. sundhedsmyndighedernes vejledning om Corona?

Rejseaktivitet med kollektiv trafik efter genoplukning

Der er en klar sammenhæng mellem risikogrupper og frafaldet af passagerer siden nedlukningen. Således rejser kun 25% lige så meget som før, blandt de, der i høj grad føler sig i risikogruppen mod hhv. 33% og 44% blandt de, der i nogen grad føler sig i risikogruppen, og de der ikke føler sig i risikogruppen. Knap 3 ud af 4 i højriskogruppen rejser mindre eller slet ikke.



FIGUR 37

Filter: Føler sig i høj grad i risikogruppen

FIGUR 38

Filter: Føler sig i nogen grad i risikogruppen

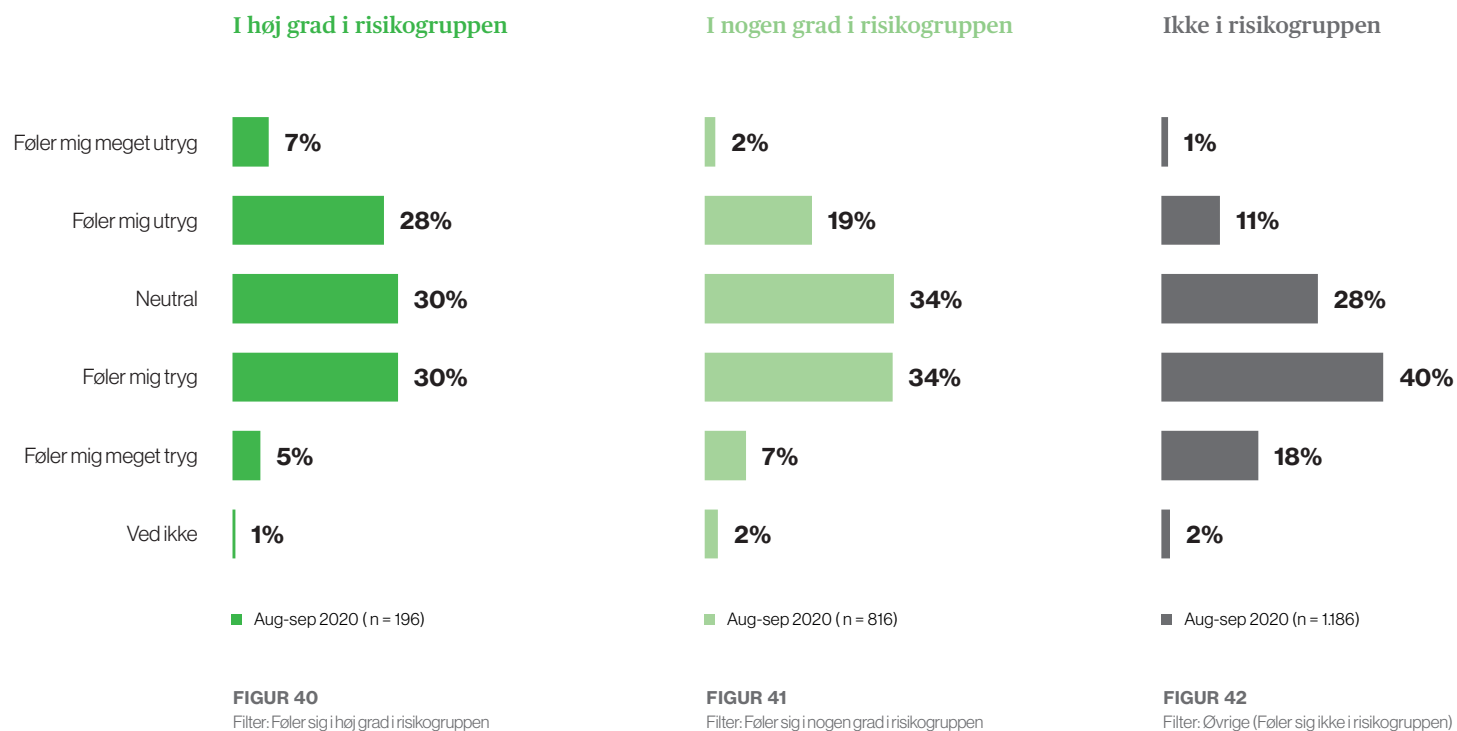
FIGUR 39

Filter: Øvrige (Føler sig ikke i risikogruppen)

Spm. 4A: Hvordan er din brug af kollektiv transport nu sammenlignet med før nedlukningen?

Oplevelse af tryghed på rejser med kollektiv transport

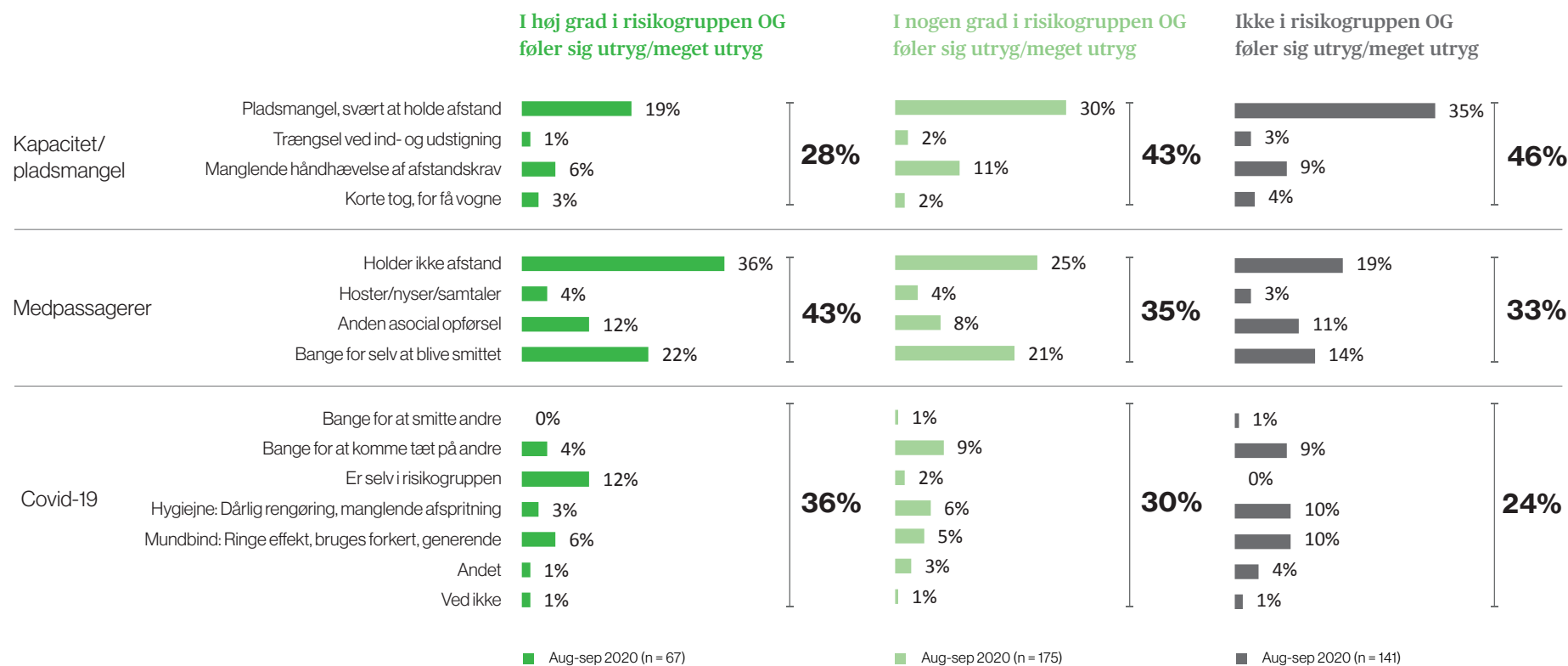
Der er en klar sammenhæng mellem oplevelsen af tryghed og risikogruppe. De mest utrygge er dem, der i høj grad føler sig i risikogruppen (35%), mens de mindst utrygge er dem, der ikke føler sig i risikogruppen (12%).



Spm. 6: Hvor tryk føler du dig, når du rejser med kollektiv transport?

Årsager til oplevelse af utryghed på rejser med kollektiv transport

Der er en klar sammenhæng mellem at være i risikogruppen og de årsager, som får passagererne til at føle sig utrygge i kollektiv transport. Således angiver 36% af de, der i høj grad føler sig i risikogruppen, at Covid-19 er årsagen til, at de ikke føler trygge. Mens det kun er 24% blandt de, der ikke er i risikogruppen. De, der ikke er i risikogruppen, peger i højere grad på kapacitet og pladsmangel.



FIGUR 43:
Filter: Føler sig i høj grad i risikogruppen OG føler sig utryg/meget utryg

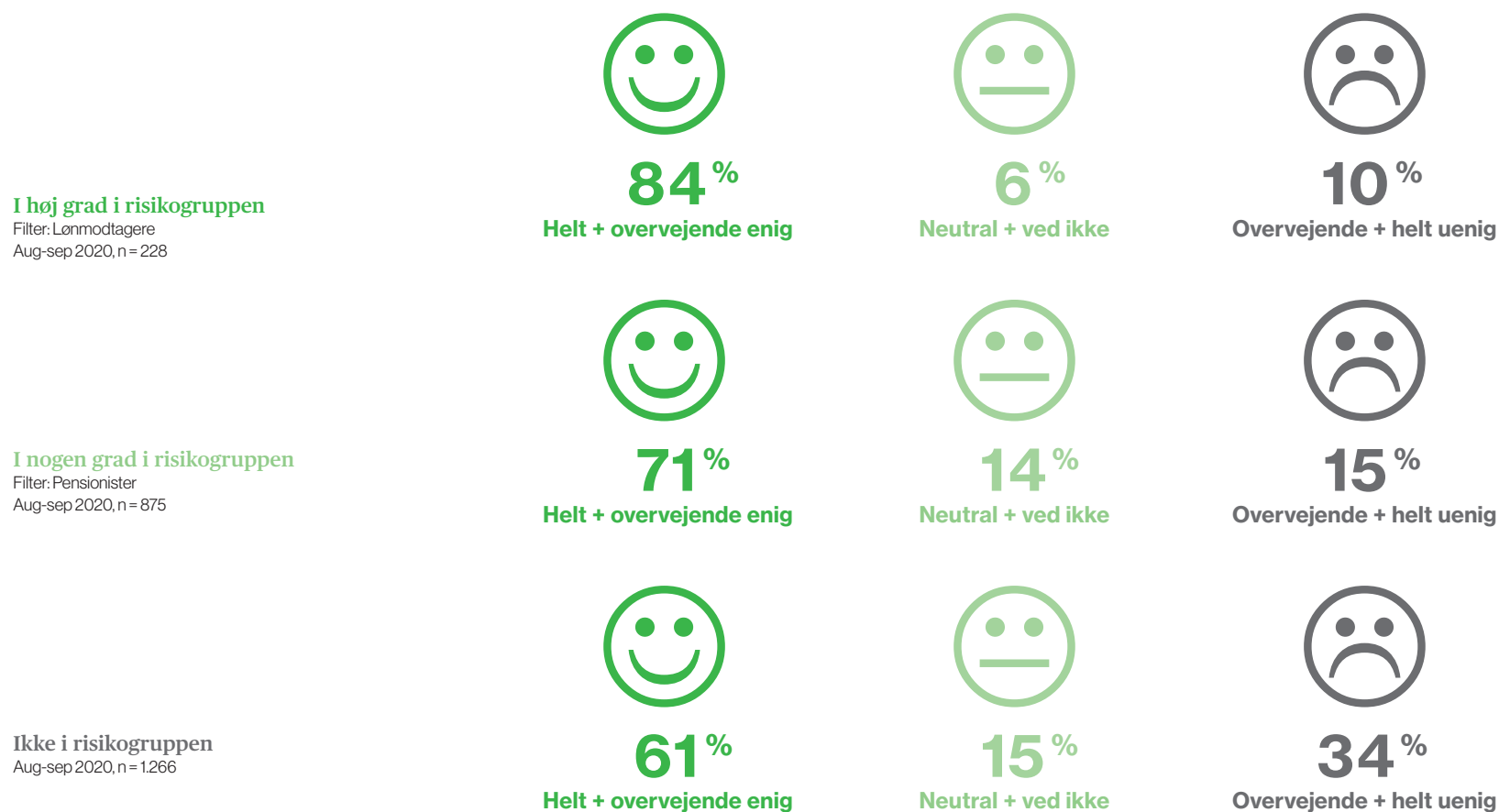
FIGUR 44:
Filter: Føler sig i nogen grad i risikogruppen OG føler sig utryg/meget utryg

FIGUR 45:
Filter: Øvrige (Føler sig ikke i risikogruppen) OG føler sig utryg/meget utryg

Spm. 6A: Hvorfor føler du dig ikke tryk, når du rejser med kollektiv transport?

Holdning til krav om mundbind i kollektiv transport

Der er en klar sammenhæng mellem holdning til krav om mundbind og risikogruppe. De, der i høj grad er i risikogruppen, er mest positive (84%), mens de, der ikke er i risikogruppen, er mindst positive (61%). I gruppen, der ikke er i risikogruppen, finder man således også den største andel, der er overvejende eller helt uenig (34%).

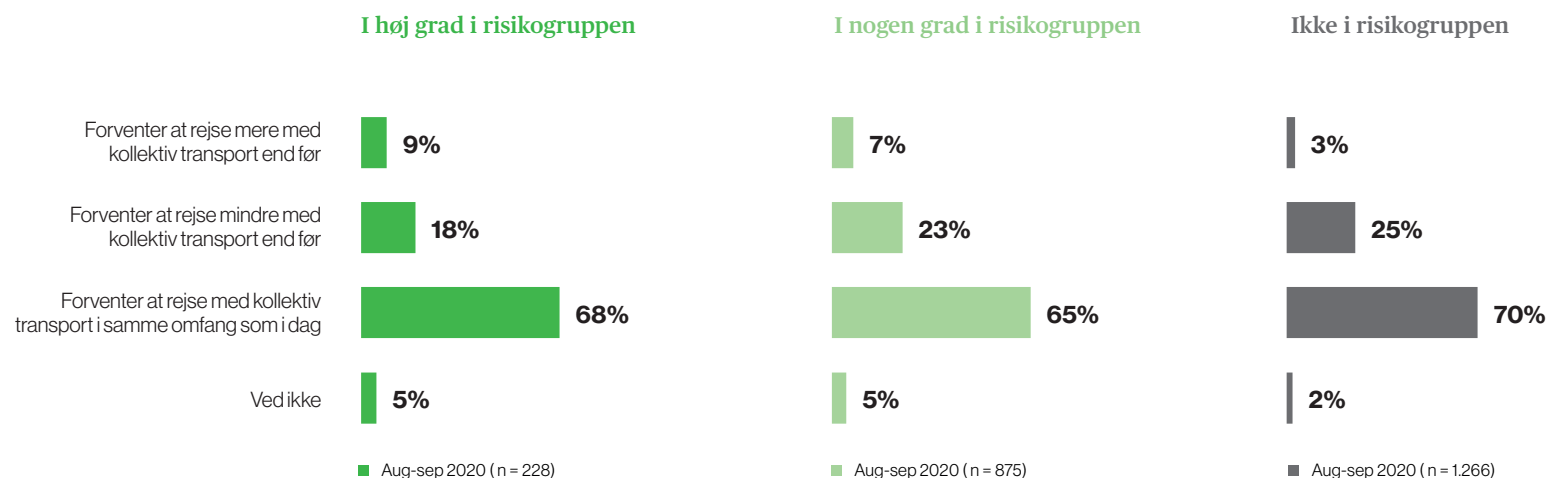


FIGUR 46

Spm. 7A: Den 22. august 2020 blev der indført et krav om at bære mundbind i kollektiv transport, dvs. i bus, tog, metro og letbane, samt i fly, færger, langtursbusser og taxier. Hvor enig er du i denne beslutning?

Sammenhæng mellem krav om mundbind og brug af kollektiv transport

Uanset risikogruppe forventer de fleste (65-70%) at rejse i samme omfang som i dag efter indførelse af krav om mundbind i kollektiv transport. Dog er der en sammenhæng mellem risikogruppen og andelen, der forventer at rejse mere. Således forventer 9% af de, der ”i høj grad” føler i risikogruppen, at rejse mere - mod kun 3% blandt de, der ikke føler sig i risikogruppen.



FIGUR 47

Filter: I høj grad i risikogruppen

FIGUR 48

Filter: I nogen grad i risikogruppen

FIGUR 49

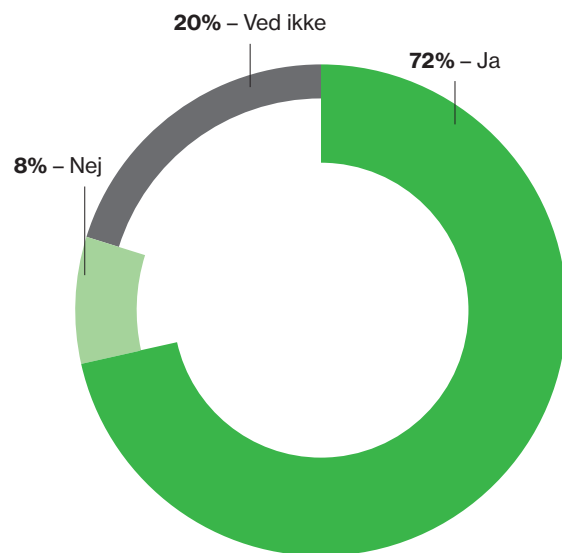
Filter: Øvrige (ikke i risikogruppen)

Spm. 7B: Hvordan vil kravet om at bære mundbind påvirke din brug af kollektiv transport?

Forventninger til fremtidig brug af kollektiv transport

Andelen, der ikke forventer at rejse lige så meget med kollektiv transport som før Covid-19, er på samme niveau (7-8%) for alle risikogrupper. Dog er andelen, som er i tvivl, størst blandt de, der i høj grad føler sig i risikogruppen (20%).

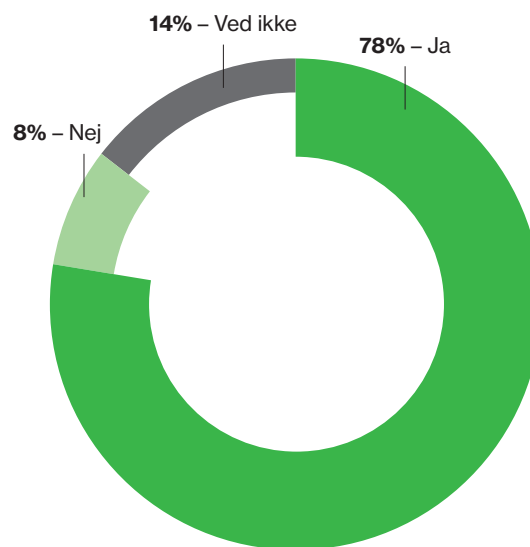
I høj grad i risikogruppen



FIGUR 50

Filter: I høj grad i risikogruppen, aug-sep 2020, n = 228

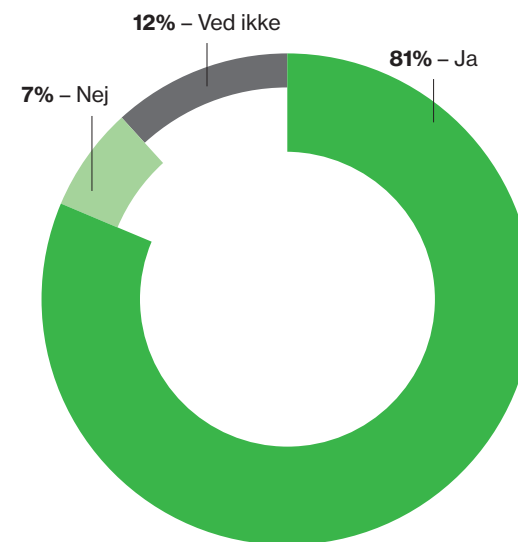
I nogen grad i risikogruppen



FIGUR 51

Filter: I nogen grad i risikogruppen, aug-sep 2020, n = 875

Ikke i risikogruppen



FIGUR 52

Filter: Ikke i risikogruppen, aug-sep 2020, n = 1.266

Spm. 10: Tror du, at du nogensinde kommer til at bruge kollektiv transport lige så meget som før?

Resultaterne er genberegnet i forhold til den fulde base. Dvs. at de respondenter, der allerede i Spm. 4A har svaret, at de rejser lige så meget eller mere end før, tæller med som "ja" i resultaterne.

Om undersøgelsen

Dataindsamlingsperiode: **24. august til 7. september 2020**

Målgruppe: **Personer, der benytter kollektiv transport**

Nettostikprøve: **2.443**

S er ikke vejet

Om deltagerne



Lønmodtagere

Antal besvarelser: **1.260**

Køn	Andel
Mand	42 %
Kvinde	58 %
Gennemsnitsalder	52 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	57 %
Region Sjælland	17 %
Region Syddanmark	12 %
Fyn	6 %
Syddjylland	6 %
Region Midtjylland	11 %
Region Nordjylland	3 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	54 %
3-4 dage om ugen	18 %
1-2 dage om ugen	11 %
1-3 dage om måneden	12 %
Ca. en dag i kvartalet	2 %
Sjældnere	1 %



Pensionister

Antal besvarelser: **853**

Køn	Andel
Mand	35 %
Kvinde	65 %
Gennemsnitsalder	72 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	67 %
Region Sjælland	10 %
Region Syddanmark	9 %
Fyn	4 %
Syddjylland	5 %
Region Midtjylland	10 %
Region Nordjylland	4 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	13 %
3-4 dage om ugen	25 %
1-2 dage om ugen	30 %
1-3 dage om måneden	24 %
Ca. en dag i kvartalet	5 %
Sjældnere	3 %



Studerende

Antal besvarelser: **97**

Køn	Andel
Mand	30 %
Kvinde	70 %
Gennemsnitsalder	28 år

Region	Andel
Region Hovedstaden	39 %
Region Sjælland	9 %
Region Syddanmark	20 %
Fyn	6 %
Syddjylland	14 %
Region Midtjylland	28 %
Region Nordjylland	3 %

Rejsefrekvens med KT før Corona-nedlukning	Andel
5-7 dage om ugen	27 %
3-4 dage om ugen	25 %
1-2 dage om ugen	19 %
1-3 dage om måneden	25 %
Ca. en dag i kvartalet	3 %
Sjældnere	2 %