



Aarhus, 8. maj 2020

**Bilagssamling til
til møde i repræsentantskabet for Midttrafik
den 18. maj 2020 kl. 10.30
Skanderborg Park
Skovsvinget 10, 8660 Skanderborg**

**Årsregnskab 2020
for
Midttrafik**

Godkendt på bestyrelsesmødet 12. maj 2021

CVR nummer: 29943176

Indholdsfortegnelse

Oplysninger om selskabet	3
Ledespåtegning	4
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	5
Ledelsesberetning	9
Midttrafiks regnskab 2020	18
Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse	26

Oplysninger om selskabet

Navn	Midttrafik
Adresse, postnr., by	Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg
CVR-nr.	29943176
Regnskabsår	1. januar – 31. december
Hjemmeside	www.midttrafik.dk
Telefon	87 40 82 00
Bestyrelse	Claus Wistoft Syddjurs Kommune, Formand (V)
	Hans Okholm Silkeborg Kommune, 1. næstformand (F)
	Claus Kjeldsen Region Midtjylland, 2. næstformand (A)
	Mads Nikolajsen Norddjurs Kommune (F)
	Niels Viggo Lynghøj Struer Kommune (A)
	Arne Lægaard Region Midtjylland (V)
	Ango Winther Aarhus Kommune (C)
	Johannes F. Vesterby Viborg Kommune (V)
	Simon V. Nielsen Ikast-Brande Kommune (O)
Direktion	Jens Erik Sørensen (Direktør)
Revision	EY Godkendt Revisionspartnerselskab Værkmestergade 25 8000 Aarhus C.

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og Regnskabssystem for kommuner".

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2020 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2020.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Aarhus 12. maj 2021

Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen:

Claus Wistoft
Formand

Hans Okholm
Næstformand

Claus Kjeldsen
2. næstformand

Ango Winther

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Simon V. Nielsen

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020, siderne 18-39, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis og uddrag af regnskab for 2020 for AarBus.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsprotokollat til bestyrelsen.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Vi er uafhængige af Midttrafik i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Valg af revisor

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Midttrafik ved etableringen 1. januar 2007 og har varetaget revisionen i en sammenhængende periode på 14 år frem til og med regnskabsåret 2020. Vi blev senest valgt efter en udbudsrunde i 2020, hvor vi fik revisionsaftalen forlænget for en 4-årig periode til og med regnskabsåret 2024.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2020. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold. For nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

Vi har opfyldt vores ansvar som beskrevet i afsnittet "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet", herunder i relation til nedennævnte centrale forhold ved revisionen. Vores revision har omfattet udformning og udførelse af revisionshandling som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandling, herunder de revisionshandling vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed.

Indregning af busindtægter

Busindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter sker fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Som følge heraf anser vi indregning af busindtægter som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi opnået forståelse for de af ledelsen tilrettelagte forretningsgange og interne kontroller, der sikrer, at der sker korrekt indregning af indtægter, herunder at indtægter afstemmes til underliggende systemer og kilder.

Revisionen har desuden omfattet efterprøvning af de af Midttrafik udarbejdede afstemninger, analyser af udviklingen i de enkelte indtægtssystemer, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt inspektion af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere efterprøvet grundlaget for periodisering af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

COVID-19 statskompensation

Midttrafik er væsentligt påvirket af COVID-19 i regnskabsåret 2020. Regeringen, KL og Danske regioner har i 2020 indgået aftale om statskompensation til trafikskaberne. Denne aftale sikrer, at Midttrafik kompenseres for netto mindre indtægter og merudgifter i 2020 relateret til COVID-19 med samlet 225,1 mio. kr. Vi henviser til beskrivelse i årsregnskabs note 2.

Statskompensationen er indregnet på baggrund af ledelsens opgørelse af realiserede mindre indtægter, merudgifter og modgående mindre omkostninger i 2020. Da der er tale om ny lovgivning på området, er opgørelsen og indregningen af statskompensation behæftet med en vis usikkerhed. Midttrafik indsender i forlængelse af aflæggelsen af årsregnskabet for 2020 den udarbejdede opgørelse af konsekvenser ved COVID-19 med tilhørende revisorerklæring til godkendelse hos Trafikstyrelsen. Som følge heraf anser vi behandlingen af COVID-19 statskompensation som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi analyseret den af ledelsen udarbejdede opgørelse over statskompensation og vurderet de af ledelsen anvendte principper for opgørelsen af kompensationen i forhold til aftalen om statskompensation og regnskabsinstruksen fra Trafikstyrelsen, herunder har vi foretaget stikprøvevis test af opgørelsens poster i forhold til underliggende dokumentation. Vi har endvidere drøftet eventuelle usikkerheder i poster eller anvendte forudsætninger med ledelsen. Endelig har vi vurderet tilstrækkeligheden af præsentation og omtale i årsregnskabet.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Midttrafik har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2020. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Midttrafiks evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Midttrafik, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udadelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Midttrafiks evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Midttrafik ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetning

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 9-17.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aarhus den 12. maj 2021

EY
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor
mne21334

Simon M. Laursen
statsaut. revisor
mne45894

Ledelsesberetning

Resultatet til byrdefordeling 2020 mellem kommunerne, Region Midtjylland, FynBus og Sydtrafik blev 117,8 mio. kr. højere end budgetteret. Det skal bemærkes, at rabatten på 25,4 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel ved AarBus (tidligere Busselskabet Aarhus Sporveje) indgår i byrdefordelingen og dermed er årets reelle byrdefordelte udgifter tilsvarende højere.

Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 2,9 mio. kr. i overskud, og skyldes et samlet underforbrug i forhold til årets finansiering. I 2020 er der af overførte midler fra tidligere år finansieret udviklingsprojekter for 14,9 mio. kr.

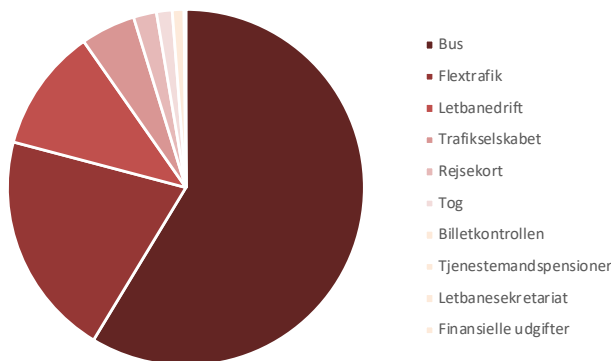
Det omkostningsbaserede resultat er et underskud på 9,7 mio. kr. Reguleringen af det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på indeværende og tidligere års investeringer i rejsekortudstyr og bus-IT, periodisering af forudbetalte billetprodukter samt hensættelse til tjenestemandspensioner og optagelse af gæld vedr. lønmodtagernes feriemidler.

Det ses af nedenstående diagrammer, at Midttrafiks største aktivitetsområde fortsat er busdrift, som udgør mere end 60 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdrift er Flextrafik det næststørste område, og tegner sig for 20 % af de samlede udgifter. På indtægtsiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne vedrørende busdrift udgør 86,2 % af de samlede indtægter. Indtægter vedrørende Letbane og tog udgør 8,8 %, og er det næststørste indtægtsområde.

Diagram, Udgifter

Beløb i mio. kr.

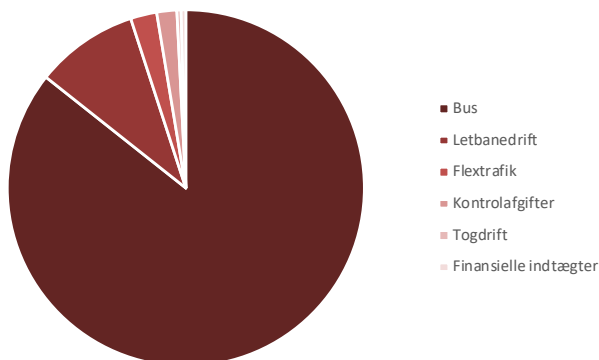
	Regnskab 2020
Bus	1.395,0
Flextrafik	486,5
Letbanedrift	266,0
Trafikselskabet	118,0
Rejsekort	49,6
Tog	33,8
Billetkontrollen	25,3
Tjenestemandspensioner	1,8
Letbanesekretariat	0,9
Finansielle udgifter	1,2
Total	2.378,2



Diagram, Indtægter

Beløb i mio. kr.

	Regnskab 2020
Bus	-479,2
Letbanedrift	-52,2
Flextrafik	-13,3
Kontrolafgifter	-10,2
Togdrift	-2,1
Finansielle indtægter	-2,4
Total	-559,3



COVID-19 har påvirket Midttrafiks økonomi væsentligt, primært som konsekvens af samfundets nedlukning, hjemmearbejde og den statslige opfordring om at undgå offentlig transport. Pandemien har haft størst indvirkning på passagerindtægterne, men har også medført øgede udgifter til rengøring af busser, køb af værnemidler mv.

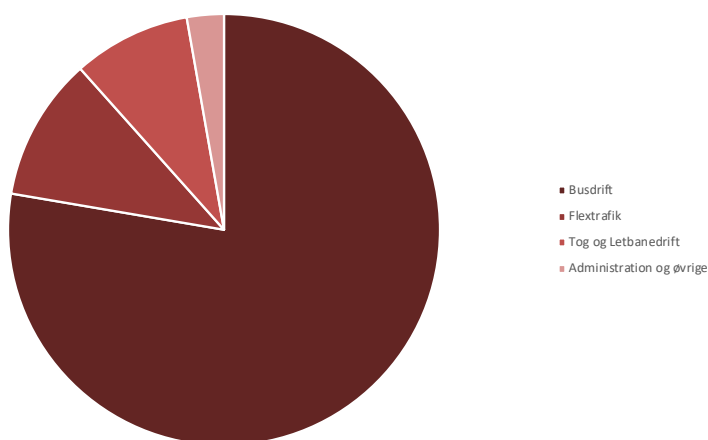
Der er i 2020 indgået aftale mellem regeringen, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner om kompensation på grund af COVID-19. Aftalen indebærer, at Midttrafik har modtaget fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og merudgifter forbundet med COVID-19. I henhold til statens instruks for kompensation er besparelser og mindreudgifter som følge af COVID-19 modregnet i kompensationen.

Den samlede effekt i 2020 af COVID-19 er et finansieringsbehov på 225,1 mio. kr. som er modtaget i kompensation fra staten.

Diagram, kompensation vedr. COVID-19

Beløb i mio. kr.

	Kompensation vedr. COVID-19
Busdrift	222,6
Kørselsudgifter	15,2
Flexbus	-2,6
Bus-IT og Øvrige	3,7
Rejsekort	-2,0
Busindtægter	208,3
Flextrafik	-30,7
Handicapkørsel	-11,5
Flextur	-3,7
Kommunal	-7,6
Siddende patientbefordring	-10,8
Ekstraudgifter corona	2,8
Tog og Letbanedrift	25,3
Tog	1,0
Letbane	24,5
Rejsekort	-0,2
Administration og øvrige	7,9
Billetkontrol	7,9
Hovedtotal	225,1



Busdrift

Busdrift - Regnskab 2020					
	Budget 2020	Regnskab 2020	Kompensation vedr. COVID-19	Regnskab inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Kørselsudgifter	1.407.659.000	1.390.111.286	15.200.696	1.374.910.589	-32.748.411
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	0	-25.402.208	0	-25.402.208	-25.402.208
Flexbus	7.770.000	5.325.727	-2.625.370	7.951.097	181.097
Bus-IT og øvrige	22.973.000	24.722.731	3.703.200	21.019.530	-1.953.470
Rejsekort	53.822.000	50.079.140	-1.951.009	52.030.149	-1.791.851
Busindtægter	-687.245.000	-478.963.027	208.281.973	-687.245.000	0
Total	804.979.000	965.873.649	222.609.491	743.264.158	-61.714.842

Kørselsudgifter

De samlede kørselsudgifter er i regnskab 2020 1.364,7 mio. kr. mod budgetterede 1.407,7 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 42,9 mio. kr., svarende til en reducere på 3,1 %. Ud af de samlede udgifter vedrører 15,2 mio. kr. udgifter som følge af COVID-19.

Afvigelsen på kørselsudgifter omfatter en rabat på 25,4 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel i Aarhus Kommune, og for alle kommuner har der været en negativ indeksregulering på 30,1 mio. kr. vedrørende brændstof. Den resterende mindreudgift ekskl. COVID-19 er 2,6 mio. kr., som skyldes modsatrettede kommunespecifikke afvigelser. Af væsentlige ændringer er to nye bybusruter i Horsens Kommune, ny trafikplan i Norddjurs Kommune samt nye udbud og besparelser i Ringkøbing-Skjern og Randers Kommune. Derudover har en overdraget kontrakt vedr. lokalkørslen i Odder Kommune medført betydeligt højere udgifter.

I 2020 er der leveret marginalt flere køreplantimer end forventet i budgettet. Dette kan henføres til følgerne af COVID-19, hvor der dels er aflyste ture i relation til skole- og svømme-kørsel, dels er indgået aftaler om kapacitetsdublinger i henhold til gældende restriktioner i offentlig transport.

Flexbus

De samlede udgifter til Flexbus er i 2020 5,3 mio. kr. mod det vedtagne budget på 7,8 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 2,4 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 2,6 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet lavere vognmandsbetaling. Den resterende afvigelse på 0,2 mio. kr. i merforbrug skyldes, at Region Midtjylland, Randers - og Syddjurs Kommune alle har fået flexbuskørsel, hvilket ikke indgik i det oprindelige budget for 2020. Midttrafiks bestyrelse har godkendt en tillægsbevilling til dette formål. For Randers Kommune er tillægsbevillingen til Flexbus modsvaret af en tilsvarende negativ tillægsbevilling til Busområdet på grund af nye køreplaner.

Bus-IT og øvrige udgifter

Udgifterne til bus-IT og øvrige udgifter er i regnskab 2020 24,7 mio. kr. mod budgetterede 23 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 1,7 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 3,7 mio. kr. udgifter som følge af COVID-19. Regnskabet ekskl. COVID-19 viser et mindreforbrug for bus-IT og øvrige udgifter på knap 2,0 mio. kr.

Udgifterne til drift af realtidssystem, wi-fi, tællesystemer og andre bus-IT-løsninger blev samlet set 1,1 mio. kr. lavere end budgetteret, men skyldes modsatrettede resultater. Der

blev indsat færre nye busser end forventet og dermed var udgifterne til flytning af IT-udstyr 2,7 mio. kr. lavere end budgetteret. Driftsudgifter til realtidssystem, wi-fi, datatrafik og drift af tællesystem viser merudgifter på 0,4 mio. kr., da abonnementsaftaler er opgraderet for at sikre kommunikationen i realtidssystemet. Dette kan samtidigt have en afsmittende effekt på kunders oplevelse af gratis wi-fi i busserne.

Bestyrelsen har desuden truffet beslutning om yderligere indkøb af tælleudstyr i 2020 og 2021 til alle busser med A-kontraktkørsel, og dermed er der en merudgift til tælleudstyr på 1,2 mio. kr.

Udgifterne til billetsystemer og gebyrer ved billet salg er 0,1 mio. kr. lavere end forventet. Der er færre udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter på 0,3 mio. kr., og der er færre udgifter til udbetaling af rejsegarantier til kunderne inden for busområdet på 0,5 mio. kr.

Rejsekort – busser

De samlede udgifter er i regnskab 2020 50,1 mio. kr. mod budgetteret 53,8 mio. kr. Dermed er der et samlet mindreforbrug på 3,7 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 2,0 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i passagerantallet har betydet lavere kunderelaterede udgifter end budgetteret.

Det resterende mindreforbrug (ekskl. effekten af COVID-19) på 1,8 mio. kr. skyldes primært lavere udgifter til drift og leasing af udstyr. Omvendt har der været højere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S.

Busindtægter

Samlet ser indtægtsregnskabet for busdrift i 2020 sådan ud:

Total for Busindtægter					
	Budget 2020	Regnskab 2020	Kompensation vedr. COVID-19	Regnskab inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Passagerindtægter	-488.145.000	-330.866.811	157.278.189	-488.145.000	0
Befordring værnepligtige	-1.600.000	-1.996.702	-396.702	-1.600.000	0
Bus & Tog-omstigere	-27.400.000	-4.335.226	23.064.774	-27.400.000	0
Refusion off peak	-19.000.000	-17.462.180	1.537.820	-19.000.000	0
Skolekort	-22.200.000	-19.671.173	2.528.827	-22.200.000	0
Takstkompensation	-37.300.000	-38.115.172	-815.172	-37.300.000	0
Ungdomskort	-83.000.000	-60.306.493	22.693.507	-83.000.000	0
Ungdomskort - fritidsrejser	-8.600.000	-6.209.270	2.390.730	-8.600.000	0
Kompensation til Region Midtjylland	909.000	909.000	0	909.000	0
Mellemregn skolekort Ringkøbing-Skjern	-326.000	-326.000	0	-326.000	0
Mellemregn pensionistkort Randers	-583.000	-583.000	0	-583.000	0
Total	-687.245.000	-478.963.027	208.281.973	-687.245.000	0

Indtægterne er samlet set 208,3 mio. kr. under det budgetterede, hvilket i al væsentlighed kan henføres til mindre indtægter som følge af COVID-19 pandemien i 2020. Budgetafvigelsen er blevet kompenseret af staten i 2020.

Det faldende passagertal forventes at fortsætte i 2021, som følge af mere hjemmearbejde og øget fokus på den sundhedsmæssige usikkerhed ved at anvende kollektiv trafik.

Skolekort er 2,5 mio. kr. under de budgetterede indtægter, men dog på nogenlunde niveau med indtægten i 2019. Omsætningen på skolekort forventes således at have fundet sit naturlige leje efter pendlerkort til børn er faldet i pris i forbindelse med Takst Vest. En faldende indtægt for skolekort indebærer tilsvarende faldende udgifter til kommunernes køb af skolekort, og udlignes dermed internt i kommunen.

Billetindtægter for omstigningsrejser fra togrejser er 23,1 mio. kr. under de budgetterede indtægter. Det skyldes primært betaling til DSB og Arriva ved endelig afregning af omstigningsrejser for 2018 og 2019. Generelt må det konstateres, at indtægterne for disse rejser er faldet, da flere kunder anvender rejsekort, det fælles pendlerkort eller køber togbilletter uden omstigningsret til busser. Endelig har der været færre togpassagerer – og dermed færre omstignere – pga. COVID-19 pandemien.

Fra 2021 er indtægterne for bus-tog omstigningsrejser reguleret for disse forhold i budgettet.

Flextrafik

Flextrafik - Regnskab 2020					
	Budget 2020	Regnskab 2020	Kompensation vedr. COVID-19	Regnskab inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Handicapkørsel	43.896.000	32.450.495	-11.480.950	43.931.445	35.445
Flextur	15.039.000	11.357.075	-3.652.590	15.009.664	-29.336
Kommunal	38.533.000	30.886.749	-7.600.740	38.487.489	-45.511
Siddende patientbefordring	148.485.000	137.716.769	-10.768.231	148.485.000	0
NOP	815.000	1.499.522	0	1.499.522	684.522
Ekstraudgifter corona	0	2.762.828	2.762.828	0	0
Øvrige Trafikselskaber	303.415.000	256.550.037	0	256.550.037	-46.864.963
Total	550.183.000	473.223.474	-30.739.683	503.963.157	-46.219.843

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel i 2020 udgjorde 32,5 mio. kr. mod budgetteret 43,9 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 11,4 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 11,5 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling af vognmænd.

Den resterende afvigelse skyldes, at Samsø Kommune ikke indgår i Midttrafiks kompensation fra staten.

Flextur, Flextur Ung og Plustur

De samlede udgifter til Flextur, Flextur Ung og Plustur i 2020 udgjorde 11,4 mio. kr. mod et vedtaget budget på 15 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 3,6 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 3,7 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling af vognmænd.

Den resterende afvigelse i forhold til vedtaget budget skyldes, at Favrskov -, Norddjurs - og Skanderborg Kommune alle har fået Plustur. Midttrafiks bestyrelse har i regnskabsåret godkendt en tillægsbevilling til dette.

Kommunal kørsel

De samlede udgifter til kommunalkørsel udgjorde i 2020 30,9 mio. kr. mod budgetteret 38,5 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 7,6 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 7,6 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i antallet af kørte ture har betydet mindredgifter til betaling af vognmænd.

Siddende patientbefordring

Region Midtjyllands samlede udgifter til siddende patientbefordring i Midttrafik udgjorde i 2020 137,7 mio. kr. mod budgetteret 148,5 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 10,8 mio. kr. som skyldes nedgangen i antallet af kørte ture

Ny Optimerings-Platform (NOP)

Der var budgetteret med en udgift til Projekt NOP på 0,8 mio. kr. Regnskabet viser udgifter på 1,5 mio. kr., og skyldes betalinger til FlexDanmark som ikke var indarbejdet i budgettet for 2020.

Øvrige trafikelskaber

Midttrafik varetager afregningen med vognmænd for Sydtrafik og FynBus, og de faktiske udgifter afregnes i regnskabsåret. Derudover kører Nordjyllands Trafikelskab med borgere fra Region Midtjylland, som Midttrafik efterfølgende afregnes for.

Flextrafikadministration

Administrationsomkostningerne finansieres med en fast pris pr. kørt tur, og afvigelser i antal kørte ture har derfor en direkte indflydelse på administrationens råderum. Udbruddet af COVID-19 har medført færre kørte ture indenfor flextrafik, men ikke et tilsvarende fald i administrationens opgaver. Bestyrelsen for Midttrafik besluttede derfor i foråret 2020, at årets vedtagne budget for administrationsomkostninger skulle opretholdes.

Administrationsomkostningerne vedrørende handicapkørsel indgår i Trafikelskabet, mens administrationsomkostningerne vedrørende de øvrige områder er indregnet i de enkelte kørselstyper i ovenstående tabel.

Tog og Letbane

Tog og Letbane - Regnskab 2020					
	Budget 2020	Regnskab 2020	Kompensation vedr. COVID-19	Regnskab inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Tog	30.764.000	31.713.160	1.030.173	30.682.987	-81.013
Letbane	188.942.000	213.869.692	24.453.271	189.416.421	474.421
Rejsekort	6.306.000	4.978.430	-213.110	5.191.540	-1.114.460
Total	226.012.000	250.561.282	25.270.335	225.290.948	-721.052

Togdrift

Udgifterne til togdrift er i regnskab 2020 31,7 mio. kr. mod budgetterede 30,8 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 0,9 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 1 mio. kr. merudgifter som følge af COVID-19. Regnskabet ekskl. COVID-19 viser et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr., og skyldes færre udgifter ved Midtjyske Jernbaners overtagelse af togtrafikken mellem Holstebro og Skjern.

Investeringstilskuddet til Midtjyske Jernbaner til vedligeholdelse af infrastrukturen på Lemvigbanen var 4,1 mio. kr. Herudover udbetalte Midttrafik, efter aftale med Region Midtjylland, et tilskud på 7,8 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner til finansiering af nyt togmateriel til togdriften mellem Holstebro og Skjern.

Letbanedrift

Udgifterne til letbanedrift i 2020 er 213,9 mio. kr. mod det budgetterede beløb på 188,9 mio. kr. Dermed er der et merforbrug på 24,9 mio. kr. Ud af de samlede udgifter vedrører 24,5 mio. kr. udgifter som følge af COVID-19. Regnskabet ekskl. COVID-19 viser et merforbrug på knap 0,5 mio. kr.

Merudgifterne skyldes øgede udgifter på 0,3 mio. kr. til buserstatningskørsel på grund af sporarbejde i marts måned på strækningen til Grenaa. Herudover er der merudgifter på 0,2 mio. kr. til udbedring af hærværksskader på flere infostandere på stationer.

Indtægterne ved letbanedrift er i regnskabet 52,2 mio. kr. Det er 22,8 mio. kr. lavere end de budgetterede passagerindtægter, og skyldes udbruddet af COVID-19. Der har været merudgifter på knap 1,7 mio. kr. i relation til COVID-19.

Rejsekort – Letbanen

De samlede udgifter til rejsekortet på Letbanen er 5 mio. kr. i 2020 mod det budgetterede 6,3 mio. kr. Dermed er der et samlet mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

Af det samlede mindreforbrug kan 0,2 mio. kr. henføres til COVID-19, idet nedgangen i passagerantallet har betydet lavere kunderelaterede udgifter end budgetteret.

Det resterende mindreforbrug på 1,1 mio. kr. skyldes primært lavere udgifter til drift af udstyr.

Administration og Øvrige

Administration og øvrige - Regnskab 2020					
	Budget 2020	Regnskab 2020	Kompensation vedr. COVID-19	Regnskab inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Trafikskelskab	120.354.000	118.007.440	0	118.007.440	-2.346.560
Billetkontrol	2.173.000	9.726.452	7.933.818	1.792.634	-380.366
Tab på debitorer	2.276.000	5.400.000	0	5.400.000	3.124.000
Tjenestemandspension	1.850.000	1.826.297	0	1.826.297	-23.703
Letbanesekretariat	1.099.620	931.633	0	931.633	-167.987
Finansielt afkast	0	-751.107	0	-751.107	-751.107
Total	127.752.620	135.140.714	7.933.818	127.206.896	-545.724

Trafikskelskabet

Trafikskelskabet - Regnskab 2020					
	Budget 2020	Regnskab 2020	Kompensation vedr. COVID-19	Regnskab inkl. kompensation	Budgetafvigelse inkl. komp.
Administration					
Busadministration	105.679.000	89.905.239	0	89.905.239	-15.773.761
Handicapadministration	14.675.000	13.400.766	0	13.400.766	-1.274.234
Trafikskelskabet primær drift	120.354.000	103.306.005	0	103.306.005	-17.047.995
Udviklingsprojekter	18.606.701	14.701.435	0	14.701.435	-3.905.266
Trafikskelskabet i alt	138.960.701	118.007.440	0	118.007.440	-20.953.261

Trafikskelskabet har i 2020 et samlet budget på 120,4 mio. kr., for busadministration og handicapadministration. Det samlede forbrug for de to områder er 103,3 mio. kr. Mindreforbruget på 17,0 mio. kr. ønskes overført til 2021, hvoraf 12,1 mio. kr. er disponeret til igangværende projekter som er påbegyndt i tidligere år.

Mindreforbruget i 2020 blev i høj grad påvirket af COVID-19. Den almindelige markedsføring og kommunikation blev målrettet situationen som følge af COVID-19. Herudover blev kurser til Fly High for chauffører aflyst, ligesom kurser og skoleophold blev aflyst for personalet i Midttrafik. Da Midttrafiks administration har været hjemsendt i henhold til retningslinjer fra staten har der været lavere udgifter til rengøring samt personalerelaterede udgifter og vedligeholdelse.

Midttrafiks administration har i 2020 disponeret over et akkumuleret mindreforbrug på 18,6 mio. kr. som – i henhold til bestyrelsens beslutning – er anvendt til udviklingsprojekter.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter for i alt 22,9 mio. kr. Heraf 18,6 mio. kr. finansieret af akkumuleret mindreforbrug fra 2019 samt 4,3 mio. kr. fra administrationsbudget 2020. Der er tale om forskellige projekter inden for digitalisering, bus-IT og billetsystemer, men der er også prioriteret projektmidler til indkøb af udstyr til busser, udbud af telefonsystem og Midttrafik app samt forbedringer af chaufførlokaler. Få projekter har endnu ingen udgifter, og en del er ikke helt afsluttede.

Det samlede forbrug til udviklingsprojekter i 2020 er på 15,0 mio. kr. Tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter er forbrugt med 14,7 mio. kr. og dermed er tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter nedbragt til 3,9 mio. kr.

I forhold til Midttrafiks samlede udgifter er andelen til Trafikselskabet på uændret niveau i forhold til de foregående år.

Billetkontrollen

Billetkontrollen havde i 2020 et budget på 4,4 mio. kr. inkl. hensættelse til tab på debitorer, og endte med et regnskab på 15,1 mio. kr. Af den samlede merudgift på 10,7 mio. kr., udgjorde COVID-19 7,9 mio. kr., og den resterende merudgift på 2,7 mio. kr. skyldes en øget hensættelse til tab på debitorer.

Det øgede tab på debitorer skyldes dels udskrivning af mange kontrolafgifter i efteråret 2020, dels en ringere inddrivelse af udbetalte kontrolafgifter end forventet. Midttrafik samarbejder med Opkrævningen ved Aarhus Kommune om inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter, men Ankestyrelsen har i 2020 rejst en sag om hvorvidt denne opgave må udføres af andre end Midttrafik. Dette har forsinket onboarding til Gældsstyrelsen og den månedlige overførsel af nye ubetalte kontrolafgifter til inddrivelse via Opkrævningen ved Aarhus Kommune har været sat i bero. Sagen er dog løst i begyndelsen af 2021, og tabet på debitorer kan delvist betragtes som en forskydning mellem årene.

Effekten af COVID-19 for billetkontrollen udgør 7,9 mio. kr. i 2020. Heraf vedrører 6,7 mio. kr. ekstra kontrol for passagerens brug af mundbind, mens 1,3 mio. kr. vedrører manglende indtægter.

Midttrafik har i 2020 haft udgifter på ca. 2 mio. kr. til dækning af advokatomkostninger vedrørende igangværende personalesager for billetkontrollen.

Tjenestemandspensioner

I 2020 var budgettet for tjenestemandspensioner på 1,9 mio. kr. Der er et marginals mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2020 sammenholdt med budgettet.

Letbanesekretariat

Regnskabet viser et mindreforbrug i forhold til budgettet på ca. 0,2 mio. kr. I budgettet var der indregnet opsparede midler fra 2019. Mindreforbruget i regnskab 2020 indregnes i kommende regnskabsår.

Sekretariatsbetjeningen af letbanesamarbejdet ligger hos Midttrafik. Der er personaleudgifter til betjening af Letbaneråd, Letbanesamarbejdets Styregruppe og sagsbehandling på en række områder.

Finansielt afkast

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

2020 begyndte med fine afkast på de to likviditetsdepoter. Finansmarkedet reagerede dog markant på udbruddet af COVID-19, og afkastet efter 1. kvartal var negativt på 3,7 mio. kr. Markedet har siden stabiliseret sig, og det samlede afkastet for 2020 endte på et samlet positivt afkast på knap 0,8 mio. kr.

Midttrafiks regnskab 2020

Midttrafiks resultat for 2020, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar 2020 - 31. december 2020, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt det omkostningsbaserede resultat.

Resultat 2020

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.818,9 mio. kr. Dermed er udgiftsniveauet 96,8 mio. kr. højere end det vedtagne budget. Der er i 2020 givet en rabat for ikke-udbudt kørsel på 25,4 mio. kr., og det resterende overforbrug skyldes hovedsageligt udgifter relateret til COVID-19.

Årets indtægter udgør 559,3 mio. kr. mod 788,6 mio. kr. i 2019, og de samlede udgifter i 2020 udgør 2.378,2 mio. kr. mod 2.444,5 mio. kr. i 2019. Faldet skyldes primært mistede indtægter og færre udgifter på grund af COVID-19.

Bestillerne finansierer den primære drift svarende til årets faktiske nettoudgifter, med undtagelse af tilskrevne renter på ansvarligt lån samt Trafikselskab og Letbanesekretariat som har en fast finansiering for året.

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere og kompensation fra staten udgør et overskud på 2,9 mio. kr. Ved godkendelse af regnskabet for 2019 blev der overført et akkumuleret mindreforbrug på 18,6 mio. kr. som i 2020 er disponeret til udviklingsprojekter.

I det omkostningsbaserede resultat overføres årets investeringer til balancen som anlægsaktiver, og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Desuden indregnes årets hensættelser vedrørende fremtidige forpligtelser, og indtægter vedr. pendler-, rejse- og klippekort periodiseres mellem regnskabsårene.

Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af forudbetalte billetprodukter udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 9,7 mio. kr., hvor det i 2019 var et underskud på 15,2 mio. kr. Resultatet er i 2020 påvirket af en regulering på hensættelse til tjenestemandspension på 9,1 mio. kr. mod 12,0 mio. kr. i 2019. Med indførelsen af den nye Ferielov fra september 2019 er der omkostninger på 4,2 mio. kr. svarende til lønmodtagernes indefrosne feriemidler pr 31. august 2020.

Årets afskrivninger på 16,6 mio. kr. er primært fordelt med 11,6 mio. kr. vedrørende billetudstyr og 4,3 mio. kr. vedrørende Bus-IT og Midttrafik app.

Byrdefordeling 2020

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2020. Resultatet af primær drift korrigeres i byrdefordelingen for tidsforskydningen ved lånefinansiering på rejsekort samt forskudt finansiering vedrørende bus-IT og Flextrafik.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2020, der viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte kommune eller til regionen. Resultat af primær drift forøges netto med 7,7 mio. kr. til byrdefordelingen for 2020.

I lighed med de foregående år påvirkes byrdefordelingen af poster vedrørende rejsekortinvesteringen samt af resultatet på Trafikselskab og Letbanesekretariatet.

Samlet byrdefordeles i alt 1.826,7 mio. kr. vedrørende 2020. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

Balance pr. 31. december 2020

Midttrafik har pr. 31. december 2020 samlede aktiver på 702,1 mio. kr. mod 651,6 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2019.

Ændringen i balancen skyldes hovedsageligt en øgning af kortfristede tilgodehavende, samt, en øgning af de hensatte forpligtelser, en øget kortfristet gæld til kreditorer og en netto reduktion i efterreguleringen af byrdefordeling til bestillerne.

Anlægsaktiverne reduceres med 8,2 mio. kr. og skyldes primært afdrag på ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S, samt en mindre reduktion i materielle anlægsaktiver da årets afskrivninger overstiger årets investeringer. Beholdningen af immaterielle aktiver er stort set uændret da årets investeringer svarer til året afskrivninger, mens de materielle anlægsaktiver er reduceret til 81,8 på grund af årets afskrivninger. Ultimo 2020 er der igangværende arbejde for 17,1 mio. kr. som især vedrører udstyr til Bus-IT, investering i rejsekortudstyr til dubleringsbusser samt forbedringer af IT-udstyr i administrationen.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er reduceret med 6,1 mio. kr. svarende til rentetilskrivning og tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort & Rejseplan A/S.

Den lovpligtige 20,3 %-hensættelse til tjenestemandspension er byrdefordelt med cirka 0,5 mio. kr., men opkræves ikke, da udbetalingen af pensioner endnu er på et lavt niveau. Hensættelsen registreres som et langfristet tilgodehavende ved bestillerne i Midttrafik ejerkreds.

75 % af investeringen i rejsekortudstyr er lånefinansieret, og i relation til kommunerne og regionen afspejles det i et langfristet tilgodehavende svarende til lånets løbetid. I 2020 er der aftalt forskudt finansiering af tælleudstyr, mens bestillerne har afdraget på den oprindelige rejsekortinvestering. Dette langfristede tilgodehavende er samlet set reduceret med knap 3,0 mio. kr.

Omsætningsaktiver er samlet set øget med 19,6 mio. kr. og hvor efterregulering med bestillerne er reduceret med 13,1 mio. kr., er øvrige kortfristede tilgodehavender øget med 32,7 mio. kr.

Midttrafik likvide aktiver, som udgøres af indestående på bankkonti samt obligationer i likviditetsdepot, er øget med 41,5 mio. kr. og udgør på balancedagen 359,8 mio. kr.

Midttrafik egenkapital er reduceret med 3,7 mio. kr., og afspejler årets reguleringer samt årets resultat.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning. Årets regulering af hensættelsen er på 9,1 mio. kr., og beregnes ud fra forventet pensionsalder på 62 år i henhold til reglerne fra Økonomi- og Indenrigsministeriets vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 88,6 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er reduceret med 8,3 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2018 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2020.

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2020

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2020 viser en samlet forøgelse af den likvide beholdning på 41,5 mio. kr., hvortil pengestrømmen fra driftsaktiviteten bidrager med 63,8 mio. kr. Det omkostningsbaserede resultat er i 2020 påvirket af en høj regulering af hen-sættelse til tjenestemandspensioner samt omkostninger til lønmodtagernes feriemidler, hvilket også var tilfældet i 2019. Dette forhold afspejler sig dels i resultatet, dels i de ikke-likvide reguleringer til resultatet.

Ændringen i driftskapital er knap 47 mio. kr. mere end i 2019. Beholdningen af kortfristede tilgodehavende såvel som kortfristede gældsforpligtelser er øget, og skal ses i relation til konsekvensen af COVID-19 i forhold til driftskapital. Ejerkredsen tilførte Midttrafik ekstra likviditet i regnskabsåret, og tilbagebetalingen af dette øgede beholdningen af kortfristet gæld ved regnskabsårets afslutning. Der er ligeledes ultimo regnskabsåret optaget et tilgodehavende mod staten vedr. udbetaling af kompensation for COVID-19.

Forskydningen i bankgæld på 5 mio. kr. knyttet til repo-forretning er reguleret i posten ændring i driftskapital. Repo-forretningen ikke har direkte relation til Midttrafiks likviditetsregulering fra driften og vises derfor særskilt i relation til likviditetsvirkningen i året.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 14,4 mio. kr. i immaterielle og materielle anlægsaktiver til billetteringsudstyr, bus-It og Midttrafik app. Udbetaling af en andel af det ansvarlige lån bidrager positivt til likviditeten med 8,9 mio. kr. og afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,6 mio. kr.

De likvide aktiver er øget med 41,5 mio. kr. og udgør 359,8 mio. kr. ultimo 2020.

Efterfølgende begivenheder

Udbruddet af COVID-19 pandemien forventes i 2021 fortsat at have en betydelig effekt på Midttrafiks passagerindtægter, øgede udgifter til rengøring af busser og biler, faldende indtægter fra kontrolafgifter og fald i antal kørte ture i Flextrafik. Ledelsen forventer på tidspunktet for regnskabsafleggelsen at effekten vil blive omkring 286 mio. kr. Beløbet er estimeret på en række skøn og kan blive korrigeret yderligere, da det vil afhænge af gen-åbningen. I samarbejde med de øvrige trafikselskaber i Danmark forhandler Midttrafik med Transport og Boligministeriet om udbetaling af kompensation i 2021. For at sikre likviditeten i Midttrafiks daglige drift har bestyrelsen i marts 2021 godkendt en tillægsbevilling til ejer-kredsen på 110 mio. kr.

Resultatopgørelse 1. januar 2020 - 31. december 2020

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter				
Bus	3	-479.206	-687.692	-685.885
Flextrafik	4	-13.287	-20.015	-18.662
Kontrolafgifter	5	-10.167	-11.320	-9.379
Togdrift		-2.108	-3.092	-2.645
Buserstatningskørsel		-	-	-3.855
Letbanedrift		-52.160	-75.000	-64.918
Finansielle indtægter	8	-2.366	-	-3.294
Indtægter i alt		-559.294	-797.119	-788.637
Udgifter				
Bus	3	1.395.000	1.438.849	1.421.477
Flextrafik	4	486.510	570.198	526.175
Billetkontrollen	5	25.293	15.769	17.081
Tog, drift		21.893	21.928	19.982
Tog, investering		11.928	11.928	3.634
Letbanedrift		266.030	263.942	256.070
Buserstatningskørsel		-	-	10.536
Letbanesekretariat		932	1.100	1.131
Rejsekort	6	49.594	54.648	53.555
Trafikselskabet	7	118.007	138.961	126.841
Tjenestemandspensioner		1.826	1.850	1.777
Finansielle udgifter	8	1.211	-	6.240
Udgifter i alt		2.378.226	2.519.172	2.444.498
Resultat af primær drift		1.818.932	1.722.053	1.655.861
Finansiering				
Finansiering Kommuner og Region Midtjylland		-1.338.770	-1.399.872	-1.341.259
Finansiering af regionale besparelser		-	-	-12.100
Statslig kompensation, merudgifter og mindreindtægter ved COVID		-225.074	-	-
Finansiering, Øvrige bestillere		-257.951	-322.181	-295.356
Finansiering i alt		-1.821.795	-1.722.053	-1.648.716
Udgiftsbaseret resultat		-2.863	-	7.146
Øvrige omkostninger				
Anlægsudgifter optaget på balancen		-6.699	-	-13.478
Igangværende arbejder		-7.740	-	-6.006
Afskrivning på anlægsaktiver		16.622	-	14.263
Regulering vedr. pensionsforpligtelse		9.109	-	11.983
Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler		4.214	-	2.118
Periodisering, rejsekort og pendlerkort		-2.970	-	-863
Omkostninger i alt		12.536	-	8.018
Omkostningsbaseret resultat 2020		9.673	-	15.163

NOTE: Resultatopgørelsen er opgjort brutto for de enkelte aktivitetsområder uafhængigt af byrdefordelingen.

Resultatdisponering

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Underskud, jf. resultatopgørelsen		9.673	-	15.163
Overført vedr. tidligere år, Trafikselskabet		-18.607	-18.607	-26.135
Overført vedr. tidligere år, Letbanesekretariatet		-168	-	-170
Resultat til disponering, i alt		-9.102	-18.607	-11.142

Byrdefordeling af regnskab 2020

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Resultat 2020 af primær drift	1.818.932	1.722.053	1.655.861
Rejsekort, afdrag på lån	11.641	11.640	11.636
Tælleudstyr og rejsekort, forskudt finansiering	-598	0	-2.704
Regulering Administration og Øvrige	2.459	-18.662	-7.731
Rejsekort ansvarligt lån	-6.160	-6.160	-7.160
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	404	0	498
Resultat til byrdefordeling	1.826.678	1.708.871	1.650.400
Byrdefordeling			
Favrskov	25.537	27.332	24.324
Hedensted	7.457	7.085	5.940
Herning	49.641	45.950	44.006
Holstebro	19.566	18.751	27.542
Horsens	52.814	47.264	44.301
Ikast-Brande	15.719	16.484	15.898
Lemvig	9.794	10.579	9.876
Norddjurs	24.712	27.431	22.259
Odder	9.894	8.904	7.882
Randers	85.554	80.079	78.556
Ringkøbing-Skjern	26.153	27.722	26.106
Silkeborg	49.888	46.644	46.562
Skanderborg	30.513	30.030	27.198
Skive	36.798	36.285	33.946
Struer	5.700	5.556	5.296
Syddjurs	22.425	22.478	19.711
Viborg	44.528	42.130	38.501
Aarhus	411.562	363.192	331.496
Region Midtjylland	610.413	541.347	542.968
Øvrige	256.649	303.524	285.829
Staten	31.255	0	0
Midttrafik	105	104	101
Kørselsudgifter vedr. regionale besparelser 2. kv.	0	0	12.100
Byrdefordeling i alt	1.826.678	1.708.871	1.650.400

Balance pr. 31. december 2020

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2020	Regnskab 2019
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Immaterielle anlægsaktiver	9	9.987	9.007
Materielle anlægsaktiver	9	98.983	102.146
Finansielle anlægsaktiver	10	58.222	64.330
Deposita, tilgodehavende		91	14
Anlægsaktiver i alt		167.283	175.497
Langfristede tilgodehavender			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	11	12.466	11.913
Langfristede tilgodehavender - Rejsekort, Bus-IT og Flextrafik	12	53.804	56.756
Langfristede tilgodehavender i alt		66.270	68.668
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender		102.250	69.525
Tilgodehavende, efterregulering bestillere	15	6.524	19.673
Omsætningsaktiver i alt		108.774	89.198
Likvide aktiver			
Likvide aktiver i alt		359.760	318.211
Aktiver i alt		702.087	651.574
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital		57.868	69.153
Årets overskud og bevægelser		-3.714	-11.285
Egenkapital i alt	14	54.154	57.868
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		115.738	106.629
Hensat forpligtelse, øvrige		1.094	1.099
Hensættelser i alt		116.832	107.728
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	13	88.567	100.209
Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler		6.331	2.118
Langfristede gældsforpligtelser i alt		94.899	102.327
Kortfristede gældsforpligtelser			
Deposita, gæld		123	103
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere	15	40.281	48.620
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		13.277	16.247
Kortfristet gæld i øvrigt		382.521	318.681
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		436.202	383.651
Passiver i alt		702.087	651.574

Pengestrømsopgørelse 2020

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Pengestrøm fra driftsaktivitet			
Omkostningsbaseret resultat		-9.673	-15.163
Reguleringer	17	30.165	29.279
Ændring i driftskapital	18	43.266	2.813
Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt		63.758	16.929
Pengestrøm fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-3.265	-8.265
Køb af materielle anlægsaktiver		-11.174	-11.219
Afdrag på finansielle anlægsaktiver		8.871	9.455
Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt		-5.568	-10.029
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet			
Afdrag på langfristet gæld		-11.641	-11.636
Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo		100.000	105.000
Afdrag på likviditet via repogæld primo		-105.000	-115.000
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt		-16.641	-21.636
Årets pengestrøm			
Årets pengestrøm		41.548	-14.736
Likvide beholdninger, primo		318.211	332.946
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret		359.760	318.211

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 100 mio. kr.

Midttrafiks bevillingsområder fremgår af nedenstående tabel, som viser vedtaget og korrigeret budget, regnskabet for 2020 samt årets resultat i forhold til den realiserede finansiering.

Midttrafiks bestyrelse har med godkendelsen af regnskabet for 2019 besluttet at overføre årets mindreforbrug på 18,6 mio. kr. til projekter og COVID-19 relaterede foranstaltninger. Desuden er der i regnskabsåret godkendt mindre tillægsbevillinger efter aftale med bestillerne. Årets vedtagne budget er som følge af tillægsbevillingerne øget med 19,8 mio. kr. til et korrigeret budget på 1.722 mio. kr.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2020					
(Beløb i 1.000 kr.)	Vedtaget budget 2020	Korrigeret budget 2020	Regnskab 2020	Resultat	Overførsel til 2021
Busdrift					
Resultat byrdefordeles	744.053	743.387	909.889	166.502	0
Forskudt finansiering	0	0	580	580	580
Handicapkørsel					
Resultat byrdefordeles	43.896	43.896	32.450	-11.446	0
Flextur					
Resultat byrdefordeles	14.844	15.039	11.357	-3.682	0
Flexbus					
Resultat byrdefordeles	6.923	7.770	5.326	-2.444	0
Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring					
Resultat byrdefordeles	490.439	490.433	425.154	-65.279	0
Ekstraudgifter corona - Flextrafik					
Resultat byrdefordeles	0	0	2.763	2.763	0
NOP					
Resultat byrdefordeles	27	815	1.500	685	0
Togdrift					
Resultat byrdefordeles	30.464	30.764	31.713	949	0
Rejsekort					
Resultat byrdefordeles	54.648	54.648	49.594	-5.054	0
Letbanedrift					
Resultat byrdefordeles	188.942	188.942	213.870	24.928	0
Letbanesekretariatet					
Budget byrdefordeles	1.044	1.044	1.044	0	0
Resultat overføres		56	-112	-168	-168
Finansielle indtægter/udgifter					
Resultat byrdefordeles	0	0	-751	-751	0
Billetkontrollen					
Resultat byrdefordeles	4.749	4.449	15.126	10.677	0
Tjenestemandspensioner					
Resultat byrdefordeles	1.850	1.850	1.826	-24	0
Trafikselskabet					
Resultat overføres	120.354	120.354	118.007	-2.347	-2.347
Disponeret overskud vedr. tidligere år	0	18.607	0	-18.607	-18.607
Rejsekort ansvarligt lån	0	0	-404	-404	-404
I alt	1.702.233	1.722.053	1.818.932	96.879	-20.945

Se desuden bilagssamlingen, der viser byrdefordelingen af årets resultat indenfor de enkelte bevillingsområder

Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

Note 1: Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og Indenrigsministeriet. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. Der er udbetalt kompensation for følgerne af COVID-19 pandemien i henhold til statens instruks.

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

Det udgiftsbaserede resultat omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted, og den primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Merudgifter til ekstracapacitet i busserne, samt til crowdcontrol og køb af værnemidler som følge af COVID-19 er indregnet i den udgiftsbaserede resultatopgørelse, hvor der også er indregnet mindreudgifter som følge af indstillet kørsel.

I henhold til instruks fra staten er nettoudgiften blevet kompenseret i regnskabsåret, hvor der også er givet kompensation for manglende passagerindtægter.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Omkostningsbaseret regnskab

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med disse optjenes. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler 3-10 år
Software over 100.000 kr. 3-6 år

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under opførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives flere ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT-udstyr og inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske installationer bygninger	10 år
Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v.	7 - 15 år
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4-5 år
Inventar	4-5 år
It-udstyr	3-5 år

Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Leasingkontrakter

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafiks ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver. Efterregulering af byrdefordeling indregnes dog som et omsætningsaktiv.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af regulering i pensionsforpligtelsen.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet, og udbetaling af det ansvarlige lån givet til Rejsekort & Rejseplan A/S.

Det planlagte og omfattende udviklingsprojekt ved FlexDanmark er delvist registreret som langfristet tilgodehavende, indtil projektet har gennemført udbud og lavet betalingsplan.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår henholdsvis bagudbetalte vedrørende foregående regnskabsår.

Pensionsforpligtelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjenestemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den årlige hensættelse på 20,3 % er siden 2010 byrdefordelt som et tilgodehavende hos ejerkredsen.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Hensættelse af feriemidler

Som følge af den nye ferielov skal optjente midler i ferieåret fra 1. september 2019 til 31. august 2020 enten indbetales til den fælles feriefond eller hensættes. Midttrafik hensætter de optjente midler og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om midlerne skal indbetales. Hensættelsen reguleres årligt med den udmeldte procentsats. Såfremt en medarbejder fratræder sin stilling ved Midttrafik, vil de aktuelle hensatte feriemidler blive indbetalt til fonden.

Leasinggæld

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

Øvrige langfristede gældsforpligtelser

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealisationsværdien.

Kortfristede gældsforpligtelser

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder m.v. Forudbetalinger for rejser på rejse-, periode og klippekort optages til nominel værdi.

Aarbus

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af Trafikselskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal AarBus udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Selskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik, hvor Direktøren for AarBus dog refererer til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår AarBus principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af selskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af AarBus. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

AarBus har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis selskabets resultatområde nedlægges, skal restværdien af selskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er drift og balance for AarBus ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab, men oplyses som en note.

Note 2: Kriterier for kompensation vedr. Covid-19

Aftalen med staten om kompensation som følge af COVID-19 medfører fuld kompensation for de afledte netto-merudgifter og mindreindtægter. I henhold til statens instruks er besparelser og mindreudgifter modregnet i kompensationsbeløbet.

Aftalens indhold omfatter:

- Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2020.
- Merudgifter til indsættelse af ekstrakapacitet for at sikre afstand mellem passagerne, under forudsætning af 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 Flextrafik, som følger direkte af COVID-19, fx solo-kørsel.
- Trafikselskabernes merudgifter forbundet med kommunikation vedr. hensigtsmæssig kundefærd i forbindelse med COVID-19.
- 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 2020.

Midttrafik har i 2020 modtaget 225,1 mio. kr. i kompensation fra staten.

Note 3: Bus

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter			
Indtægter ved busdrift	-478.963	-687.245	-685.511
Flexbus	-243	-447	-374
Indtægter i alt	-479.206	-687.692	-685.885
Udgifter			
Drift af busruter	1.390.111	1.407.659	1.414.063
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-25.402	-	-23.059
Kompensation til vognmænd, regionale besparelser	-	-	4.700
Flexbus	5.569	8.217	3.786
Bus-IT og øvrige omkostninger	24.723	22.973	21.986
Udgifter i alt	1.395.000	1.438.849	1.421.477
Bus, Netto	915.795	751.157	735.592
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
Forskudt finansiering af tælleudstyr 2019	639	-	-
Forskudt finansiering af tælleudstyr 2020	-1.219	-	-
Resultat til byrdefordeling	915.214	751.157	735.592

Note 4: Flextrafik

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter			
Flextur	-5.936	-8.767	-8.407
Handicapkørsel	-7.341	-11.223	-10.229
Kommunal kørsel	-10	-25	-26
Indtægter i alt	-13.287	-20.015	-18.662
Vognmandsbetaling			
Flextur	13.192	19.705	18.049
Handicapkørsel	39.792	55.119	49.788
Kommunal kørsel	283.445	337.971	316.249
Siddende patientbefordring	127.106	137.874	124.132
Vognmandsbetaling i alt	463.534	550.669	508.218
Administration			
Flextur	4.101	4.101	3.944
Kommunal kørsel	4.002	4.002	3.545
Siddende patientbefordring	10.611	10.611	10.393
Administration i alt	18.714	18.714	17.882
Øvrig			
NOP - projekt	1.500	815	75
COVID-19 udgifter direkte henførbare til staten	2.763	-	-
Øvrig i alt	4.262	815	75
Flextrafik, netto	473.223	550.183	507.513

Note 5: Billetkontrollen og Tab på debitorer

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Billetkontrollen			
Kontrolafgifter og opkrævningsgebyr	-10.167	-11.320	-9.379
Billetkontroladministration	17.872	12.419	12.001
Advokatomkostninger vedr. billetkontrol	2.021	1.074	680
Billetkontrollen i alt	9.726	2.173	3.302
Tab på debitorer			
Ubetalte kontrolafgifter	5.400	2.276	4.400
Tab på debitorer i alt	5.400	2.276	4.400
Nettoudgifter	15.126	4.449	7.702

Note 6: Rejsekort

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Drift og investering			
Kontantfinansierede anlægsudgifter *	-328	-	3.227
Lånefinansierede anlægsudgifter	18	-	2.704
Finansiering - renter	1.723	1.553	1.860
Drift	48.182	53.095	45.764
Resultat af drift	49.594	54.648	53.555
Korrektion af resultat til byrdefordeling			
Betalte afdrag på lån i Kommunekredit	5.942	5.940	5.011
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-461	-460	-535
Resultat til byrdefordeling	55.076	60.128	58.031

* Regulering af tidligere års investeringer har resulteret i nettoindtægt i 2020

Note 7: Trafikselskabet

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Busadministration			
Løn og personale	55.105	55.747	51.398
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	20.757	33.142	31.099
IT-anskaffelser	1.129	1.374	1.805
Drift og vedligehold af IT, servere	14.355	14.991	13.281
Husleje og Rengøring	9.401	10.087	7.551
Konsulentydelse og rådgivning mm.	-10.841	-9.663	-8.069
Busadministration i alt	89.905	105.679	97.065
Handicapadministration			
Løn og personale	6.965	6.965	7.130
Materiale- og aktivitetsudgifter	6.436	7.710	6.704
Handicapadministration i alt	13.401	14.675	13.834
Primæradministration i alt	103.306	120.354	110.899
Projekter finansieret af akkumuleret overskud			
Bidrag til Regionale besparelse	-	-	4.100
App, Takst Vest, Indtægtsdelingsmodel, GDPR-lovgivning	2.940	3.384	5.429
Kontrolløsning, udskiftning af kabler og andre IT projekter	2.968	5.840	2.215
FlexDanmark, udvikling trafikservice, snitflader mm.	547	724	2.869
Køb af udstyr, forbedringer på chaufførlokaler & kundecenter	8.247	8.659	1.329
Projekter i alt	14.701	18.607	15.942
Trafikselskabet resultat i alt	118.007	138.961	126.841
Akkumuleret overskud 2020	20.953		

Tabellen i Note 7 viser de overordnede formål med afholdte udgifter i Trafikselskabet i 2020, opdelt på henholdsvis bus- og handicapadministration.

Der er registreret indtægter for 10,8 mio. kr. som hovedsageligt vedrører kommunernes ekstraordinære betaling for konkrete rådgivningsydelse, men afspejler også lejemaal på Midttrafik Kundecenter. Ændringen i lønudgifter henholdsvis indtægter i 2020 sammenlignet med regnskabet for 2019 skyldes en reklassifikation af administrationens udgifter og indtægter.

Tabellens nederste del viser en gruppering af de udviklingsprojekter der er igangsat for det akkumulerede overskud.

Note 8: Finansindtægter og -udgifter

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S	-404	-	-498
Renteindtægt og udbytte vedr. likviditetsdepoter	-1.962	-	-2.797
Finansindtægter i alt	-2.366	-	-3.294
Renteudgifter og gebyrer vedr. bankkonti	290	-	29
Gebyr og kurstab vedr. likviditetsdepot	920	-	6.211
Finansudgifter i alt	1.211	-	6.240
Resultat, netto	-1.155	-	2.946

Note 9: Materielle og immaterielle anlægsaktiver

(Beløb i 1.000 kr.)	Ombygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar og it	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
Kostpris						
Kostpris pr. 1. januar 2020	4.191	162.147	1.986	11.573	12.305	192.202
Tilgang	0	2.571	863	7.740	3.265	14.439
Overført vedr. igangværende arbejde	143			-2.176	2.033	0
Kostpris pr. 31. december 2020	4.334	164.718	2.850	17.137	17.602	206.641
Af- og nedskrivninger						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2020	-3.281	-72.926	-1.545		-3.297	-81.049
Årets afskrivninger	-391	-11.573	-340		-4.318	-16.622
Af- og nedskrivninger 31. december 2020	-3.672	-84.499	-1.885	0	-7.615	-97.671
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020	662	80.219	965	17.137	9.987	108.970

Note 10: Finansielle anlægsaktiver

(Beløb i 1.000 kr.)	Aktier i Rejsekort & Rejseplan A/S	Ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S	I alt
Kostpris			
Kostpris pr. 1. januar 2020	80.472	64.752	145.224
Årets til- og afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2020	80.472	64.752	145.224
Reguleringer			
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2020	-58.858	-22.038	-80.895
Årets reguleringer og afdrag	2.762	-8.871	-6.109
Reguleringer 31. december 2020	-56.096	-30.909	-87.004
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020	24.376	33.843	58.220

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 73,7 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S. Aktieposten er i årsregnskabet 2020 værdiansat under 1.000 kr. da selskabet gennem en årrække har haft varierende resultater, der i overvejende grad har været et driftsunderskud. Midttrafiks andel af selskabets aktiekapital udgør 87,66 %. Midtjyske Jernbaner har ultimo 2020 overtaget driften på strækningen mellem Holstebro og Skjern, hvilket ikke har haft betydning for Midttrafiks aktiebesiddelse i selskabet.

Note 11: Langfristet tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd

(Beløb i 1.000 kr.)	Saldo primo 2020	Regulering 2020	Saldo ultimo 2020
Favrskov	27	5	32
Hedensted	27	3	30
Herning	399	19	418
Holstebro	253	9	262
Horsens	406	22	428
Ikast-Brande	99	5	104
Lemvig	56	2	58
Norrdjurs	93	5	98
Odder	44	3	47
Randers	757	36	793
Ringkøbing-Skjern	175	9	184
Silkeborg	213	26	239
Skanderborg	65	8	73
Skive	260	12	272
Struer	75	3	78
Syddjurs	50	8	58
Viborg	409	24	433
Aarhus	3.523	163	3.686
Region Midtjylland	4.982	192	5.173
I alt	11.913	553	12.466

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % i henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem, som Midttrafik har valgt ikke at opkræve ved kommunerne og regionen i det enkelte regnskabsår.

Midttrafik har pr. 31. december 2020 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 115,7 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

Note 12: Tilgodehavender vedr. rejsekort, FlexDanmark og Bus-IT

(Beløb i 1.000 kr.)	Primo 2020	Ændring 2020	Ultimo 2020
Favrskov	179	22	201
Hedensted	286	40	326
Herning	2.036	-339	1.697
Holstebro	1.001	114	1.115
Horsens	383	-55	328
Ikast-Brande	7	50	57
Lemvig	4	0	4
Norddjurs	91	8	99
Odder	82	45	127
Randers	3.578	-153	3.425
Ringkøbing-Skjern	597	92	689
Samsø	254	-378	-124
Silkeborg	78	46	124
Skanderborg	725	122	847
Skive	1.072	-34	1.038
Struer	157	21	178
Syddjurs	253	162	415
Viborg	2.127	-244	1.883
Aarhus	15.369	-861	14.508
Region Midtjylland	28.475	-1.610	26.865
I alt	56.756	-2.952	53.804

Note 13: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering

(Beløb i 1.000 kr.)	Ultimo 2020
Favrskov	302
Hedensted	378
Herning	2.798
Holstebro	1.609
Horsens	48
Ikast-Brande	232
Lemvig	116
Norddjurs	195
Odder	106
Randers	5.564
Ringkøbing-Skjern	1.101
Samsø	0
Silkeborg	65
Skanderborg	971
Skive	1.939
Struer	357
Syddjurs	516
Viborg	3.643
Aarhus	26.119
Region Midtjylland	42.506
I alt	88.567

Kommunerne og Region Midtjylland som hæfter solidarisk for de lån Midttrafik har optaget ved Kommunekredit må i samråd med egen revisor afgøre, hvordan forpligtelsen til Midttrafiks lån opgøres.

Baseret på de anvendte fordelingsnøgler vedr. investeringen i rejsekortet har Midttrafik beregnet ovenstående fordeling af forpligtelsen vedrørende restgæld til Kommunekredit pr. 31. december 2020.

Note 14: Egenkapital

	Regnskab 2020	Regnskab 2019
Egenkapital 1. januar	57.868	69.153
Omkostningsbaseret resultat	-9.673	-15.163
Øvrige egenkapitalreguleringer	5.959	3.878
- heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid	2.609	
- heraf værdiregulering af kapitalandele	3.256	
- øvrige reguleringer	93	
Egenkapital pr. 31. december 2020	54.154	57.868

Note 15: Specifikation af efterregulering med bestillere i ejerkredsen

(Beløb i 1.000 kr.)	Primo 2020	Hensættelser byrdefordeling 2020	Årets øvrige bevægelser	Ultimo 2020
Favrskov	1.869	-946	-796	128
Hedensted	346	49	-224	172
Herning	2.875	309	-464	2.720
Holstebro	1.627	-342	-1.173	113
Horsens	345	1.256	77	1.677
Ikast-Brande	47	-544	16	-481
Lemvig	2	-139	50	-87
Norddjurs	-2.389	-1.369	949	-2.809
Odder	609	-634	-576	-601
Randers	1.327	-2.939	-514	-2.126
Ringkøbing-Skjern	749	-1.695	-481	-1.428
Samsø	-17	-69	27	-59
Silkeborg	1.221	-1.897	13	-663
Skanderborg	1.149	-539	-430	179
Skive	814	12	329	1.155
Struer	96	-85	182	193
Syddjurs	-174	-359	721	187
Viborg	2.495	-1.977	-794	-277
Aarhus	-46.041	-12.946	38.897	-20.090
Region Midtjylland	4.103	-11.661	-4.103	-11.661
Total	-28.948	-36.517	31.707	-33.758

Note 16: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

(Beløb i 1.000 kr.)	Ultimo 2020
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	683
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	37.752
Eventual forpligtelser i alt	38.435

Udover tabellens viste eventualforpligtelser pågår der enkelte sager i fagretlige fora og ved domstolene.

Der resterer et enkelt forhold, hvor ledelsen vurderer, at det ikke får væsentlig økonomisk betydning for Midttrafik. Desuden pågår der to sager ved domstolene vedrørende udbudsretlige forhold i relation til flextrafik, og sagerne må betegnes som forbundet med usikkerhed.

Midttrafik har en renteswap til fast rente på 1,56 %:

- Modpart på renteswap er Kommunekredit
- Kontrakten er indgået i danske kroner
- Kontraktens hovedstol er på 163,4 mio. kr.
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2020 er 84,5 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2020 er 5,7 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

Midttrafik har det etablerede likviditetsdepot som sikkerhedsstillelse for repo-forretninger.

Note 17 - Reguleringer til pengestrøm

(Beløb i 1.000 kr.)	Ultimo 2020	Ultimo 2019
Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland	-2.609	-1.765
Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter	-2.970	-863
Afskrivninger ifølge anlægsnote	16.622	14.263
Regulering af hensættelser samt lønmodtagernes feriemidler	13.318	13.573
Øvrige reguleringer	5.804	4.071
Reguleringer i alt	30.165	29.279

Note 18 - Ændring i driftskapital

(Beløb i 1.000 kr.)	Ultimo 2020	Ultimo 2019
Ændring i deposita, tilgodehavende	-78	0
Ændring i tilgodehavender	-17.177	-30.675
Ændring i kortfristet gæld, inkl. bankgæld ved repo-forretning	60.521	33.488
Ændring i driftskapital i alt	43.266	2.813

Note 19: Personaleoversigt

Afdeling	Årsværk 2020
Direktion	
Direktion	2,00
Direktionssekretariat	
Direktionssekretariat	10,12
FLEX Planlægning og udvikling	
FLEX Planlægning og udvikling	28,16
BUS Planlægning og udvikling	
Rådgivning og mobilitet	11,17
Køreplanlægning	10,77
Økonomi, Kontrakter	
Økonomi og Regnskab	18,98
Kontrakter	6,72
Kundeservice og Trafikservice	
Kundeservice	22,51
Trafikservice	10,83
IT og Digitalisering	2,27
I alt	123,53

Afdeling	Årsværk 2019
Direktion	
Direktion	2,00
Direktionssekretariat	
Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling	2,91
Løn, HR, sekretariatsbetjening og intern service	7,82
FLEX Planlægning og udvikling	
FLEX Planlægning og udvikling	27,56
BUS Planlægning og udvikling	
Rådgivning og mobilitet	9,72
Køreplanlægning	12,58
Økonomi, It og Kontrakter	
Økonomi og Regnskab	17,72
Kontrakter	9,46
Kundeservice og Trafikservice	
Kundeservice	21,91
Trafikservice	13,43
I alt	125,11

Antallet af årsværk 2020 betragtes reelt som uændret sammenlignet med 2019 og indenfor den almindelige ændring ved barsel, besættelse af stillinger m.m.

Note 20: AarBus - resultatopgørelse 1. januar 2020 - 31. december 2020

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2020	Budget 2020	Regnskab 2019
Indtægter			
Indtægter, busdrift	454.399	456.472	452.674
Rabat ikke-udbudt kørsel	-33.341	-20.000	-25.402
Indtægter, øvrige	10.203	8.347	9.208
Indtægter i alt	431.261	444.819	436.480
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	243.260	250.026	242.034
Vognomkostninger	58.647	69.642	68.192
Variable produktionsomkostninger i alt	301.907	319.668	310.226
Dækningsbidrag	129.354	125.151	126.254
Faste omkostninger			
Øvr. værkstedsomkostninger	2.499	4.930	4.141
Lokaleomkostninger	22.537	18.815	19.204
Lønomsomkostninger	48.096	49.024	48.594
Øvrige faste omkostninger	10.706	9.690	10.532
Faste omkostninger i alt	83.838	82.459	82.471
Resultat før renter og afskrivninger	45.516	42.692	43.783
Afskrivninger	34.433	31.970	33.581
Renter	2.615	2.050	2.197
BAAS4	46	-499	201
Lønsum af årets resultat	342	1.214	322
Årets resultat	8.080	7.957	7.482

Note 21: Aarbus, balance pr. 31. december 2020

(Beløb i 1.000 kr.)	Primo 2020	Årets bevægelser	Ultimo 2020
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Anlægsaktiver	176.474	-25.243	151.231
Anlægsaktiver i alt	176.474	-25.243	151.231
Omsætningsaktiver			
Varelager	12.130	-2.255	9.875
Varelager i alt	12.130	-2.255	9.875
Tilgodehavender debitorer	327	990	1.317
Tilgodehavender, vekselpenge	369	0	369
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	1.923	696	2.619
Tilgodehavender, diverse	50	0	50
Tilgodehavender i alt	2.714	1.686	4.400
Formuekonto	103.461	55.278	158.739
Likvide beholdning	66.681	-66.624	57
Omsætningsaktiver i alt	184.986	-11.915	173.071
Aktiver i alt	361.460	-37.158	324.302
PASSIVER			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital primo	111.961	7.482	119.443
Periodens resultat	7.482	598	8.080
Egenkapital ultimo i alt	119.443	8.080	127.523
Langfristet gæld			
Langfristet gæld	155.816	-31.841	123.975
Kortfristet gæld			
Mellemregning Midttrafik (rest)	25.031	7.327	32.358
Gæld til kreditorer	10.289	126	10.415
Anden gæld	1.179	1.091	2.270
Hensættelse til personskader	2.780	-1.781	999
Forskud på løn	2.113	-1.771	342
Skyldig løn og feriepenge	44.809	-18.389	26.420
Kortfristet gæld i alt	86.201	-13.397	72.804
Passiver i alt	361.460	-37.158	324.302

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
02-06-2021		Jakob Munk Tersbøl	jamt@midttrafik.dk	87 40 82 66

Byrdefordelingsprincipper for Midttrafik 2022

Repræsentantskabet i Midttrafik skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

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

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

Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter. Derfor gennemgås principperne for byrdefordelingen.

I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af Repræsentantskabet i juni 2020, er der foretaget ændringer af byrdefordelingsprincipperne for områderne: Busindtægter, Bus-IT, Rejsekort og Flextrafik samt nogle mindre tekstmæssige præciseringer under de øvrige områder. For Busindtægter er fordelingsprincipperne blevet tilpasset den nye indtægtsdelings-model, som er baseret på data fremfor faglige skøn. For Bus-IT og Rejsekort er fordelingsnøglen for hhv. *Wi-Fi, realtid, tælleudstyr mm. og Drift og vedligehold af udstyr* ændret fra en busnøgle til en køreplantimenøgle. Begrundelsen herfor er, at denne nøgle vurderes at være mere retvisende og stabil. For Flextrafik er de nye områder (Flextur Ung og Plustur) blevet tilføjet og fordeles ligesom øvrige områder i Flextrafik. NOP fordeles efter budgetterede ture ved projektets opstart i 2019.

Det skal fortsat bemærkes, at Samsø Kommune er trådt ud af Midttrafik fra sommeren 2017, og fremadrettet blot betaler administrationsudgifter for handicaptransport af samsinger på fastlandet.

Dette notat afsluttes med en kort præsentation af hvordan principperne anvendes i praksis.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på en række driftsbudgetter, et sekretariatsbudget og et budget til trafikselskabets fælles opgaver og administration ("trafikselskabets budget").

Driftsbudgetter

Buskørsel

Kørselsudgifter hvor udgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten.

Busindtægter Som udgangspunkt henføres indtægterne til de kommuner der finansierer kørslen på givne ruter. På ruter der delfinansieres mellem flere parter, fordeles indtægterne ligeledes mellem disse. Fra budget 2022 sker dette ved for 50 %'s vedkommende at basere indtægtsdelingen på bestillerens indtægter i budgetoverslagsår, og for 50 %'s vedkommende på baggrund af en datadrevet fordeling af de reelle indtægter i 2020.

Der er i budgettet for 2022 indregnet et indtægtsfald som følge af eftervirkninger af corona-krisen. Det er i budgettet forudsat en indtægtsnedgang på 13 % i forhold til det oprindelige budgetoverslagsår for 2021 som var en del af budgettet for 2020.

Ved regnskabsafregningen for 2022 forventes anvendt samme model, 50 % af indtægterne fordeles i forhold til budgetoverslagsår, mens de resterende 50 % fordeles efter en datadrevet fordeling af de reelle indtægter i 2022.

Bus-IT og øvrige busudgifter hvor kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillerens andel af udgifterne. Fordelingsprincipperne er som følger:

- Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til omflytning af udstyr i forbindelse med blandt andet kontraktskifte (ekskl. Aarhus) samt drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimetallet fra seneste regnskabsår – Regnskab 2020.
- Udgifter til omflytning af udstyr i bybusser i Aarhus, afholdes alene af Aarhus Kommune.
- Investeringsudgift til tælleudstyr i busser på lokalruter fordeles på baggrund af den af Midttrafikks Bestyrelse vedtagne fordelingsnøgle, som behandlet i dagsordenspunktet 11. september 2020.
- Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for regnskabet 2020.
- Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter samt til Lane management og busprioriterings-systemer fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebilstation. For 2022 gælder opgørelsen udarbejdet ved kontraktskiftet 2020.
- En række områder, hvor en eller flere bestillere har særlige (høje) udgifter, fordeles direkte ud på de bestillere udgifterne vedrører (blandt andet rejsegarantien, diverse afregninger for Aarhus Kommune (eksempelvis stoppestedannonceringssystem og bybus billetautomater), samt drift af bestillerens egne bus-IT-løsninger).

Ovenstående fordelingsnøgler ligger derefter til grund for byrdefordelingen af udgifter til bus-IT og øvrige busudgifter i regnskab 2022, og ligger som udgangspunkt fast efter budgetvedtagelsen for 2022. Der kan dog efterfølgende forekomme justeringer i tilfælde af omfattende eller radikale ændringer på området for regional-, lokal- og bybustrafik.

Rejsekort

Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit (til delfinansiering af rejsekortinvesteringen 2013-2016), mens bestillerne modtager "indtægter" for tilbagebetaling af ansvarligt låneindskud samt køb af aktier i Rejsekort A/S (sidstnævnte tilbagebetales først ved selskabets opløsning, forventet i 2028). Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne og er beskrevet nærmere nedenfor.

Der er optaget tre lån hos Kommunekredit til delvis finansiering af udgifterne til rejsekortprojektet (investeringen), der alle har 15 års løbetid:

- Lån 1 (oprindeligt lån optaget i 2013, udløber i 2028) på 163,4 mio. kr. til dækning af den oprindelige investerings- og udstyrsplan. Der blev i starten af 2017 lavet et ekstraordinært afdrag på lånet, således at den korrigerede hovedstol i stedet er på 154,2 mio. kr.

- Lån 2 (lån til endelig opgørelse i 2015/16, udløber i 2029) på 2,87 mio. kr. til dækning af ekstraudgifter vedr. oprindelig udstyrsplan
- Lån 3 (regionens lån i 2015/16, udløber i 2030) på 3,0 mio. kr. til dækning af regionens køb af ekstraudstyr udover oprindelig udstyrsplan i 2015

Bestillernes andel af lånene er forskellig, og afhænger dels af andel af investeringen (herunder køb af ekstraudstyr), dels af valg af finansieringsmodel; enkelte bestillere har valgt at betale det meste af investeringen kontant og har dermed kun meget beskedne andele af lånene.

Efter opgørelsen af rejsekortinvesteringen ved regnskabsafslutningen 2016 er de enkelte bestillers "forbrug" af lånene opgjort, og byrdefordelingen for posterne Afdrag og Renter er blevet opdateret på baggrund heraf. Samtidig er der blevet lavet én vægtet fordelingsnøgle for alle tre lån, i stedet for tre separate nøgler.

Tilbagebetaling af ansvarligt lån samt tilbagebetaling af aktieindskud fordeles på baggrund af oprindelige indskud (fast nøgle: Køreplantimer budget 2014 uden rabatruter).

Drift og vedligehold af udstyr er hidtil blevet fordelt pba. af en busnøgle, hvilket vil sige bestillers andel af busser med rejsekortudstyr. Efter at have evalueret dette princip, er Midttrafik imidlertid nået frem til, at det ikke er hensigtsmæssigt at benytte, idet busselskabernes busser er meget fleksible, og benyttes på kryds og tværs af ruter og dermed også bestillere.

Derfor har den hidtidige løsning (fordeling) med strengt at tilknytte en given bus til en given bestiller været fejlbehæftet.

Administrationen foreslår i stedet, at der som ny fordelingsnøgle anvendes køreplantimer, en nøgle, der ligeledes anvendes til fordeling af en stor del af udgifterne i bl.a. trafikselskabet, hvor der dog for rejsekort-udstyrsdrift tages højde for, hvilke ruter der ikke har rejsekortudstyr, og disse trækkes ud af fordelingen.

Dermed er budgetforslaget 2022 udarbejdet med udgangspunkt i køreplantimer som fordelingsnøgle for rejsekort-udstyrsdrift, hvilket ved godkendelse også vil være gældende byrdefordelingsprincip for regnskab 2022. I tilfælde hvor udgiften specifikt kan henføres til en eller flere bestillere, benyttes dog den konkrete fordeling:

- Supportaftale for udstyr
- Excluded errors (udstyrsfejl ikke omfattet af supportaftale)
- Øvrig vedligeholdelse/drift af udstyr (herunder kontrolsoftware)
- Testsystem og -udstyr
- Leasing af udstyr
- Omflytning af udstyr
- Installation af udstyr
- Etablering, flytning og drift af WLAN (internetanlæg på holdepladser til overførsel af rejsekortdata fra busudstyr)

Ovenstående fordelingsnøgler ligger derefter til grund for byrdefordelingen af udgifter til udstyrsdrift i regnskab 2022, og ligger som udgangspunkt fast efter budgetvedtagelsen for 2022. Der kan dog komme efterfølgende ændringer som følge af ændringer i bussammensætningen ifm. kontraktskifte og lignende.

Nedenstående poster fordeles som udgangspunkt efter andelen af samlede indtægter. I tilfælde hvor udgiften specifikt kan henføres til en eller flere bestillere, benyttes dog den konkrete fordeling:

- Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S
- Kunderelaterede gebyrer
- Øvrige gebyrer
- Køb/salg af rejsekort
- Distribution af rejsekort
- Fejlaftregnede rejser

- Rejsedata (datalinje)
- Drift og udvikling af software/IT

Indtægtsfordelingsnøglen fastlægges i forbindelse med budgetvedtagelsen for 2022, og er ligesom i budgettet for 2021 baseret på senest afsluttede regnskabsår (aktuelt 2020), og er efter budgetlægningen fast for regnskabsåret 2022.

Den største post i ovenstående, abonnementsbetalingen til Rejsekort, er jf. Rejekorts fordelingsprincipper ligeledes baseret på senest afsluttede regnskabsår, og der er således overensstemmelse mellem Rejsekorts fordeling til trafikskelskaber, og dernæst Midttrafiks byrdefordeling af denne udgift til bestillerne.

Flextrafik

Handicapkørsel

Kommunerne visiterer selv egne borgere til handicapkørsel og dækker derfor selv størstedelen af udgiften til vognmanden uanset, hvor i landet de kører. Borgeren betaler en egenbetaling pr tur, som dækker resten af udgiften til vognmanden. Kommunerne betaler desuden for drift af administrationen i Flextrafik. Det samlede beløb til at dække administrationen fordeles mellem alle kommuner efter antallet af budgetterede ture det pågældende år.

Flextur

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Flextur UNG

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden. Som udgangspunkt er det gratis for borgeren at benytte Flextur UNG, såfremt man opfylder de kriterier der for at kunne køre med denne kørsel. Benyttes den udover de angivne tidspunkter, hvor det er gratis, tilføres en egenbetaling til borgeren. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Plustur

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Flexbus

Kommunerne betaler størstedelen af udgiften til vognmanden, mens borgeren betaler en egenbetaling, som dækker resten af vognmandens betaling. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Kommunal kørsel

Kommunerne betaler udgiften til vognmanden. Derudover betaler kommunerne et administrationsgebyr pr. kørt tur til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Siddende patientbefordring

Region Midtjylland betaler udgiften til vognmanden. Derudover betaler regionen et administrationsgebyr til at dække administrationens opgaver i Flextrafik.

Ny OptimeringsPlatform (NOP)

Bestillerne betaler deres andel af udgifterne til NOP ud fra en fordelingsnøgle, som er baseret på antal budgetterede ture i Flextrafik i 2019.

Tog og Letbane

Togdrift

Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.

Aarhus Letbane.

Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedriften betaler Aarhus Kommune og Region Midtjylland et bestillerbidrag, som fastlagt i den af parterne indgåede interessentskabskontrakt.

Aarhus Kommune og Region Midtjyllands finansiering af letbanedrift er i hovedtræk sammensat således:

- Staten yder et årligt driftsbidrag som kompensation for at det økonomiske ansvar for togtrafikken på Grenaabanen overgår til drift under Aarhus Letbane. Driftstilskuddet udbetales til Region Midtjylland og indgår til finansieringen af letbanedriften på Grenaabanen.
- Region Midtjylland bidrager med et bestillerbidrag hidrørende fra regionens tidligere netto tilskud til togdrift og til infrastrukturvedligeholdelse på Odderbanen.
- Region Midtjylland bidrager med et bestillerbidrag fra omlægninger i den regionale busdrift i Aarhus-området.
- Aarhus Kommune bidrager med et bestillerbidrag fra omlægninger i bybustrafikken i Aarhus.
- Det resterende nødvendige bestillerbidrag fordeles 50/50 mellem parterne. Dog med korrektion for en eventuel forskel mellem de oprindeligt forudsatte besparelser og de faktiske opnåede besparelser efter omlægningerne af bybusdrift og regionale ruter i Aarhus området.

Øvrige områder

Billetkontrol og tab på debitorer

Billetkontrollen kan opdeles i administrationsudgifter, indtægter fra kontrolafgifter, gebyr og tab på debitorer.

Både udgifter til administration og indtægter fra kontrolafgifter bliver fordelt på baggrund af forventede antal kontroller fremfor faktiske kontroller, da det er tale om marginale forskelle, og det letter byrden for administrationen. Eneste undtagelse er driftsudgifter til operatøren, som fordeles uden indregning af tog, da de har egne kontrollører til at varetage denne opgave.

Fra 2019 vil fordringerne fra ubetalte kontrolafgifter blive stående i Midttrafiks regnskaber, men Aarhus Kommune og Borgerservice kommer fortsat til at stå for inddrivelsen. I forbindelse med inddrivelsen vil Aarhus Kommune pålægge et rykkergebyr, som efterfølgende udelukkende tildeles Aarhus Kommune.

Eftersom ikke alle kontrolafgifter bliver betalt, så vil Midttrafik fra budget 2020 estimere og indregne et tab på debitorer. Estimatet er baseret på en fælles succesrate fra Opkrævningen og SKAT samt det udestående beløb på balancen. Estimatet bliver efterfølgende fordelt til bestillerne ud fra, hvor mange afgifter der er udskrevet. Det skal bemærkes, at der årligt vil ske et rul, hvor gamle tab på debitorer tilbageføres til bestillerne, hvorefter et nyt tab vil blive estimeret og fordelt til bestillerne.

Det skal bemærkes, at alle udgifter/indtægter der tilskrives Letbanen fordeles 50-50 mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Tjenestemandspensioner

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet, at der skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af Rejsekortet.

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret. Fordelingsnøglen er fastlåst på baggrund af køreplantimetallet fra budget 2014. Med den nuværende prognose for tjenestemandspensioner forventes år 2026 at være sidste år med afbetaling på de 25,9 mio. kr. Fra 2027 vil der være almindelig byrdefordeling efter fastsat fordelingsnøgle og samtidigt vil opkrævningen af det akkumulerede langfristede tilgodehavende vedr. lovpligtig hensættelse til tjenestemandspensioner begynde.

Finansielt afkast

I henhold til bestyrelsesbeslutningen på mødet den 07-02-2020 skal resultatet af Midttrafiks finansielle afkast indgå i byrdefordelingen.

Der budgetteres som udgangspunkt med et nulresultat, mens det faktiske resultat fordeles ud fra årets budget korrigeret for eventuelle puljers indvirkning på resultatet af det finansielle afkast.

Sekretariatsbudget

Letbanesekretariatet

Udgiften finansieres af tilsluttede kommuner (Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg Skanderborg, Syddjurs, Aarhus) og Region Midtjylland. Selve udgiftsfordelingen er besluttet i Styregruppen for letbanesamarbejdet.

Trafikselskabets budget

Trafikselskabets budget, som dækker over bus-, letbane og handicapadministration kan underopdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for trafikselskabet udgør ca. 55 % af udgifterne lønninger.

- Driftsudgifter dækker bl.a. over trafikfaglige IT-systemer, udviklingsprojekter samt udgifter i forbindelse med trafik tjeneste mm.
- Salgsudgifter dækker bl.a. over markedsføring og information, Kundecenter samt salg fremmende udgifter.
- Administrationsudgifter dækker bl.a. over bygninger og inventar, lønninger og uddannelse samt konsulentudgifter mm.

Princippet for fordelingen af udgifterne er, at så meget som muligt fordeles efter den enkelte bestillers forbrug, mens resten fordeles efter en relevant fordelingsnøgle.

Af trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2022 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Der er enkelte undtagelser, som ikke fordeles på baggrund af køreplantimer eller antal handicapture. Administration af Flybus, samt trafik køberansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern finansieres alene af Region Midtjylland, Aarhus Rutebilstation finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle og letbaneadministration fordeles lige mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Administration af pensionistkort i Horsens finansieres af Horsens Kommune og Favrskov Kommune finansierer administration af levering af rabatruiter til rejseplanen.

Det skal bemærkes, at de dele af trafikskabs udgifter, hvor byrdefordelingen foregår efter køreplantimer, der er det besluttet, at visse ruter får 50 % rabat. Det drejer sig om de ruter, der er planlagt ud fra skoleelevers behov, og hvor der ikke er en sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. For disse ruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i f.eks. skoleelevers bopæl. Men det er af kommunerne besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte disse ruter, hvorfor kommunerne har overdraget ruterne til Midttrafik, frem for selv at administrere ruterne som special rutekørsel med skoleelever. Disse ruter får derfor rabat på den del af trafikskabs budget, der fordeles efter køreplantimer, fordi at kommunerne påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne. Det betyder, at A-kontrakter modtager den fulde pris pr. køreplantime, mens B-kontrakter får en rabat på 50 %.

Endeligt er der påregnet udgifter til administration af Flexbus. En Flexbus køreplantime er administrativt sat til 1/4 af en normal køreplantime. Derudover er der opsat grænseværdier på hhv. 5.000 kr. og 30.000 kr. pr. flexbusrute, så alle Flexbusruter mindst tildeles en udgift på 5.000 kr. og maksimalt 30.000 kr.

Grundlag for byrdefordeling

Aktivitetssomfang

Princippet for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetssomfang i det pågældende år.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i bevillingsniveauet. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder der er omfattet af overførelsesretten er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikskabs område. Overførelsesretten gælder separat for hvert enkelt område.

Køreplantimefordelte udgifter

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikskabs budget. På budgetlægningsstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetssomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Rutefordelte udgifter

Udgifterne i forbindelse med rutebilstationer med videre fordeles mellem bestillerne med en fordelingsnøgle, der er baseret på antal afgang fra den pågældende lokalitet.

Likviditet og afregning

Midttrafik håndterer byrdefordelingen således:

- Midttrafik opkræver alle kommuner og regionen aconto et beløb svarende til kommunen/regionens andel af Midttrafiks budgetterede nettoudgifter indenfor hvert bevillingsområde, samt for årets resultat af finanspolitikken.
- Alle aconto betalinger fastsættes ud fra det budgetterede aktivitetssomfang, og opkræves månedligt forud.

Den endelige byrdefordeling for året opgøres og godkendes af bestyrelsen i forbindelse med årsregnskabet. Resultatet af årets byrdefordeling meddeles kommunen eller regionen umiddelbart herefter, og er der tale om et merforbrug i forhold til a conto-finansieringen vil dette blive opkrævet primo efterfølgende regnskabsår. Hvis resultatet af byrdefordelingen derimod er et mindreforbrug kan kommunen vælge at lade den overskydende finansiering forblive i Midttrafik med henblik på finansiering af kommende års aktiviteter.

Bilag 1

Proces for budget 2022

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

Tilbagemeldinger, der vil komme som led i den politiske høring, vil blive indarbejdet i budgetforslaget inden det endelige budget for 2022 behandles på bestyrelsesmødet den 10. december 2021.

Midttrafik byrdefordeling - Budgetforslag 2022 1. behandling

	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Busdrift	965.293.441	792.572.000	920.141.000	127.569.000
Kørselsudgifter	1.390.111.286	1.399.023.000	1.455.233.000	56.210.000
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-25.402.208	-25.000.000	-25.000.000	0
Flexbus	5.325.727	8.029.000	7.597.000	-432.000
Bus-IT og Øvrige	24.142.522	25.002.000	23.275.000	-1.727.000
Rejsekort	50.079.140	59.120.000	59.536.000	416.000
Busindtægter	-478.963.027	-673.602.000	-600.500.000	73.102.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0
Flextrafik	473.223.474	521.959.000	538.682.000	16.723.000
Handicapkørsel	32.450.495	40.371.000	41.867.000	1.496.000
Flextur	11.357.075	13.997.000	14.673.000	676.000
Flextur Ung	0	741.000	767.000	26.000
Plustur	0	575.000	595.000	20.000
Kommunal	30.886.749	35.352.000	37.407.000	2.055.000
Siddende patientbefordring	137.716.769	144.913.000	149.093.000	4.180.000
Ekstraudgifter corona	2.762.828	0	0	0
NOP	1.499.522	3.955.000	12.265.000	8.310.000
Øvrige Trafikselskaber	256.550.037	282.055.000	282.015.000	-40.000
Tog og Letbanedrift	250.561.282	259.960.000	262.583.000	2.623.000
Tog	31.713.160	59.354.000	63.469.000	4.115.000
Letbane	213.869.692	191.540.000	193.048.000	1.508.000
Rejsekort	4.978.430	9.066.000	6.066.000	-3.000.000
Administration og øvrige	137.599.642	129.889.180	136.789.000	6.899.820
Trafikselskab	120.354.000	122.142.180	125.188.000	3.045.820
Billetkontrol	9.726.452	2.501.000	2.769.000	268.000
Tab på debitorer	5.400.000	2.276.000	5.800.000	3.524.000
Tjenestemandspension	1.826.297	1.900.000	1.940.000	40.000
Letbanesekretariat	1.044.000	1.070.000	1.092.000	22.000
Finansielt afkast	-751.107	0	0	0
Midttrafik Byrdefordeling	1.826.677.839	1.704.380.180	1.858.195.000	153.814.820

Grundet COVID-19 er der i budget 2022 indarbejdet mistede indtægter på 76,4 mio. kr. for både bus og tog samt udgifter til ekstraordinær rengøring af busser på 21,0 mio. kr.

Samlet udgør forhold vedrørende COVID-19 97,4 mio. kr. og 63,3 % af den samlede afvigelse. Dette er behæftet med stor usikkerhed og vil blive reguleret når og hvis der bliver lavet aftale om statslig kompensation.

Budget 2022, 1. behandling

Busdrift

Kørselsudgifter

I forhold til budgettet for 2021 er budgettet for busudgifter opskrevet med 56,2 mio. kr. til 1.455,2 mio. kr. svarende til en stigning på 4,0 %. Dette fordeles mellem en anslået indeksstigning på 38,4 mio. kr., ekstraordinær rengøring pga. COVID-19 på 21,0 mio. kr. samt modsatrettede kommunespecifikke effekter på -3,2 mio. kr.

I forbindelse med COVID-19-pandemien har der været indført ekstraordinær rengøring af busserne for at forhindre smittespredning og give tryghed for kunderne. Udgiften på 21,0 mio. kr. opretholdes foreløbigt i budget 2022 men udgår i budgetoverslagsårene 2023-2025. Dette er på linje med øvrige trafikselskaber. Hvorvidt udgiften kompenseres af staten er endnu uvist.

Budgettet for 2022 er for A-kontrakter baseret på køreplanen fra køreplansskiftet i sommeren 2021 (K21). Budgetberegningen tager udgangspunkt i priser fra kontrakter med busselskaber reguleret for kørsels dag- og døgnfordeling samt tillægstid for køreplanen K21. For B-kontrakter/rabatruter er budgettet beregnet ud fra aktuelle køreplaner. Dertil er tillagt forventninger til indeksregulering.

I budgettet er der indregnet effekter af udbud til og med det 58. udbud vedrørende regional kørsel bestilt af Region Midtjylland og Randers Kommune.

Sammenlignet med budgetgrundlaget for 2021 forventes der samlet ca. 6.000 færre timer i 2022. Dette vurderes at give anledning til en besparelse på godt 2,6 mio. kr. mens den resterende merudgift på 0,6 mio. kr. skyldes andre forhold. Væsentlige ændringer for Midttrafiks ejere gennemgås kort i det følgende, hvor der ses bort fra indeks og udgifter til ekstraordinær rengøring.

For Favrskov Kommune forventes samlet et øget kørselsomfang på ca. 1.200 timer svarende til en stigning på 5,8 % sammenlignet med budget 2021. Det medfører en merudgift på 0,6 mio. kr. ekskl. indeks.

For Herning Kommune forøges det samlede kørselsomfang med ca. 950 timer. Dog giver et nyt udbud på bybusserne anledning til en lavere gennemsnitlig timepris, hvorfor udgifterne forventes at falde 0,6 mio. kr. ekskl. indeks.

For Norddjurs Kommune var der i budget 2021 indregnet 1,0 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik samt 0,2 mio. kr. til at dække eventuelle merudgifter ved indeksstigning. Sammenlignet med budget 2021 forventes det samlede kørselsomfang forøget med ca. 430 køreplantimer, der giver anledning til en forøgelse af udgifterne ekskl. indeks på 0,4 mio. kr. Dermed er der for Norddjurs Kommune en samlet mindredgift på 0,8 mio. kr.

For Odder Kommune forventes et mindreforbrug ekskl. indeks på 1,2 mio. kr. svarende til et fald på 12,6 %. Det skyldes især et betragteligt fald i den gennemsnitlige timepris ifm. nyt udbud med opstart oktober 2021.

For Randers Kommune forventes udgifterne at falde med 1,8 mio. kr. ekskl. indeks, der bl.a. skyldes et fald i den gennemsnitlige timepris for nyudbudte ruter (230-ruterne).

Ligeledes forventes udgifterne i Silkeborg Kommune at falde 1,2 mio. kr. ekskl. indeks som følge af et reduceret kørselsomfang på ca. 2.100 sammenlignet med budget 2021.

For Skanderborg Kommune er der indregnet effekter af nyt udbud på bybussen med opstart juni 2022. Samlet forventes der ca. 2.000 færre timer sammenlignet med budget 2021 og en mindreudgift på 0,9 mio. kr. ekskl. indeks.

For Aarhus Kommune forventes kørselsomfanget forøget med ca. 1.600 køreplantimer, som hovedsageligt skyldes en underbudgettering i budget 2021. Modsat forventes en lille reduktion i den gennemsnitlige timebetaling. Samlet anslås en merudgift på godt 0,5 mio. kr. ekskl. indeks.

For Region Midtjylland er effekter af udbud med opstart i 2021 og 9. januar 2022 indregnet. Besparelsen på 10 mio. kr. indregnet i budget 2021 er i udgangspunktet realiseret gennem effektiviseringer og reduktioner i den gennemsnitlige timebetaling. Dog udebliver en stor del af besparelsen efter Regionsrådets beslutning den 26. maj 2021 om tilkøb af HVO-biodiesel. Ses der bort fra sparekravet forventes for alt kørsel i Region Midtjylland en reduktion på ca. 4.700 køreplantimer og en besparelse på 6,4 mio. kr. Nettoudgiften til Nord/Syd-samarbejdet anslås at stige 0,2 mio. kr. Samlet kommer dette til udtryk ved en merudgift ekskl. indeks på 3,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2021.

For øvrige bestillere sker der en samlet besparelse på 1,6 mio. kr. ekskl. indeks.

Der er til kørselsudgifter anvendt fem 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 og el som drivmiddel, der reguleres efter hver deres indeks.

Der observeres følgende udvikling i indeks fra budget 2021 til budget 2022 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for maj 2021 er anvendt til budget 2022.).

Indeks	Budget 2021	Budget 2022	Ændring
Omkostningsindeks	116,9	119,9	+2,6%
Omkostningsindeks u/brændstof	121,5	123,4	+1,6%
Gasindeks	114,0	118,7	+4,1%
HVO-indeks	131,9	137,9	+4,5%
El-indeks	118,8	120,6	+1,5%

Total for Kørselsudgifter

	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag	
			2022	Difference
Vognmandsafregning, A-kontrakt	1.303.948.333	1.310.876.000	1.362.100.000	51.224.000
Vognmandsafregning, B-kontrakt	94.989.412	96.303.000	99.767.000	3.464.000
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-25.402.208	-25.000.000	-25.000.000	0
Nord/Syd-samarbejde, Netto	-8.826.459	-8.156.000	-6.634.000	1.522.000
Total	1.364.709.078	1.374.023.000	1.430.233.000	56.210.000
Køreplantimer	1.854.608	1.853.398	1.847.211	-6.187
Passagertal	23.196.474	0	0	0

Note: OBS Rabat vedrørende ikke-udbudt kørsel for AarBus i budgetforslag 2022 vedr. 2021.

Flexbus

I forhold til budget 2021 nedskrives budget 2022 samlet set med 0,4 mio. kr.

Dette dækker dog over både op- og nedskrivninger af budgetterne hos de enkelte bestillere som følge af en kombination af budgettilpasning pba. den faktiske kørsel i 2020 og primo 2021 samt planlagte kørselsændringer ved køreplansskiftet sommeren 2021.

Det fremtidige kørselsniveau efter corona er naturligvis behæftet med en del usikkerhed.

Bestillernes samlede udgifter til Flexbus budgetteres i 2022 til 7,6 mio. kr., hvoraf de 1,1 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 2,6 %. Administrationsomkostninger til Flexbus reguleres med KL's pris- og lønskøn for 2021-2022 på 2,1 %.

Total for Flexbus				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Vognmandsbetaling	4.492.947	7.369.000	6.906.000	-463.000
Indtægter	-242.898	-429.000	-407.000	22.000
Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)	4.250.049	6.940.000	6.499.000	-441.000
Administrationsomkostning	1.075.679	1.089.000	1.098.000	9.000
Bestillerudgift i alt	5.325.727	8.029.000	7.597.000	-432.000
Antal ture	25.589	40.840	39.040	

Bus-IT og øvrige udgifter

Udgifterne for drift af Bus-IT, billettering, kunde og holdepladsfaciliteter samt rejsegaranti er i budgettet for 2022 på 23,3 mio. kr. Det er en nedskrivning på 1,7 mio. kr. i forhold til budget 2021.

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

Udgifter til billettering, gebyrer mm. nedskrives med 0,5 mio. kr. i forhold til budget 2021. Dette skyldes bl.a. forventede færre udgifter til service på billetautomater, samt færre udgifter til gebyrer for Midttrafik app, som følge af færre indtægter pga. corona

Udgifterne til kunde- og holdepladsfaciliteter opskrives med 0,8 mio. kr. Det skyldes forsat forventede coronarelaterede udgifter til kommunikation og ekstra rengøring på rutebilstationer. Disse merudgifter forventes på nuværende tidspunkt ikke dækket af staten i 2022.

Udgifterne til rejsegaranti til kunderne forventes uændret i forhold til niveauet for budget 2021.

Administrationen gør opmærksom på, at ved udarbejdelse af budget 2022 er der foretaget en ændring i de anvendte fordelingsnøgler for driftsudgifter til Bus-IT og øvrige udgifter. Hidtil har Midttrafiks driftsudgifter til tælleudstyr, Wi-Fi, realtid, datatrafik, omflytning af udstyr ved kontraktskifte mm., været fordelt mellem bestillerne i forhold til den respektive andel af busser med det pågældende udstyr. Metoden har vist sig vanskelig administrérbar på grund af usikkerhed omkring bus- og udstyrsbenyttelsen.

I budget 2022 er udgifterne nu fordelt på baggrund af fordelingen af køreplantimer mellem bestillerne i Midttrafik. Metodeændringen har vist en ubetydelig lille forskel i den enkelte bestillers andel af Bus-IT-udgifter i Midttrafik.

Total for Bus-IT og Øvrige				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7.806.603	10.055.000	9.593.000	-462.000
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	8.112.361	11.222.000	9.123.000	-2.099.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	8.056.474	3.033.000	3.852.000	819.000
Rejsegaranti	167.085	692.000	707.000	15.000
Total	24.142.522	25.002.000	23.275.000	-1.727.000

Rejsekort – busser

Ift. budget 2021 er der en stigning i udgifterne til rejsekort busser på 0,4 mio. kr.

Abonnementsbetalingen til Rejsekort forventes at stige med 0,6 mio. kr. Rejsekorts budget samt Midttrafiks andel heraf bliver dog først godkendt efterfølgende.

Omvendt forventes lavere ydelsesbetaling til lånene hos Kommunekredit, da lavere restgæld medfører lavere rentebetaling.

Administrationen gør opmærksom på, at der ved udarbejdelse af budgettet for 2022 er foretaget en ændring i de anvendte fordelingsprincipper for udstyrsdrift på rejsekort i busser.

Hidtil har Midttrafiks udgifter til udstyrsdriften til rejsekort i busser været fordelt mellem bestillerne i forhold til andelen af busser med det respektive udstyr for budgetåret, den såkaldte busnøgle. Metoden har vist sig vanskelig administrérbar på grund af usikkerhed omkring bus- og udstyrsbenyttelsen. I budgettet for 2022 er driftsudgifterne i stedet fordelt på baggrund af fordelingen af køreplantimer mellem bestillerne i Midttrafik.

Metodeændringen har givet en mindre forskydning i udgifterne af den enkelte bestillers andele af disse udgifter til udstyrsdrift i Midttrafik, men ændringen vurderes at være mere retvisende.

Total Rejsekort - Busser				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Investering	6.876.023	6.981.000	6.779.000	-202.000
Kontantbetaling af investering i alt	-328.144	0	0	0
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-460.557	-460.000	-460.000	0
Ydelse på KK-lån i alt	7.664.725	7.441.000	7.239.000	-202.000
Drift	43.203.117	52.139.000	52.757.000	618.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	29.600.965	33.295.000	33.849.000	554.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	10.460.160	14.704.000	14.730.000	26.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	3.141.991	4.140.000	4.178.000	38.000
Total	50.079.140	59.120.000	59.536.000	416.000

Indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres i budget 2022 til 600,5 mio. kr. Heraf udgør passagerindtægter i form af kundernes køb af kort og billetter i alt 439,3 mio. kr., svarende til 73 % af de samlede indtægter.

Der er i indtægtsbudgettet for 2022 indregnet en langtidseffekt af corona-situationen, da det er antagelsen, at kunderne i 2022 ikke vender tilbage til den kollektive trafik i fuldt omfang. Denne indtægtsnedgang på de indtægter, der er afhængige af passagertallene, er vurderet til 13 % i 2022. Vurderingen er afstemt med de øvrige trafiksselskaber, så der anvendes ca. samme forudsætninger i alle selskaber. Samlet medfører vurderingen en nedskrivning af de forventede indtægter i 2022 på 73,1 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2021. Der er på tidspunktet for budgetlægningen ikke indgået aftale med staten om kompensation for langtidseffekten af corona-situationen. Derfor er det ikke i budgettet forudsat, at der vil ske statslig kompensation for tabet i 2022.

Skulle der blive indgået aftale herom, vil budgettet efterfølgende blive reguleret for dette.

Den forventede indtægtsnedgang påvirker alle bestillere i negativ retning.

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

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

Samlet ser indtægtsbudgettet således ud:

	Total for Busindtægter			
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Passagerindtægter	-330.866.811	-394.604.000	-439.300.000	-44.696.000
Befordring værnepligtige	-1.996.702	-1.319.000	-1.600.000	-281.000
Bus & Tog-omstigere	-4.335.226	-7.300.000	-6.600.000	700.000
Refusion off peak	-17.462.180	-15.200.000	-20.400.000	-5.200.000
Skolekort	-19.671.173	-20.000.000	-18.800.000	1.200.000
Takstkompensation	-38.115.172	-37.300.000	-38.100.000	-800.000
Ungdomskort	-60.306.493	-66.400.000	-68.700.000	-2.300.000
Ungdomskort - fritidsrejser	-6.209.270	-7.100.000	-7.000.000	100.000
Kompensation til Region Midtjylland	909.000	909.000	0	-909.000
Mellemregn pensionistkort Randers	-583.000	-607.000	0	607.000
Mellemregn skolekort Ringkøbing-Skjern	-326.000	-583.000	0	583.000
Coronaeffekt	0	-124.098.000	0	124.098.000
Total	-478.963.027	-673.602.000	-600.500.000	73.102.000

På grund af implementering af ny indtægtsmodel indgår Randers Kommunes kompensation til Regionen for billige pensionistkort nu som en del af passagerindtægterne, mens Ringkøbing-Skjern Kommunes kompensation til Regionen for brug af regionalbusser på skolekort, indgår under skolekortindtægter for begge parter.

Samlet ser konsekvenserne for de enkelte bestillere på baggrund af de 2 væsentlige forudsætninger således ud:

Busindtægter - bestillere

	Budget 2021	Budget 2022	Afvigelse i alt	Heraf ny indtægtsdeling	Corona-effekt 2022
Favrskov Kommune	-1.442.000	-2.290.000	-848.000	-1.030.000	182.000
Hedensted Kommune	-3.267.000	-2.900.000	367.000	-70.000	437.000
Herning Kommune	-13.146.000	-11.500.000	1.646.000	1.000.000	646.000
Holstebro Kommune	-5.732.000	-4.160.000	1.572.000	870.000	702.000
Horsens Kommune	-20.883.000	-17.770.000	3.113.000	1.560.000	1.553.000
Ikast-Brande Kommune	-58.000	-60.000	-2.000	-10.000	8.000
Lemvig Kommune	0	0	0	0	0
Norddjurs Kommune	-2.360.000	-2.300.000	60.000	-190.000	250.000
Odder Kommune	-1.605.000	-1.880.000	-275.000	-550.000	275.000
Randers Kommune	-30.789.000	-26.890.000	3.899.000	1.120.000	2.779.000
Ringkøbing-Skjern Kommune	-4.290.000	-4.110.000	180.000	120.000	60.000
Silkeborg Kommune	-22.313.000	-19.560.000	2.753.000	870.000	1.883.000
Skanderborg Kommune	-6.093.000	-6.790.000	-697.000	-1.500.000	803.000
Skive Kommune	-8.046.000	-7.210.000	836.000	-300.000	1.136.000
Struer Kommune	-1.035.000	-890.000	145.000	30.000	115.000
Syddjurs Kommune	-5.883.000	-4.950.000	933.000	150.000	783.000
Viborg Kommune	-17.836.000	-14.860.000	2.976.000	800.000	2.176.000
Aarhus Kommune	-272.870.000	-236.730.000	36.140.000	6.300.000	29.840.000
Region Midtjylland	-255.954.000	-235.650.000	20.304.000	-9.170.000	29.474.000
I alt	-673.602.000	-600.500.000	73.102.000	0	73.102.000

Som det fremgår af tabellen, vil størstedelen af bestillerne opleve faldende indtægter. Det gælder også for flere af de bestillere der forventes at opnå flere indtægter med den nye indtægtsdelingsmodel, da disse beløb overstiges af de generelt faldende forventninger til indtægter i 2022 pga. af langtidsvirkninger af corona-situationen. Dette gælder bl.a. for Region Midtjylland. Kun Favrskov, Odder og Skanderborg Kommune kan samlet forvente merindtægter i 2022.

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

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

Den nye indtægtsdelingsmodel er i overslagsårene indfaset med 75 % i 2023 og 100 % i 2024 og 2025.

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret 1,5 %.

I forbindelse med de regionale besparelser i 2019 er det besluttet at yde et treårigt uddannelsestilskud med en effekt i 2022 på 2,9 mio. kr., og som udløber ved køreplansskiftet medio 2022. Sammen med det øvrige regionale tilskud udgør det samlede tilskud i budget 2022 11,7 mio. kr. En oversigt over fordelingen kan findes i bilag 2.

Flextrafik

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

Administrationsomkostninger reguleres ligeledes med KL's pris- og løn-skøn for 2021-2022 på 2,1 %. I 2021 var der tillagt en stigning på grund øgede opgaver, som følge af corona. Det har dog vist sig, at den øgede opgavemængde fortsætter, hvorfor den pålagte meromkostning på 1 kr. pr. tur bevares.

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

Der blev primo 2021 indgået kontrakt med hovedleverandøren til NOP (det nye bestillingssystem i Flextrafik, Ny OptimeringsPlatform). På baggrund af den indgåede kontrakt er budgettet for projektet blevet justeret og medfører samlet en besparelse på 4,8 mio. kr. for Midttrafik. Samlet for projektet er der estimeret en udgift på 31,6 mio. kr.

Midttrafik vil i projektperioden opkræve 4 mio. kr. årligt, for at fordele økonomien jævnlige. I perioden 2021-2023 stiller Midttrafik likviditet til rådighed for FlexDanmark, på i alt 8,7 mio. kr. FlexDanmark tilbagebetaler likviditeten i perioden 2024-2031, og beløbet vil ikke blive byrdefordelt. Derudover dækker Midttrafik udgifter på 11,6 mio. kr. i årene 2022-2024, som først byrdefordelles i årene 2025-2028.

I 2022 vil Midttrafik bidrage med 8,3 mio. kr. til projektet. Midttrafiks bidrag fremstår som "Midttrafik – forskudt finansiering" i tabellerne.

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2022 til 52,9 mio. kr., hvoraf de 41,9 mio. kr. er bestillernes udgift, mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget udelukkende dækker kørselsudgiften.

Der forventes en samlet stigning i budgettet på 1,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2021, hvoraf indeksregulering udgør 1,1 mio. kr. de resterende 0,4 mio. kr. skyldes en forventet vækst i enkelte kommuner.

Total for Handicapkørsel				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Vognmandsbetaling	39.791.608	51.004.000	52.876.000	1.872.000
Indtægter	-7.341.114	-10.633.000	-11.009.000	-376.000
Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)	32.450.495	40.371.000	41.867.000	1.496.000
Antal ture	161.197	221.700	223.600	

Flextur

De samlede udgifter i 2022 budgetteres til 14,7 mio. kr., hvoraf de 4,4 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Der forventes en samlet stigning i budgettet på 0,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2021, hvoraf indeksregulering udgør 0,4 mio. kr. De resterende 0,3 mio. kr. skyldes en forventet vækst i enkelte kommuner.

Total for Flextur				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Vognmandsbetaling	13.191.643	18.494.000	19.200.000	706.000
Indtægter	-5.935.934	-8.632.000	-8.962.000	-330.000
Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)	7.255.709	9.862.000	10.238.000	376.000
Administrationsomkostning	4.101.365	4.135.000	4.435.000	300.000
Bestillerudgift i alt	11.357.075	13.997.000	14.673.000	676.000
Antal ture	104.195	155.600	157.600	

Flextur Ung

De samlede udgifter i 2022 budgetteres til 0,8 mio. kr., hvoraf de 0,1 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

I forhold til budgettet for 2021 forventes det, at niveauet er det samme. Indtil 2021 lå Flextur Ung implicit under Flextur, hvorfor der ikke er regnskabstal i 2020.

Total for Flextur Ung				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Vognmandsbetaling	0	625.000	641.000	16.000
Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)	0	625.000	641.000	16.000
Administrationsomkostning	0	116.000	126.000	10.000
Bestillerudgift i alt	0	741.000	767.000	26.000
Antal ture	0	4.480	4.480	

Plustur

De samlede udgifter i 2022 budgetteres til 0,6 mio. kr., hvoraf de 0,1 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

I forhold til budgettet for 2021 forventes det, at niveauet er det samme. Indtil 2021 lå Plustur implicit under Flextur, hvorfor der ikke er regnskabstal i 2020.

Total for Plustur				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Vognmandsbetaling	0	528.000	542.000	14.000
Indtægter	0	-52.000	-52.000	0
Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)	0	476.000	490.000	14.000
Administrationsomkostning	0	99.000	105.000	6.000
Bestillerudgift i alt	0	575.000	595.000	20.000
Antal ture	0	3.750	3.750	

Kommunal kørsel

Kommunal kørsel omfatter den del af den variable kørsel, som blandt andet indeholder kørsel til læge, genoptræning og Special kørsel med børn og voksne. De samlede udgifter til Kommunal kørsel budgetteres i 2022 til 37,4 mio. kr., hvoraf de 3,4 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Der forventes en samlet stigning i budgettet på 2,1 mio. kr. sammenlignet med budget 2021, hvoraf indeksregulering udgør 0,9 mio. kr. de resterende 1,2 mio. kr. skyldes en forventet vækst i enkelte kommuner.

Total kommunalkørsel				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Vognmandsbetaling	27.566.709	32.283.000	34.054.000	1.771.000
Indtægter	-9.960	-30.000	-30.000	0
Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)	27.556.749	32.253.000	34.024.000	1.771.000
Administrationsomkostning	3.330.000	3.099.000	3.383.000	284.000
Bestillerudgift i alt	30.886.749	35.352.000	37.407.000	2.055.000
Antal ture	151.161	203.500	208.600	

Siddende Patientbefordring

De samlede udgifter til Siddende patientbefordring budgetteres i 2022 til 149,1 mio. kr., hvoraf de 10,7 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Der forventes en samlet stigning i budgettet på 4,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2021, hvoraf indeksregulering udgør 3,8 mio. kr.

Total Siddende patientbefordring				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Vognmandsbetaling	127.105.769	134.624.000	138.438.000	3.814.000
Nettoudgift (vognmandsbetaling, bestillerandel)	127.105.769	134.624.000	138.438.000	3.814.000
Administrationsomkostning	10.611.000	10.289.000	10.655.000	366.000
Bestillerudgift i alt	137.716.769	144.913.000	149.093.000	4.180.000
Antal ture	391.244	439.000	440.000	

Tog og letbane

Letbanedrift

Budgettet for letbanedrift omfatter udgifter til køb af letbanetraffic hos Aarhus Letbane I/S og andre letbanerelaterede udgifter i Midttrafik.

I forhold til budget 2021 er der en netto stigning i driftstilskuddet til letbanedrift på 1,5 mio. kr. Der er en udgiftsstigning på 5,5 mio. kr. og flere indtægter på 4,0 mio. kr.

Aarhus Letbane I/S' driftsudgifter stiger med samlet 4,4 mio. kr. i forhold til 2021. Stigningen skyldes flere forhold. Der er flere udgifter til kørsel på grund af øget driftsomfang ved udvidelse til halvtimes drift mellem Ryomgård og Grenaa. Der er merudgifter ved prisfremskrivninger og

der er øgede driftsudgifter ved ny lånoptagelse hos AAL. Endelig er der forventede færre udgifter hos AAL til infrastrukturvedligeholdelse.

Midttrafiks omkostninger på øvrige letbanerelaterede driftsudgifter stiger med 1,1 mio. kr. i forhold til 2021. Stigningen skyldes dels et højere budget for udgifter til buserstatningskørsel ved aflysninger og nedbrud på letbanen. Der er budgetteret med flere udgifter til drift af info-skærme på letbanes indre strækning. Aarhus Letbane I/S har besluttet at erstatte de nuværende PID info-skærme, med samme type skærme, som er opsat på Odderbanen og Grenaabanen. Det betyder flere udgifter i Midttrafik til drift og vedligeholdelse af disse skærme. Endeligt forventes flere udgifter til gennemførelse af en kundetilfredshedsundersøgelse på letbanen, og deraf en forventet udbetaling af bonus til Keolis ved opnåelse af høj tilfredshed blandt kunderne.

Indtægtsbudgettet er opskrevet med 4,0 mio. kr. i forhold til 2021. Det er sket på baggrund af et ønske fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Indtægtsbudgettet i 2022 er på 83,0 mio. kr. Det er Interessenterne bag Aarhus Letbane I/S, der har ønsket at opretholde forudsætningen om en stigende udvikling i letbanens passagertal og dermed flere passagerindtægter.

Der er i budgettet foretaget et skøn for udviklingen i det statslige tilskud til Region Midtjylland for letbanetrafikken på Grenaabanen, og der er anvendt et foreløbigt skøn for pris- og lønfremskrivninger.

I budgetoverslagsårene 2023-2025 er indtægterne fremskrevet uden indtægtsmæssig udvikling.

Dermed er der overensstemmelse med forventningerne til indtægtsudviklingen ved busdrift i overslagsårene. Udviklingen vil løbende blive vurderet i forhold til rejseudviklingen og drøftet med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Total for Letbane				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Trafikkøb Aarhus Letbane	261.361.000	267.500.000	271.948.000	4.448.000
Heraf henførbare omkostninger vedr. Grenaabanen	120.185.000	113.650.000	128.289.000	14.639.000
Passagerindtægter	-52.159.955	-79.000.000	-83.000.000	-4.000.000
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	4.668.648	3.040.000	4.100.000	1.060.000
Total	213.869.692	191.540.000	193.048.000	1.508.000

Rejsekort – Letbanen

Der er et fald i udgifterne til rejsekort på Letbanen på 3,0 mio. kr. Budget 2021 indeholder en engangsudgift til RVM'erne (salgsautomaterne) på Letbanen på 3,8 mio. kr. Når der ses bort fra bortfaldet af denne udgift, stiger udgifter til rejsekort på Letbanen med 0,8 mio. kr.

Abonnementsbetalingen til Rejsekort forventes at stige med 0,5 mio. kr. Rejsekorts budget samt Midttrafiks andel heraf bliver dog først godkendt efterfølgende.

Udstyrsdriften forventes (bortset fra engangsudgiften) at stige med 0,2 mio. kr., mens de kunderelaterede udgifter forventes at stige med 0,1 mio. kr.

Total Rejsekort - Letbane

	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Drift	4.978.430	9.066.000	6.066.000	-3.000.000
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	3.230.394	3.154.000	3.688.000	534.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i Letbanen	1.405.146	5.522.000	1.922.000	-3.600.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	342.890	390.000	456.000	66.000
Total	4.978.430	9.066.000	6.066.000	-3.000.000

Togdrift

Budgettet omfatter Midttrafiks udgifter til drift af togtrafik og infrastruktur på Lemvigbanen og drift af togtrafik på strækningen Holstebro-Skjern. Ved sammenligning med budget 2021 er der en udvidelse på området på 4,1 mio. kr. Det skyldes færre indtægter på 3,3 mio. kr. og en stigning i udgifter på 0,8 mio. kr.

Der er stigende driftsudgifter til Lemvigbanen og drift af Holstebro-Skjern på 3,7 mio. kr. Til gengæld er der i 2022 en reduktion i udgifter til uforudsete udgifter på Holstebro-Skjern strækningen på 2,9 mio. kr. Samlet flere driftsudgifter på 0,8 mio. kr. Nedskrivningen af midlerne til uforudsete udgifter til Holstebro-Skjern, skyldes bl.a. usikkerhed om det tilskud Region Midtjylland modtager for overtagelsen af denne togtrafik.

Der er i 2022 budgetteret med et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner til drift og infrastruktur på Lemvigbanen på 20,8 mio. kr. og et driftstilskud til Holstebro-Skjern på 40,5 mio. kr. Driftstilskuddet til Lemvigbanen stiger hovedsageligt på grund af forventede øgede omkostninger til reparation og vedligeholdelse af de gamle Y-tog.

Der er på nuværende tidspunkt fortsat usikkerhed omkring det nødvendige driftstilskud til Holstebro-Skjern, fordi Midtjyske Jernbaners samlede økonomi, til forberedelser og opstart ved overtagelsen af trafikken på togstrækningen, ikke er endeligt afklaret.

Indtægterne ved togdrift er budgetteret til 12,1 mio. kr. Det er en nedskrivning i forhold til 2021 på 3,3 mio. kr. Den samlede indtægtsnedskrivning skyldes virkningen af COVID19.

I budgettet er hensat midler til imødegåelse af uforudsete udgifter på 2,0 mio. kr. ved togdrift på Holstebro-Skjern strækningen. Midlerne disponeres efter aftale mellem Region Midtjylland, Midttrafik og Midtjyske Jernbaner.

Investeringsstilskuddet til Midtjyske Jernbaner til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen er 4,3 mio. kr.

Der er i budgettet også et investeringsstilskud til Midtjyske Jernbaner på 7,8 mio. kr. Dette tilskud er bevilliget til udligning af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger ved køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaner har et igangværende udbud på nye tog til Lemvigbanen baseret på batteridrift. Der forventes kontraktindgåelse med den valgte togleverandør i foråret 2022.

Foruden anskaffessummen på batteritogene, kan der forventes forberedelses- og udviklingsomkostninger samt etableringsudgifter til blandt andet ladeinfrastruktur mm. I budgettet for 2022 vil det være hensigtsmæssigt at de afsatte midler i investeringsstilskuddet anvendes til finansiering af disse poster. Region Midtjylland, Midttrafik og Midtjyske Jernbaner aftaler den endelige disponering heraf i 2022.

I budgetoverslagsårene 2023-2025 er der indarbejdet stigende indtægter på Lemvigbanen og Holstebro-Skjern, som følge af mindre corona-effekt og flere rejser i kollektiv trafik. Fra 2025 er indregnet forventede øgede driftsomkostninger på 3,5 mio. kr. årligt. Stigende udgifter skyldes forventet indsættelse af nye batteritog på Lemvigbanen og deraf afledte ekstra driftsudgifter.

Total for Tog				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Udgifter	33.821.353	74.754.000	75.569.000	815.000
Indtægter	-2.108.192	-15.400.000	-12.100.000	3.300.000
Total	31.713.160	59.354.000	63.469.000	4.115.000

Administration

Trafikselskabet

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af busdrift, letbanedrift samt handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2022 har været en fremskrivning af budget 2021 med 2,1 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks.

Trafikselskabet har i 2022 et samlet budget på 125,2 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 3,0 mio. kr. sammenholdt med budget 2021. Budgettet kan inddeles i to, hvor 109,8 mio. kr. vedrører letbane- og busadministration og 15,4 mio. kr. vedrører handicapadministration.

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

Den samlede stigning i budgettet på 3,0 mio. kr. består hovedsageligt af P/L-regulering. Herudover er budgettet opskrevet med 1,2 mio. kr. som skal dække udgifter til ombygning på Aarhus rutebilstation. Disse udgifter er fordelt mellem Aarhus Kommune og Regionen.

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

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

Budgettet til Letbanen er steget med 1,0 mio. kr. Dette skyldes, ud over pris- og lønindeks, at Letbanen ved en fejl ikke tidligere er blevet opjusteret i forhold til de reelle køreplantimer.

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

Total for Trafikselskab				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Bus administration	101.839.000	103.164.180	104.784.000	1.619.820
Handicap administration	14.675.000	15.042.000	15.358.000	316.000
Letbane administration	3.840.000	3.936.000	5.046.000	1.110.000
Total	120.354.000	122.142.180	125.188.000	3.045.820

Trafikselkabet Netto budget 2022

	Bus	Letbane	Handicap	I alt
Budget 2021 inkl. bevilling	103.164.180	3.936.000	15.042.000	122.142.180
Ungeundersøgelse regionen	-299.180			
Tabte indtægter Aarhus Rutebilstation	-586.000			
Pris- og lønudvikling - 2,1 %	2.148.000	83.000	316.000	2.547.000
Budget 2022	104.427.000	4.019.000	15.358.000	123.804.000
Brutto budget	104.427.000	4.019.000	15.358.000	123.804.000
Regulering andel Letbane 4,03%	-1.027.000	1.027.000		0
Pensionistkort Horsens	194.000			194.000
Levering rabatruter rejseplanen	21.000			21.000
Ombygning af Aarhus Rutebilstation	1.169.000			1.169.000
Netto budget 2022	104.784.000	5.046.000	15.358.000	125.188.000

Trafikselkabet - Budget 2022 1. behandling

(Beløb i 1.000 kr.)	Budgetforslag	
	Budget 2021	2022
Busadministration		
Løn og personale	59.797	58.158
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	31.304	35.189
IT-anskaffelser	1.784	2.042
Drift og vedligehold af IT, servere	13.127	15.028
Husleje og Rengøring	7.464	8.544
Konsulentytelser og rådgivning mm.	-7.976	-9.131
Busadministration i alt	105.499	109.830
Handicapadministration		
Løn og personale	7.139	7.916
Materiale- og aktivitetsudgifter	7.903	7.442
Handicapadministration i alt	15.042	15.358
Primæradministration i alt	120.541	125.188

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

Billetkontrol

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

Budget 2022 består af administrationsudgifter på 14,1 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 11,1 mio. kr. og en forventning til omfanget af ubetalte kontrolafgifter på netto 5,8 mio. kr., hvor beløbet for ubetalte kontrolafgifter forventes at blive reduceret i takt med den stigende inddrivelse fra SKAT. Endeligt er der rykkergebyrer på 0,3 mio. kr. Samlet er budgettet for 2022 på 8,6 mio. kr., hvilket er en stigning på knap 3,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2021.

Stigningen på 3,8 mio. kr. skyldes hovedsageligt en estimeret stigning i tab på debitorer på 3,5 mio. kr., som primært skyldes, at budgettet var sat for lavt i 2021. Derudover er administrationen fremskrevet med KL's pris og lønskøn for 2021/2022 på 2,1 %, hvilket giver en fremskrivning på knap 0,3 mio. kr. Der er desuden lavet en række ændringer i forventede antal kontroller, hvilket påvirker fordelingsnøglerne. Den største ændring vedr. Region Midtjylland, som får en større andel grundet udvidelse med strækningen Holstebro-Skjern.

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

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

Total for Billetkontrol				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Administration	19.893.039	13.829.000	14.119.000	290.000
Kontrolafgifter	-9.895.207	-11.160.000	-11.100.000	60.000
Gebyr	-271.380	-168.000	-250.000	-82.000
Tab på debitorer	5.400.000	2.276.000	5.800.000	3.524.000
Total	15.126.452	4.777.000	8.569.000	3.792.000

Tjenestemandspensioner

I 2022 er budgettet for tjenestemandspensioner på ca. 1,9 mio. kr., hvilket er en mindre stigning sammenholdt med budget 2021. Stigning skyldes, at udgifter til tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris og lønskøn for 2021/2022 på 2,1 %.

Total for Tjenestemandspension				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Tjenestemandspension	1.826.297	1.900.000	1.940.000	40.000
Total	1.826.297	1.900.000	1.940.000	40.000

Letbanesekretariatet

Budgettet er baseret på aktivitetsniveauet fra budget 2021, men er fremskrevet med skøn for KL's pris og lønudvikling for 2021/2022 på 2,1 %.

Total for Letbanesekretariat				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Letbanesekretariat	1.044.000	1.070.000	1.092.000	22.000
Total	1.044.000	1.070.000	1.092.000	22.000

Finansielt afkast

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

Total for Finansielt afkast				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Finansielt afkast	-751.107	0	0	0
Total	-751.107	0	0	0

Bilag 2

Budget 2022, 1. behandling

Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt	2
Kørselsudgifter	3
Flexbus	4
Bus-IT og øvrige udgifter	5
Rejsekort	5
Busindtægter	6
Regionalt tilskud	6
Handicapkørsel	7
Flextur	8
Flextur Ung	9
Plustur	9
Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring	10
NOP	11
Letbanedrift	12
Togdrift	12
Trafikselskabet	13
Billettekontrol	13
Tjenestemandspensioner	14
Letbanesekretariat	14
Finansielt afkast	15

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver fordelingen af budget 2022 på de forskellige driftsområder:

Midttrafiks byrdefordeling bestillerfordelt								
	Budgetforslag					Difference	Heraf Indeks	
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	25.537.128	26.129.000	27.963.000	27.042.000	26.332.000	26.242.000	1.834.000	742.002
Hedensted	7.456.513	7.540.000	8.904.000	8.760.000	8.570.000	8.490.000	1.364.000	292.702
Herning	49.641.470	48.044.000	51.153.000	50.255.000	50.245.000	49.965.000	3.109.000	1.234.020
Holstebro	19.566.044	19.299.000	20.685.000	20.791.000	21.081.000	21.001.000	1.386.000	496.085
Horsens	52.813.614	52.941.000	59.375.000	58.465.000	58.465.000	58.035.000	6.434.000	1.853.489
Ikast-Brande	15.718.789	16.529.000	17.426.000	17.420.000	17.410.000	17.410.000	897.000	427.536
Lemvig	9.794.344	10.091.000	10.734.000	10.617.000	10.617.000	10.617.000	643.000	263.855
Norddjurs	24.711.957	29.982.000	30.168.000	29.871.000	29.641.000	29.571.000	186.000	797.578
Odder	9.894.153	10.927.000	9.822.000	9.307.000	8.887.000	8.827.000	-1.105.000	207.282
Randers	85.554.396	80.312.000	87.869.000	85.600.000	84.870.000	84.190.000	7.557.000	3.964.221
Ringkøbing-Skjern	26.152.686	25.820.000	26.821.000	26.292.000	26.152.000	26.052.000	1.001.000	1.096.531
Samsø	40.288	56.000	62.000	62.000	62.000	62.000	6.000	1.000
Silkeborg	49.888.320	45.843.000	50.450.000	48.929.000	48.439.000	47.939.000	4.607.000	2.217.398
Skanderborg	30.512.668	29.496.000	29.267.000	27.710.000	26.500.000	26.280.000	-229.000	902.782
Skive	36.798.325	36.540.000	38.158.000	37.146.000	36.606.000	36.406.000	1.618.000	946.099
Struer	5.700.488	5.883.000	6.052.000	6.194.000	6.164.000	6.144.000	169.000	170.429
Syddjurs	22.424.780	22.575.000	25.075.000	24.976.000	24.806.000	24.686.000	2.500.000	734.080
Viborg	44.527.655	41.122.000	46.838.000	46.317.000	46.027.000	45.657.000	5.716.000	1.496.928
Århus	411.562.423	342.739.000	402.334.000	386.159.000	377.739.000	371.679.000	59.595.000	15.199.779
Region Midtjylland	610.412.772	570.350.180	618.650.000	589.609.000	572.159.000	568.719.000	48.299.820	20.210.761
Fynbus	32.869.525	37.517.000	40.361.000	40.361.000	40.361.000	40.361.000	2.844.000	0
Midttrafik	105.044	107.000	109.000	109.000	109.000	109.000	2.000	2.000
Movia	125.980	0	0	0	0	0	0	0
NT	116.026	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	0	0
Sydtrafik	223.497.153	244.388.000	241.504.000	241.504.000	241.504.000	241.504.000	-2.884.000	0
Staten	31.255.298	0	0	0	0	0	0	0
Midttrafik - forskudt finansiering	0	0	8.265.000	9.135.860	665.000	-4.011.000	8.265.000	0
Total	1.826.677.839	1.704.380.180	1.858.195.000	1.802.781.860	1.763.561.000	1.746.085.000	153.814.820	53.256.558

Busdrift

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter samt overslagsår:

	Budgetforslag						Difference	Heraf Indeks
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	15.039.018	15.721.000	17.017.000	16.766.000	16.766.000	16.766.000	1.296.000	419.832
Hedensted	7.005.765	7.179.000	7.653.000	7.535.000	7.535.000	7.535.000	474.000	188.532
Herning	52.181.668	53.064.000	54.349.000	53.571.000	53.571.000	53.571.000	1.285.000	1.062.199
Holstebro	18.548.696	19.242.000	18.633.000	18.303.000	18.303.000	18.303.000	-609.000	358.756
Horsens	56.434.112	60.262.000	62.638.000	61.690.000	61.690.000	61.690.000	2.376.000	1.543.536
Ikast-Brande	14.050.652	14.440.000	15.172.000	14.929.000	14.929.000	14.929.000	732.000	373.536
Lemvig	8.035.648	8.108.000	8.744.000	8.627.000	8.627.000	8.627.000	636.000	215.855
Norddjurs	21.413.126	24.579.000	24.691.000	24.356.000	24.356.000	24.356.000	112.000	609.408
Odder	8.350.122	9.639.000	8.677.000	8.562.000	8.562.000	8.562.000	-962.000	138.112
Randers	89.698.563	92.125.000	95.209.000	93.860.000	93.860.000	93.860.000	3.084.000	3.554.532
Ringkøbing-Skjern	25.895.568	25.042.000	26.258.000	25.899.000	25.899.000	25.899.000	1.216.000	979.361
Silkeborg	53.813.762	53.728.000	55.285.000	54.404.000	54.404.000	54.404.000	1.557.000	1.899.748
Skanderborg	28.337.413	28.352.000	28.503.000	27.918.000	27.918.000	27.918.000	151.000	726.558
Skive	28.769.716	29.326.000	30.061.000	29.609.000	29.609.000	29.609.000	735.000	577.485
Struer	5.370.273	5.527.000	5.348.000	5.246.000	5.246.000	5.246.000	-179.000	131.259
Syddjurs	21.030.393	21.516.000	22.496.000	22.177.000	22.177.000	22.177.000	980.000	554.887
Viborg	50.477.908	51.432.000	53.569.000	52.705.000	52.705.000	52.705.000	2.137.000	1.313.795
Aarhus	426.996.954	436.478.000	455.102.000	448.887.000	448.887.000	448.887.000	18.624.000	11.857.056
Region Midtjylland	418.059.025	418.263.000	440.828.000	433.963.000	433.963.000	433.963.000	22.565.000	11.915.110
Staten	15.200.696	0	0	0	0	0	0	0
Total	1.364.709.078	1.374.023.000	1.430.233.000	1.409.007.000	1.409.007.000	1.409.007.000	56.210.000	38.419.558

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 svarer til budget 2022 ekskl. udgifter til ekstraordinær rengøring på samlet 21,0 mio. kr. Derudover indgår effekter af nyt udbud i Skanderborg Kommune med helårseffekt fra og med 2023.

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

	Budgetforslag			
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	Difference
Favrskov	20.568	20.782	21.997	1.215
Hedensted	9.953	10.170	10.321	151
Herning	68.143	67.347	68.293	946
Holstebro	28.976	29.036	28.965	-72
Horsens	79.663	82.959	83.162	203
Ikast-Brande	21.047	21.072	21.359	286
Lemvig	9.908	9.779	10.234	455
Norddjurs	27.098	28.940	29.372	432
Odder	10.145	10.332	10.063	-269
Randers	123.381	121.934	123.026	1.093
Ringkøbing-Skjern	33.936	31.709	31.520	-189
Silkeborg	82.549	79.462	77.349	-2.113
Skanderborg	33.801	33.584	31.501	-2.083
Skive	39.854	39.911	39.644	-267
Struer	9.820	9.850	8.971	-879
Syddjurs	27.835	27.778	27.973	195
Viborg	75.485	75.677	75.772	95
Aarhus	544.946	543.656	545.258	1.602
Region Midtjylland	607.500	609.419	602.428	-6.991
Total	1.854.608	1.853.398	1.847.211	-6.187

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus samt overslagsår:

Oversigt for Flexbus								
	Regnskab 2020	Budgetforslag				Difference	Heraf Indeks	
		Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	53.830	68.000	148.000	148.000	148.000	148.000	80.000	4.000
Hedensted	397.914	555.000	477.000	477.000	477.000	477.000	-78.000	12.000
Herning	49.877	56.000	33.000	33.000	33.000	33.000	-23.000	1.000
Holstebro	142.685	304.000	225.000	225.000	225.000	225.000	-79.000	6.000
Horsens	777.391	662.000	651.000	651.000	651.000	651.000	-11.000	16.000
Lemvig	107.698	41.000	0	0	0	0	-41.000	0
Norddjurs	359.885	1.346.000	805.000	805.000	805.000	805.000	-541.000	20.000
Odder	441.747	492.000	631.000	631.000	631.000	631.000	139.000	16.000
Randers	575.474	1.063.000	1.181.000	1.181.000	1.181.000	1.181.000	118.000	30.000
Ringkøbing-Skjern	66.971	36.000	46.000	46.000	46.000	46.000	10.000	1.000
Silkeborg	185.159	415.000	380.000	380.000	380.000	380.000	-35.000	10.000
Skanderborg	1.140.152	1.276.000	1.336.000	1.336.000	1.336.000	1.336.000	60.000	34.000
Skive	173.000	210.000	237.000	237.000	237.000	237.000	27.000	6.000
Syddjurs	146.616	341.000	299.000	299.000	299.000	299.000	-42.000	8.000
Viborg	219.397	591.000	490.000	490.000	490.000	490.000	-101.000	12.000
Aarhus	181.925	174.000	237.000	237.000	237.000	237.000	63.000	6.000
Region Midtjylland	305.328	399.000	421.000	421.000	421.000	421.000	22.000	11.000
Midttrafik	679	0	0	0	0	0	0	0
Total	5.325.727	8.029.000	7.597.000	7.597.000	7.597.000	7.597.000	-432.000	193.000

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

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

Oversigt over antal ture - Flexbus				
	Regnskab 2020	Budgetforslag		Difference
		Budget 2021	2022	
Favrskov	290	600	1.210	610
Hedensted	2.089	3.500	2.840	-660
Herning	213	400	250	-150
Holstebro	431	1.000	720	-280
Horsens	4.493	4.500	4.020	-480
Lemvig	164	100	0	-100
Norddjurs	3.214	4.640	2.670	-1.970
Odder	2.548	2.900	3.840	940
Randers	2.519	5.300	5.730	430
Ringkøbing-Skjern	220	200	250	50
Silkeborg	814	1.980	1.760	-220
Skanderborg	5.453	6.700	6.850	150
Skive	840	1.300	1.410	110
Syddjurs	563	1.660	1.190	-470
Viborg	887	2.600	2.140	-460
Aarhus	823	1.000	1.300	300
Region Midtjylland	28	2.460	2.860	400
Total	25.589	40.840	39.040	-1.800

Bus-IT og øvrige udgifter

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

	Regnskab 2020	Budgetforslag					Difference	Heraf Indeks
		Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	91.574	50.000	53.000	53.000	53.000	53.000	3.000	0
Hedensted	52.945	220.000	85.000	85.000	85.000	85.000	-135.000	0
Herning	592.095	494.000	360.000	360.000	360.000	360.000	-134.000	1.000
Holstebro	84.805	157.000	204.000	204.000	204.000	204.000	47.000	0
Horsens	660.965	983.000	762.000	654.000	654.000	654.000	-221.000	1.000
Ikast-Brande	35.953	197.000	3.000	3.000	3.000	3.000	-194.000	0
Lemvig	93	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	78.201	84.000	75.000	75.000	75.000	75.000	-9.000	0
Odder	17.758	33.000	63.000	63.000	63.000	63.000	30.000	0
Randers	1.953.578	1.739.000	1.427.000	1.427.000	1.427.000	1.427.000	-312.000	2.000
Ringkøbing-Skjern	202.883	583.000	236.000	236.000	236.000	236.000	-347.000	0
Silkeborg	801.634	710.000	763.000	763.000	763.000	763.000	53.000	2.000
Skanderborg	157.054	258.000	133.000	133.000	133.000	133.000	-125.000	0
Skive	108.773	526.000	261.000	261.000	261.000	261.000	-265.000	1.000
Struer	37.785	129.000	56.000	56.000	56.000	56.000	-73.000	0
Syddjurs	72.242	210.000	147.000	147.000	147.000	147.000	-63.000	0
Viborg	1.387.284	1.333.000	1.072.000	1.072.000	1.072.000	1.072.000	-261.000	1.000
Aarhus	7.511.673	10.851.000	10.545.000	10.545.000	10.545.000	10.545.000	-306.000	54.000
Region Midtjylland	5.336.071	6.445.000	7.030.000	7.030.000	7.030.000	7.030.000	585.000	43.000
Staten	4.959.156	0	0	0	0	0	0	0
Total	24.142.522	25.002.000	23.275.000	23.167.000	23.167.000	23.167.000	-1.727.000	105.000

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 er udarbejdet med udgangspunkt i budget 2022, fratrukket finansiering af indkøb af tælleudstyr hos Horsens Kommune. Udover generelle prisstigninger er der herudover ikke kendte ændringer.

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til rejsekort samt overslagsår:

	Regnskab 2020	Budgetforslag					Difference	Heraf Indeks
		Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	164.351	191.000	180.000	180.000	180.000	180.000	-11.000	4.000
Hedensted	312.842	337.000	304.000	304.000	304.000	304.000	-33.000	6.000
Herning	1.230.474	1.406.000	1.524.000	1.524.000	1.524.000	1.524.000	118.000	31.000
Holstebro	566.860	685.000	731.000	731.000	731.000	731.000	46.000	15.000
Horsens	1.517.287	1.419.000	1.724.000	1.724.000	1.724.000	1.724.000	305.000	35.000
Ikast-Brande	22.950	21.000	28.000	28.000	28.000	28.000	7.000	1.000
Lemvig	10.041	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	0	0
Norddjurs	187.653	195.000	260.000	260.000	260.000	260.000	65.000	5.000
Odder	207.702	253.000	189.000	189.000	189.000	189.000	-64.000	4.000
Randers	2.680.312	3.084.000	3.247.000	3.247.000	3.247.000	3.247.000	163.000	67.000
Ringkøbing-Skjern	583.207	728.000	554.000	554.000	554.000	554.000	-174.000	11.000
Silkeborg	1.414.204	1.831.000	1.828.000	1.828.000	1.828.000	1.828.000	-3.000	38.000
Skanderborg	526.242	592.000	582.000	582.000	582.000	582.000	-10.000	12.000
Skive	894.334	1.092.000	982.000	982.000	982.000	982.000	-110.000	20.000
Struer	150.912	191.000	183.000	183.000	183.000	183.000	-8.000	4.000
Syddjurs	434.440	443.000	561.000	561.000	561.000	561.000	118.000	12.000
Viborg	1.769.738	2.049.000	2.017.000	2.017.000	2.017.000	2.017.000	-32.000	41.000
Aarhus	19.362.251	24.125.000	24.270.000	24.270.000	24.270.000	24.270.000	145.000	499.000
Region Midtjylland	23.021.770	29.534.000	26.428.000	26.428.000	26.428.000	26.428.000	-3.106.000	543.000
Total	55.057.570	68.186.000	65.602.000	65.602.000	65.602.000	65.602.000	-2.584.000	1.348.000

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

Busindtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter samt overslagsår:

	Budgetforslag						Difference	Heraf Indeks
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	-1.000.795	-1.442.000	-2.290.000	-2.960.000	-3.670.000	-3.760.000	-848.000	0
Hedensted	-2.258.060	-3.267.000	-2.900.000	-3.100.000	-3.290.000	-3.370.000	367.000	0
Herning	-9.969.613	-13.146.000	-11.500.000	-11.620.000	-11.630.000	-11.910.000	1.646.000	0
Holstebro	-4.013.631	-5.732.000	-4.160.000	-3.930.000	-3.640.000	-3.720.000	1.572.000	0
Horsens	-15.414.046	-20.883.000	-17.770.000	-17.950.000	-17.950.000	-18.380.000	3.113.000	0
Ikast-Brande	-41.816	-58.000	-60.000	-70.000	-80.000	-80.000	-2.000	0
Norddjurs	-1.679.607	-2.360.000	-2.300.000	-2.530.000	-2.760.000	-2.830.000	60.000	0
Odder	-1.062.822	-1.605.000	-1.880.000	-2.280.000	-2.700.000	-2.760.000	-275.000	0
Randers	-21.756.824	-30.789.000	-26.890.000	-27.810.000	-28.540.000	-29.220.000	3.899.000	0
Ringkøbing-Skjern	-3.049.773	-4.290.000	-4.110.000	-4.280.000	-4.420.000	-4.520.000	180.000	0
Silkeborg	-16.293.572	-22.313.000	-19.560.000	-20.200.000	-20.690.000	-21.190.000	2.753.000	0
Skanderborg	-4.223.409	-6.093.000	-6.790.000	-7.970.000	-9.180.000	-9.400.000	-697.000	0
Skive	-5.515.520	-8.046.000	-7.210.000	-7.770.000	-8.310.000	-8.510.000	836.000	0
Struer	-733.172	-1.035.000	-890.000	-920.000	-950.000	-970.000	145.000	0
Syddjurs	-4.067.295	-5.883.000	-4.950.000	-5.150.000	-5.320.000	-5.440.000	933.000	0
Viborg	-12.489.021	-17.836.000	-14.860.000	-15.280.000	-15.570.000	-15.940.000	2.976.000	0
Aarhus	-193.839.786	-272.870.000	-236.730.000	-246.690.000	-255.110.000	-261.170.000	36.140.000	0
Region Midtjylland	-181.554.265	-255.954.000	-235.650.000	-253.690.000	-270.990.000	-277.430.000	20.304.000	0
Total	-478.963.027	-673.602.000	-600.500.000	-634.200.000	-664.800.000	-680.600.000	73.102.000	0

Budgetoverslagsårene baserer sig på en formodet indtægtsnedgang på 7,5 % i 2023, 2,5 % i 2024 og 0 % i 2025 – samt implementering af ny indtægtsdeling med 75 % i 2023 og 100 % i 2024 og 2025.

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver fordelingen af regionalt tilskud samt overslagsår:

	Budgetforslag						Difference	Heraf Indeks
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Hedensted	-1.386.000	-1.421.000	-1.268.000	-1.094.000	-1.094.000	-1.094.000	153.000	-19.000
Herning	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	0
Holstebro	-396.000	-406.000	-206.000	0	0	0	200.000	-3.000
Horsens	-988.000	-1.013.000	-700.000	-374.000	-374.000	-374.000	313.000	-10.000
Ikast-Brande	-474.000	-486.000	-247.000	0	0	0	239.000	-4.000
Norddjurs	-1.051.000	-1.077.000	-827.000	-559.000	-559.000	-559.000	250.000	-12.000
Randers	-786.000	-806.000	-818.000	-818.000	-818.000	-818.000	-12.000	-12.000
Ringkøbing-Skjern	-1.803.000	-1.848.000	-1.876.000	-1.876.000	-1.876.000	-1.876.000	-28.000	-28.000
Skanderborg	-400.000	-410.000	-208.000	0	0	0	202.000	-3.000
Skive	-727.000	-745.000	-756.000	-756.000	-756.000	-756.000	-11.000	-11.000
Struer	-525.000	-538.000	-274.000	0	0	0	264.000	-4.000
Syddjurs	-808.000	-828.000	-420.000	0	0	0	408.000	-6.000
Viborg	-4.692.000	-4.809.000	-4.117.000	-3.354.000	-3.354.000	-3.354.000	692.000	-61.000
Region Midtjylland	14.041.000	14.392.000	11.722.000	8.836.000	8.836.000	8.836.000	-2.670.000	173.000
Total	0	0	0	0	0	0	0	0

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 er sat lig med budget 2022 eksklusiv midlertidigt uddannelsestilskud på 2,9 mio. kr.

Flextrafik

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Handicapkørsel samt overslagsår:

	Budgetforslag						Difference	Heraf Indeks
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	964.837	1.207.000	1.239.000	1.239.000	1.239.000	1.239.000	32.000	31.000
Hedensted	1.091.144	1.233.000	1.647.000	1.647.000	1.647.000	1.647.000	414.000	42.000
Herning	1.504.465	2.110.000	2.165.000	2.165.000	2.165.000	2.165.000	55.000	55.000
Holstebro	1.278.373	1.343.000	1.378.000	1.378.000	1.378.000	1.378.000	35.000	35.000
Horsens	1.888.957	2.560.000	2.627.000	2.627.000	2.627.000	2.627.000	67.000	67.000
Ikast-Brande	731.282	970.000	995.000	995.000	995.000	995.000	25.000	25.000
Lemvig	461.007	565.000	580.000	580.000	580.000	580.000	15.000	15.000
Norddjurs	725.196	761.000	781.000	781.000	781.000	781.000	20.000	20.000
Odder	667.927	828.000	849.000	849.000	849.000	849.000	21.000	22.000
Randers	2.926.710	3.395.000	3.484.000	3.484.000	3.484.000	3.484.000	89.000	88.000
Ringkøbing-Skjern	1.295.258	1.588.000	1.630.000	1.630.000	1.630.000	1.630.000	42.000	41.000
Samsø	11.799	16.000	17.000	17.000	17.000	17.000	1.000	0
Silkeborg	1.949.901	2.615.000	2.683.000	2.683.000	2.683.000	2.683.000	68.000	68.000
Skanderborg	1.231.557	1.312.000	1.406.000	1.406.000	1.406.000	1.406.000	94.000	36.000
Skive	1.169.290	1.441.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	38.000	37.000
Struer	482.722	660.000	677.000	677.000	677.000	677.000	17.000	17.000
Syddjurs	721.148	909.000	933.000	933.000	933.000	933.000	24.000	24.000
Viborg	2.477.017	2.807.000	2.880.000	2.880.000	2.880.000	2.880.000	73.000	73.000
Århus	10.813.257	14.051.000	14.417.000	14.417.000	14.417.000	14.417.000	366.000	365.000
Movia	58.646	0	0	0	0	0	0	0
Total	32.450.495	40.371.000	41.867.000	41.867.000	41.867.000	41.867.000	1.496.000	1.061.000

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

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

	Budgetforslag			
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	Difference
Favrskov	3.987	5.200	5.200	0
Hedensted	4.763	5.300	6.900	1.600
Herning	6.120	9.600	9.600	0
Holstebro	6.785	8.700	8.700	0
Horsens	10.819	16.800	16.800	0
Ikast-Brande	3.132	4.400	4.400	0
Lemvig	1.444	2.100	2.100	0
Norddjurs	2.721	3.500	3.500	0
Odder	3.239	4.500	4.500	0
Randers	14.409	17.200	17.200	0
Ringkøbing-Skjern	4.429	5.900	5.900	0
Samsø	41	100	100	0
Silkeborg	9.860	14.400	14.400	0
Skanderborg	5.402	6.800	7.100	300
Skive	4.664	6.500	6.500	0
Struer	2.117	3.100	3.100	0
Syddjurs	2.548	3.500	3.500	0
Viborg	11.323	14.400	14.400	0
Århus	63.394	89.700	89.700	0
Total	161.197	221.700	223.600	1.900

Flextur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur samt overslagsår:

Oversigt for Flextur								
	Regnskab 2020	Budgetforslag					Difference	Heraf Indeks
		Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	740.113	1.009.000	1.048.000	1.048.000	1.048.000	1.048.000	39.000	27.000
Hedensted	1.306.401	1.634.000	1.691.000	1.691.000	1.691.000	1.691.000	57.000	43.000
Holstebro	255.082	278.000	287.000	287.000	287.000	287.000	9.000	7.000
Horsens	569.817	645.000	667.000	667.000	667.000	667.000	22.000	17.000
Ikast-Brande	196.961	210.000	254.000	254.000	254.000	254.000	44.000	6.000
Lemvig	625.954	676.000	699.000	699.000	699.000	699.000	23.000	18.000
Norddjurs	1.108.180	1.154.000	1.198.000	1.198.000	1.198.000	1.198.000	44.000	30.000
Odder	163.250	152.000	158.000	158.000	158.000	158.000	6.000	4.000
Randers	455.873	532.000	671.000	671.000	671.000	671.000	139.000	17.000
Ringkøbing-Skjern	924.096	1.980.000	2.047.000	2.047.000	2.047.000	2.047.000	67.000	52.000
Silkeborg	585.966	730.000	758.000	758.000	758.000	758.000	28.000	19.000
Skanderborg	1.643.950	1.753.000	1.814.000	1.814.000	1.814.000	1.814.000	61.000	46.000
Skive	57.659	106.000	108.000	108.000	108.000	108.000	2.000	3.000
Struer	180.026	171.000	199.000	199.000	199.000	199.000	28.000	5.000
Syddjurs	1.785.360	1.876.000	1.941.000	1.941.000	1.941.000	1.941.000	65.000	49.000
Viborg	135.645	207.000	217.000	217.000	217.000	217.000	10.000	5.000
Aarhus	622.376	884.000	916.000	916.000	916.000	916.000	32.000	23.000
Midttrafik	365	0	0	0	0	0	0	0
Total	11.357.075	13.997.000	14.673.000	14.673.000	14.673.000	14.673.000	676.000	371.000

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

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

Oversigt over antal ture - Flextur				
	Regnskab 2020	Budgetforslag		
		Budget 2021	2022	Difference
Favrskov	7.297	12.500	12.500	0
Hedensted	11.710	17.200	17.200	0
Holstebro	2.120	2.200	2.200	0
Horsens	4.257	7.300	7.300	0
Ikast-Brande	3.271	3.900	4.500	600
Lemvig	4.024	6.100	6.100	0
Norddjurs	10.630	16.400	16.400	0
Odder	1.378	1.800	1.800	0
Randers	4.428	5.000	6.100	1.100
Ringkøbing-Skjern	7.757	17.200	17.200	0
Silkeborg	7.625	10.300	10.300	0
Skanderborg	13.981	19.600	19.600	0
Skive	832	1.400	1.400	0
Struer	2.124	2.400	2.700	300
Syddjurs	13.007	18.100	18.100	0
Viborg	2.566	3.900	3.900	0
Aarhus	7.188	10.300	10.300	0
Total	104.195	155.600	157.600	2.000

Flextur Ung

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flextur Ung samt overslagsår:

Oversigt for Flextur Ung								
	Regnskab 2020	Budgetforslag				Difference	Heraf Indeks	
		Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	0	253.000	262.000	262.000	262.000	262.000	9.000	7.000
Norddjurs	0	284.000	293.000	293.000	293.000	293.000	9.000	7.000
Skanderborg	0	93.000	98.000	98.000	98.000	98.000	5.000	2.000
Syddjurs	0	111.000	114.000	114.000	114.000	114.000	3.000	3.000
Total	0	741.000	767.000	767.000	767.000	767.000	26.000	19.000

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

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

Oversigt over antal ture - Flextur Ung				
	Regnskab 2020	Budgetforslag		Difference
		Budget 2021	2022	
Favrskov	0	1.500	1.500	0
Norddjurs	0	1.680	1.680	0
Skanderborg	0	700	700	0
Syddjurs	0	600	600	0
Total	0	4.480	4.480	0

Plustur

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Plustur samt overslagsår:

Oversigt for Plustur								
	Regnskab 2020	Budgetforslag				Difference	Heraf Indeks	
		Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	0	97.000	101.000	101.000	101.000	101.000	4.000	3.000
Lemvig	0	67.000	69.000	69.000	69.000	69.000	2.000	2.000
Norddjurs	0	172.000	177.000	177.000	177.000	177.000	5.000	4.000
Silkeborg	0	70.000	73.000	73.000	73.000	73.000	3.000	2.000
Skanderborg	0	169.000	175.000	175.000	175.000	175.000	6.000	4.000
Total	0	575.000	595.000	595.000	595.000	595.000	20.000	15.000

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

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

Oversigt over antal ture - Plustur				
	Regnskab 2020	Budgetforslag		Difference
		Budget 2021	2022	
Favrskov	0	670	670	0
Norddjurs	0	1.080	1.080	0
Skanderborg	0	1.200	1.200	0
Lemvig	0	300	300	0
Silkeborg	0	500	500	0
Total	0	3.750	3.750	0

Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring

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

Oversigt for Kommunal og Siddende patientbefordring								
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag			Difference	Heraf Indeks	
			2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	8.246.653	7.659.000	8.753.000	8.753.000	8.753.000	8.753.000	1.094.000	222.000
Holstebro	856.221	1.100.000	1.195.000	1.195.000	1.195.000	1.195.000	95.000	30.000
Horsens	2.053.806	2.550.000	2.632.000	2.632.000	2.632.000	2.632.000	82.000	67.000
Lemvig	104.683	159.000	163.000	163.000	163.000	163.000	4.000	4.000
Norddjurs	2.183.981	3.194.000	3.294.000	3.294.000	3.294.000	3.294.000	100.000	83.000
Randers	2.098.467	2.090.000	2.155.000	2.155.000	2.155.000	2.155.000	65.000	55.000
Samsø	21.489	32.000	37.000	37.000	37.000	37.000	5.000	1.000
Silkeborg	1.478.475	2.242.000	2.316.000	2.316.000	2.316.000	2.316.000	74.000	59.000
Skanderborg	28.301	26.000	27.000	27.000	27.000	27.000	1.000	1.000
Skive	9.089.527	9.730.000	10.018.000	10.018.000	10.018.000	10.018.000	288.000	254.000
Syddjurs	1.452.465	2.095.000	2.157.000	2.157.000	2.157.000	2.157.000	62.000	55.000
Viborg	0	0	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	1.000
Århus	3.272.681	4.475.000	4.615.000	4.615.000	4.615.000	4.615.000	140.000	117.000
Region Midtjylland	137.716.769	144.913.000	149.093.000	149.093.000	149.093.000	149.093.000	4.180.000	3.778.000
Fynbus	32.869.525	37.517.000	40.361.000	40.361.000	40.361.000	40.361.000	2.844.000	0
NT	116.026	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	0	0
Sydtrafik	223.497.153	244.388.000	241.504.000	241.504.000	241.504.000	241.504.000	-2.884.000	0
Movia	67.334	0	0	0	0	0	0	0
Total	425.153.555	462.320.000	468.515.000	468.515.000	468.515.000	468.515.000	6.195.000	4.727.000

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

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

Oversigt over antal ture - Kommunal og Siddende patientbefordring				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag	
			2022	Difference
Favrskov	36.033	39.600	44.100	4.500
Holstebro	4.690	6.900	7.300	400
Horsens	11.637	16.500	16.500	0
Lemvig	268	400	400	0
Norddjurs	9.671	17.700	17.700	0
Randers	9.640	10.900	10.900	0
Samsø	53	200	200	0
Silkeborg	8.290	14.600	14.600	0
Skanderborg	214	300	300	0
Skive	46.737	61.000	61.000	0
Syddjurs	5.020	8.900	8.900	0
Viborg	0	0	200	200
Århus	18.908	26.500	26.500	0
Region Midtjylland	391.244	439.000	440.000	1.000
Total	542.405	642.500	648.600	6.100

NOP

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til NOP samt overslagsår:

Oversigt for NOP	Budgetforslag						Difference	Heraf Indeks
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	37.983	100.000	101.000	101.000	101.000	101.000	1.000	0
Hedensted	35.506	93.000	94.000	94.000	94.000	94.000	1.000	0
Herning	14.863	38.000	39.000	39.000	39.000	39.000	1.000	0
Holstebro	28.075	74.000	74.000	74.000	74.000	74.000	0	0
Horsens	67.710	177.000	179.000	179.000	179.000	179.000	2.000	0
Ikast-Brande	11.560	29.000	30.000	30.000	30.000	30.000	1.000	0
Lemvig	11.560	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000	0	0
Norddjurs	67.710	180.000	182.000	182.000	182.000	182.000	2.000	0
Odder	17.340	45.000	46.000	46.000	46.000	46.000	1.000	0
Randers	50.369	133.000	134.000	134.000	134.000	134.000	1.000	0
Ringkøbing-Skjern	30.552	80.000	81.000	81.000	81.000	81.000	1.000	0
Samsø	0	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0	0
Silkeborg	58.627	155.000	157.000	157.000	157.000	157.000	2.000	0
Skanderborg	39.635	103.000	104.000	104.000	104.000	104.000	1.000	0
Skive	43.764	116.000	117.000	117.000	117.000	117.000	1.000	0
Struer	5.780	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000	0	0
Syddjurs	49.544	130.000	132.000	132.000	132.000	132.000	2.000	0
Viborg	28.075	73.000	74.000	74.000	74.000	74.000	1.000	0
Aarhus	182.486	482.000	488.000	488.000	488.000	488.000	6.000	0
Region Midtjylland	718.383	1.898.000	1.919.000	1.919.000	1.919.000	1.919.000	21.000	0
Midttrafik - forskudt finansiering	0	0	8.265.000	9.135.860	665.000	-4.011.000	8.265.000	0
Total	1.499.522	3.955.000	12.265.000	13.135.860	4.665.000	-11.000	8.310.000	0

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 udgør nuværende betalingsplan med forbehold for eventuelle ændringer.

Tog og Letbane

Letbanedrift

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

Oversigt for Letbane								
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag			Difference	Heraf Indeks	
			2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Aarhus	90.423.233	80.035.000	80.726.000	80.726.000	80.726.000	80.726.000	691.000	1.250.000
Region Midtjylland	121.833.233	111.505.000	112.322.000	112.322.000	112.322.000	112.322.000	817.000	1.250.000
Staten	1.613.227	0	0	0	0	0	0	0
Total	213.869.692	191.540.000	193.048.000	193.048.000	193.048.000	193.048.000	1.508.000	2.500.000

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

Togdrift

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

Oversigt for Tog								
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag			Difference	Heraf Indeks	
			2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Region Midtjylland	31.666.795	59.354.000	63.469.000	62.219.000	62.069.000	65.069.000	4.115.000	1.600.000
Staten	46.366	0	0	0	0	0	0	0
Total	31.713.160	59.354.000	63.469.000	62.219.000	62.069.000	65.069.000	4.115.000	1.600.000

Budgettet for overslagsårene 2023-2025 tager udgangspunkt i budget 2022 med indarbejdelse af stigende indtægter på Lemvigbanen og Holstebro-Skjern, som følge af en mindre corona-effekt og flere rejser i kollektiv trafik.

Administration

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til trafikselskabet samt overslagsår:

Oversigt for Trafikselskab								
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag			Difference	Heraf Indeks	
			2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	1.155.000	1.152.000	1.285.000	1.285.000	1.285.000	1.285.000	133.000	24.000
Hedensted	890.000	960.000	1.103.000	1.103.000	1.103.000	1.103.000	143.000	20.000
Herning	3.943.000	3.928.000	4.080.000	4.080.000	4.080.000	4.080.000	152.000	82.000
Holstebro	2.139.000	2.198.000	2.261.000	2.261.000	2.261.000	2.261.000	63.000	46.000
Horsens	5.091.000	5.473.000	5.846.000	5.846.000	5.846.000	5.846.000	373.000	115.000
Ikast-Brande	1.177.000	1.191.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000	44.000	25.000
Lemvig	434.000	426.000	430.000	430.000	430.000	430.000	4.000	9.000
Norddjurs	1.271.000	1.406.000	1.472.000	1.472.000	1.472.000	1.472.000	66.000	30.000
Odder	1.039.000	1.033.000	1.030.000	1.030.000	1.030.000	1.030.000	-3.000	22.000
Randers	7.409.000	7.515.000	7.811.000	7.811.000	7.811.000	7.811.000	296.000	158.000
Ringkøbing-Skjern	1.983.000	1.874.000	1.916.000	1.916.000	1.916.000	1.916.000	42.000	39.000
Samsø	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	0	0
Silkeborg	5.531.000	5.328.000	5.395.000	5.395.000	5.395.000	5.395.000	67.000	112.000
Skanderborg	1.965.000	1.990.000	2.007.000	2.007.000	2.007.000	2.007.000	17.000	42.000
Skive	2.657.000	2.714.000	2.782.000	2.782.000	2.782.000	2.782.000	68.000	57.000
Struer	716.000	742.000	715.000	715.000	715.000	715.000	-27.000	16.000
Syddjurs	1.554.000	1.586.000	1.592.000	1.592.000	1.592.000	1.592.000	6.000	33.000
Viborg	5.076.000	5.150.000	5.310.000	5.310.000	5.310.000	5.310.000	160.000	108.000
Århus	39.082.000	39.110.000	40.480.000	40.480.000	40.480.000	40.480.000	1.370.000	817.000
Region Midtjylland	37.235.000	38.359.180	38.431.000	38.431.000	38.431.000	38.431.000	71.820	792.000
Total	120.354.000	122.142.180	125.188.000	125.188.000	125.188.000	125.188.000	3.045.820	2.547.000

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

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol samt overslagsår:

Oversigt for Billetkontrol								
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag			Difference	Heraf Indeks	
			2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	908	8.000	9.000	9.000	9.000	9.000	1.000	170
Hedensted	2.118	8.000	9.000	9.000	9.000	9.000	1.000	170
Herning	59.000	38.000	46.000	46.000	46.000	46.000	8.000	821
Holstebro	44.584	16.000	22.000	22.000	22.000	22.000	6.000	329
Horsens	112.904	43.000	55.000	55.000	55.000	55.000	12.000	953
Norddjurs	4.294	8.000	10.000	10.000	10.000	10.000	2.000	170
Odder	8.199	8.000	9.000	9.000	9.000	9.000	1.000	170
Randers	130.656	76.000	100.000	100.000	100.000	100.000	24.000	1.689
Ringkøbing-Skjern	5.121	16.000	7.000	7.000	7.000	7.000	-9.000	170
Silkeborg	262.149	207.000	244.000	244.000	244.000	244.000	37.000	4.650
Skanderborg	15.096	10.000	13.000	13.000	13.000	13.000	3.000	224
Skive	51.514	28.000	36.000	36.000	36.000	36.000	8.000	614
Struer	6.353	8.000	9.000	9.000	9.000	9.000	1.000	170
Syddjurs	3.630	8.000	11.000	11.000	11.000	11.000	3.000	193
Viborg	82.988	51.000	65.000	65.000	65.000	65.000	14.000	1.133
Århus	6.408.794	4.173.000	6.482.000	6.482.000	6.482.000	6.482.000	2.309.000	196.723
Region Midtjylland	1.255.120	71.000	1.442.000	1.442.000	1.442.000	1.442.000	1.371.000	81.651
Staten	6.673.025	0	0	0	0	0	0	0
Total	15.126.452	4.777.000	8.569.000	8.569.000	8.569.000	8.569.000	3.792.000	290.000

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

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner samt overslagsår:

Oversigt for Tjenestemandspension								
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag			Difference	Heraf Indeks	
			2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	12.375	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	0	0
Hedensted	8.720	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	0	0
Herning	58.677	61.000	62.000	62.000	62.000	62.000	1.000	1.000
Holstebro	38.653	40.000	41.000	41.000	41.000	41.000	1.000	1.000
Horsens	60.262	63.000	64.000	64.000	64.000	64.000	1.000	1.000
Ikast-Brande	14.716	15.000	16.000	16.000	16.000	16.000	1.000	1.000
Lemvig	7.811	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	0	0
Norddjurs	12.080	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	0	0
Odder	5.423	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	0	0
Randers	107.648	112.000	114.000	114.000	114.000	114.000	2.000	2.000
Ringkøbing-Skjern	29.684	31.000	32.000	32.000	32.000	32.000	1.000	1.000
Silkeborg	78.813	82.000	84.000	84.000	84.000	84.000	2.000	2.000
Skanderborg	21.422	22.000	23.000	23.000	23.000	23.000	1.000	1.000
Skive	40.510	42.000	43.000	43.000	43.000	43.000	1.000	1.000
Struer	10.990	11.000	12.000	12.000	12.000	12.000	1.000	1.000
Syddjurs	16.988	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	0	0
Viborg	71.161	74.000	76.000	76.000	76.000	76.000	2.000	2.000
Aarhus	514.336	535.000	546.000	546.000	546.000	546.000	11.000	11.000
Region Midtjylland	716.029	745.000	760.000	760.000	760.000	760.000	15.000	15.000
Total	1.826.297	1.900.000	1.940.000	1.940.000	1.940.000	1.940.000	40.000	40.000

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

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet samt overslagsår:

Oversigt for Letbanesekretariat								
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag			Difference	Heraf Indeks	
			2022	BO 2023	BO 2024			BO 2025
Favrskov	42.000	43.000	44.000	44.000	44.000	44.000	1.000	1.000
Norddjurs	42.000	43.000	44.000	44.000	44.000	44.000	1.000	1.000
Odder	42.000	43.000	44.000	44.000	44.000	44.000	1.000	1.000
Randers	42.000	43.000	44.000	44.000	44.000	44.000	1.000	1.000
Silkeborg	42.000	43.000	44.000	44.000	44.000	44.000	1.000	1.000
Skanderborg	42.000	43.000	44.000	44.000	44.000	44.000	1.000	1.000
Syddjurs	42.000	43.000	44.000	44.000	44.000	44.000	1.000	1.000
Aarhus	230.000	236.000	240.000	240.000	240.000	240.000	4.000	4.000
Region Midtjylland	416.000	426.000	435.000	435.000	435.000	435.000	9.000	9.000
Midttrafik	104.000	107.000	109.000	109.000	109.000	109.000	2.000	2.000
Total	1.044.000	1.070.000	1.092.000	1.092.000	1.092.000	1.092.000	22.000	22.000

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

Finansielt afkast

Nedenstående tabel angiver fordelingen af finansielt afkast samt overslagsår:

	Budgetforslag						Difference	Heraf Indeks
	Regnskab 2020	Budget 2021	2022	BO 2023	BO 2024	BO 2025		
Favrskov	-10.719	0	0	0	0	0	0	0
Hedensted	-2.781	0	0	0	0	0	0	0
Herning	-18.035	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	-7.359	0	0	0	0	0	0	0
Horsens	-18.550	0	0	0	0	0	0	0
Ikast-Brande	-6.470	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	-4.152	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	-10.741	0	0	0	0	0	0	0
Odder	-3.495	0	0	0	0	0	0	0
Randers	-31.430	0	0	0	0	0	0	0
Region Midtjylland	-353.486	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	-10.880	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	-19.799	0	0	0	0	0	0	0
Skanderborg	-11.745	0	0	0	0	0	0	0
Skive	-14.241	0	0	0	0	0	0	0
Struer	-2.181	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	-8.751	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	-16.535	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	-199.757	0	0	0	0	0	0	0
Total	-751.107	0	0	0	0	0	0	0

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

Bilag 3

Budget 2022, 1. behandling – Bestilleroverblik

Nedenfor vises et overblik over Budget 2022, 1. behandling for alle bestillere. For alle bestillere er der væsentlige afvigelser i forhold til budgettet for 2021.

På udgiftssiden er der meromkostninger, som følge af ændrede udmeldinger om omkostningsindex fra Trafikselskaberne i Danmark, samt forventede udgifter til ekstraordinær rengøring som følge af corona-situationen.

På indtægtssiden er der mindreindtægter, som følge af en anslået indtægtsnedgang på 13 % som langtidseffekt af corona-situationen. Desuden er der ændringer i indtægtsbudgettet som følge af 50 % implementering af ny indtægtsdelingsmodel.

Det er i budgettet ikke forudsat, at der vil ske statslig kompensation i 2022 for corona-effekter på udgifts- og indtægtssiden. Skulle der blive lavet aftale om en sådan kompensation, vil budgetterne blive reguleret tilsvarende.

I budgetforslagets bilag 4, er der mere uddybende forklaringer på afvigelser i forhold til budget 2021.

Bestilleropsummering				
	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
Favrskov	25.537.128	26.129.000	27.963.000	1.834.000
Hedensted	7.456.513	7.540.000	8.904.000	1.364.000
Herning	49.641.470	48.044.000	51.153.000	3.109.000
Holstebro	19.566.044	19.299.000	20.685.000	1.386.000
Horsens	52.813.614	52.941.000	59.375.000	6.434.000
Ikast-Brande	15.718.789	16.529.000	17.426.000	897.000
Lemvig	9.794.344	10.091.000	10.734.000	643.000
Norddjurs	24.711.957	29.982.000	30.168.000	186.000
Odder	9.894.153	10.927.000	9.822.000	-1.105.000
Randers	85.554.396	80.312.000	87.869.000	7.557.000
Ringkøbing-Skjern	26.152.686	25.820.000	26.821.000	1.001.000
Samsø	40.288	56.000	62.000	6.000
Silkeborg	49.888.320	45.843.000	50.450.000	4.607.000
Skanderborg	30.512.668	29.496.000	29.267.000	-229.000
Skive	36.798.325	36.540.000	38.158.000	1.618.000
Struer	5.700.488	5.883.000	6.052.000	169.000
Syddjurs	22.424.780	22.575.000	25.075.000	2.500.000
Viborg	44.527.655	41.122.000	46.838.000	5.716.000
Aarhus	411.562.423	342.739.000	402.334.000	59.595.000
Region Midtjylland	610.412.772	570.350.180	618.650.000	48.299.820
Fynbus	32.869.525	37.517.000	40.361.000	2.844.000
Midttrafik	105.044	107.000	109.000	2.000
Movia	125.980	0	0	0
NT	116.026	150.000	150.000	0
Sydtrafik	223.497.153	244.388.000	241.504.000	-2.884.000
Staten	31.255.298	0	0	0
Midttrafik - forskudt finansiering	0	0	8.265.000	8.265.000
Total	1.826.677.839	1.704.380.180	1.858.195.000	153.814.820

Budget 2022, 1. behandling – Favrskov Kommune

Favrskov - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
25.537.128	26.129.000	27.963.000	1.834.000

Budgetforslaget viser udgifter for Favrskov Kommune på 28,0 mio. kr. Det er 1,8 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til ændringen er øgede kørselsudgifter på 1,63 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for busdrift, ekstra busrengøring og øget kørselsomfang.

Desuden forventes merudgifter på ca. 1 mio. kr. til kommunalkørsel på Flextrafik. Der er tale om en merudgift i forbindelse med specialkørsel med børn.

På indtægtssiden forventes merindtægter for Favrskov Kommune på samlet 0,8 mio. kr. Det skyldes den delvise implementering af ny indtægtsdelingsmodel, der dog til dels modregnes af forventningen om generelt færre indtægter i 2022.

Budget 2022, 1. behandling – Hedensted Kommune

Hedensted - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
7.456.513	7.540.000	8.904.000	1.364.000

Budgetforslaget viser udgifter for Hedensted Kommune på 8,9 mio. kr. Det er 1,4 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til ændringen er øgede kørselsudgifter på 0,5 mio. kr., primært som følge af øget omkostningsindex for busdrift og ekstra busrengøring.

Der er mindreindtægter på 0,4 mio. kr. som følge af forventningen om generelt færre indtægter i 2022.

På regionalt tilskud er der mindreindtægt på knap 0,2 mio. kr., som følge af at Regionens tilskud til rute 104 bortfalder ved køreplansskiftet i 2022.

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

Budget 2022, 1. behandling – Herning Kommune

Herning - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
49.641.470	48.044.000	51.153.000	3.109.000

Budgetforslaget viser udgifter for Herning Kommune på 51,2 mio. kr. Det er 3,1 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til ændringer er øgede kørselsudgifter på 1,3 mio. kr. som følge af øget omkostningsindex for busdrift og ekstra busrengøring, som dog delvist modsvares af en faldende timepris i forbindelse med et udbud.

Der er mindreindtægter på 1,6 mio. kr., som følge af forventningen om generelt færre indtægter i 2022, og som konsekvens af delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel.

Budget 2022, 1. behandling – Holstebro Kommune

Holstebro - Bestilleropsummering

	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
	19.566.044	19.299.000	20.685.000	1.386.000

Budgetforslaget viser udgifter for Holstebro Kommune på 20,7 mio. kr. Det er 1,4 mio. kr. over budgettet for 2021.

Den væsentligste årsag er mindreindtægter på 1,6 mio. kr. som følge af forventningen om generelt færre indtægter i 2022, og som konsekvens af delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel.

Kørselsudgifterne er reduceret med 0,6 mio. kr. som følge af anslået bruttobesparelse på 1,0 mio. kr. ifm. kontraktforlængelse. Dette modsvares delvist af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra busrengøring.

Budget 2022, 1. behandling – Horsens Kommune

Horsens - Bestilleropsummering

	Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
	52.813.614	52.941.000	59.375.000	6.434.000

Budgetforslaget viser udgifter for Horsens Kommune på 59,4 mio. kr. Det er 6,4 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til ændringen er øgede kørselsudgifter på 2,4 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra busrengøring.

Der er mindreindtægter på 3,1 mio. kr., som følge af generelt færre indtægter i 2022, og som konsekvens af delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel. Det skal bemærkes at indførelse af gratis kørsel for pensionister i Horsens Kommune har bidraget til indtægtsfaldet.

Budget 2022, 1. behandling – Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
15.718.789	16.529.000	17.426.000	897.000

Budgetforslaget viser udgifter for Ikast-Brande Kommune på 17,4 mio. kr. Det er 0,9 mio. kr. over budgettet for 2021.

Den væsentligste årsag til ændringen er øgede kørselsudgifter på 0,7 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra busrengøring.

Budget 2022, 1. behandling – Lemvig Kommune

Lemvig - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
9.794.344	10.091.000	10.734.000	643.000

Budgetforslaget viser udgifter for Lemvig Kommune på 10,7 mio. kr. Det er 0,6 mio. kr. over budgettet for 2021.

Den væsentligste årsag til ændringen er øgede kørselsudgifter på 0,6 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra busrengøring.

Budget 2022, 1. behandling – Norddjurs Kommune

Norddjurs - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
24.711.957	29.982.000	30.168.000	186.000

Budgetforslaget viser udgifter for Norddjurs Kommune på 30,2 mio. kr. Det er 0,2 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til ændringen er faldende tilskud fra regionen til uddannelsesruter på 0,3 mio. kr. Tilskuddet til rute 351 ophører ved køreplansskiftet i 2022. Der er desuden marginale merudgifter til buskørsel som følge af stigende omkostningsindex samt marginale mindreindtægter som følge af forventning om færre passagerer i 2022.

De forskellige merudgifter i budgettet modsvares dog delvist af en forventet mindreudgift på 0,5 mio. kr. til kommunens flexbusser, som baggrund af den faktiske kørsel de senere år.

Budget 2022, 1. behandling – Odder Kommune

Odder - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
9.894.153	10.927.000	9.822.000	-1.105.000

Budgetforslaget viser udgifter for Odder Kommune på 9,8 mio. kr. Det er 1,1 mio. kr. mindre end budgettet for 2021.

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

Dertil kommer merindtægter som følge af delvis implementering af ny indtægtsdeling, der dog delvis modsvares af faldende indtægter som følge af generelt færre indtægter i 2022. Indtægterne forventes samlet at stige med ca. 0,3 mio. kr.

Budget 2022, 1. behandling – Randers Kommune

Randers - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
85.554.396	80.312.000	87.869.000	7.557.000

Budgetforslaget viser udgifter for Randers Kommune på 87,9 mio. kt. Det er 7,6 mio. kr. over budgettet for 2021.

Den væsentligste årsag er mindreindtægter på 3,9 mio. kr., som følge af færre indtægter i 2022 og som konsekvens af delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel. Dertil kommer merudgifter til buskørsel som følge af stigende omkostningsindex og ekstra busrengøring.

Budget 2022, 1. behandling – Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
26.152.686	25.820.000	26.821.000	1.001.000

Budgetforslaget viser udgifter for Ringkøbing-Skjern Kommune på 26,8 mio. kr. Det er 1,0 mio. kr. over budgettet for 2021.

Merudgiften kan primært henføres til øgede kørselsudgifter på 1,2 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra busrengøring.

Budget 2022, 1. behandling – Silkeborg Kommune

Silkeborg - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
49.888.320	45.843.000	50.450.000	4.607.000

Budgetforslaget viser udgifter for Silkeborg Kommune på 50,5 mio. kr. Det er 4,6 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager er øgede kørselsudgifter på 1,6 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra busrengøring.

Desuden er der faldende indtægter på 2,8 mio. kr., som følge af delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel og forventet fald i passagertal i 2022 generelt.

Budget 2022, 1. behandling – Skanderborg Kommune

Skanderborg - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
30.512.668	29.496.000	29.267.000	-229.000

Budgetforslaget viser udgifter for Skanderborg Kommune på 29,3 mio. kr. Det er 0,2 mio. kr. mindre end budgettet for 2021.

Den væsentligste årsag hertil er øgede indtægter som følge af delvis indførelse af ny indtægtsdelingsmodel. Dette modsvares dog delvist af færre indtægter som følge af generelt færre passagerer. Samlet forventes indtægterne at stige med 0,7 mio. kr.

Budget 2022, 1. behandling – Skive Kommune

Skive - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
36.798.325	36.540.000	38.158.000	1.618.000

Budgetforslaget viser udgifter for Skive Kommune på 38,2 mio. kr. Det er 1,6 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til ændringen er øgede kørselsudgifter på 0,7 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra rengøring.

Der er faldende indtægter på 0,8 mio. kr. som skyldes generelt færre indtægter i 2022.

Budget 2022, 1. behandling – Struer Kommune

Struer - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
5.700.488	5.883.000	6.052.000	169.000

Budgetforslaget viser udgifter for Struer Kommune på 6,1 mio. kr. Det er 0,2 mio. kr. over budgettet for 2021.

Merudgiften skyldes primært færre indtægter på 0,1 mio. kr. som følge af generel forventning om færre passagerer i 2022. Desuden er der merudgifter som følge af bortfald af regionens tilskud til uddannelsesruter fra køreplansskiftet i 2022 på 0,3 mio. kr.

Der er færre omkostninger til buskørsel på 0,2 mio. kr. på grund af reduktion i kørselsomfanget.

Budget 2022, 1. behandling – Syddjurs Kommune

Syddjurs - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
22.424.780	22.575.000	25.075.000	2.500.000

Budgetforslaget viser udgifter for Syddjurs Kommune på 25,1 mio. kr. Det er 2,5 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til merudgiften er øgede kørselsudgifter på 1,0 mio. kr. som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra rengøring.

Desuden er der faldende indtægter på 0,9 mio. kr. som konsekvens af et forventet fald i passagertal i 2022 og delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel.

Budget 2022, 1. behandling – Viborg Kommune

Viborg - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
44.527.655	41.122.000	46.838.000	5.716.000

Budgetforslaget viser udgifter for Viborg Kommune på 46,8 mio. kr. Det er 5,7 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til merudgifter er øgede kørselsudgifter på 2,1 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra rengøring.

Desuden er der faldende indtægter på ca. 3,0 mio. kr., som konsekvens af forventet fald i passagertal i 2022 og delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel.

Budget 2022, 1. behandling – Aarhus Kommune

Aarhus - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
411.562.423	342.739.000	402.334.000	59.595.000

Budgetforslaget viser udgifter for Aarhus Kommune på 402,3 mio. kr. Det er 59,6 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til merudgiften er øgede kørselsudgifter på 18,6 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra rengøring.

Desuden er der faldende indtægter på 36,1 mio. kr., som konsekvens af et forventet fald i passagertal i 2022 og delvis implementering af ny indtægtsdelingsmodel.

På Letbanen er indtægterne opskrevet med 4,0 mio. kr., på baggrund af et ønske fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Samtidig forventes udgiftsstigninger på 5,5 mio. kr., så netto er der tale om en stigning i netto-udgiften på ca. 1,5 mio. kr., hvoraf halvdelen kan henføres til Aarhus Kommune.

Budget 2022, 1. behandling – Region Midtjylland

Region Midtjylland - Bestilleropsummering

Regnskab 2020	Budget 2021	Budgetforslag 2022	Difference
610.412.772	570.350.180	618.650.000	48.299.820

Budgetforslaget viser udgifter for Region Midtjylland på 618,7 mio. kr. Det er 48,3 mio. kr. over budgettet for 2021.

De væsentligste årsager til merudgiften er øgede kørselsudgifter på 22,6 mio. kr., som følge af øget omkostningsindex for buskørsel og ekstra rengøring.

Desuden er der faldende indtægter på 20,3 mio. kr. Det skyldes forventning om et generelt fald i passagertal i 2022, som dog for Regionens vedkommende delvist modsvarer af øgede indtægter i forbindelse med delvis indfasning af ny indtægtsdelingsmodel.

Af andre afvigelser kan nævnes forventede merudgifter til siddende patientbefordring på 4,2 mio. kr., som følge af forventninger om et højere aktivitetsniveau i 2022 sammenholdt med 2021.

Endelig er der merudgifter til togdrift på 4,1 mio. kr., som også primært kan henføres til forventninger om færre indtægter på Lemvigbanen samt strækningen Holstebro-Skjern som følge af langtidseffekten af corona.

På Letbanen er indtægterne opskrevet med 4,0 mio. kr., på baggrund af et ønske fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Samtidig forventes udgiftsstigninger på 5,5 mio. kr., så netto er der tale om en stigning i netto-udgiften på ca. 1,5 mio. kr., hvoraf halvdelen kan henføres til Regionen.

NY INDTÆGTSMODEL OG DENS RESULTATER

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.

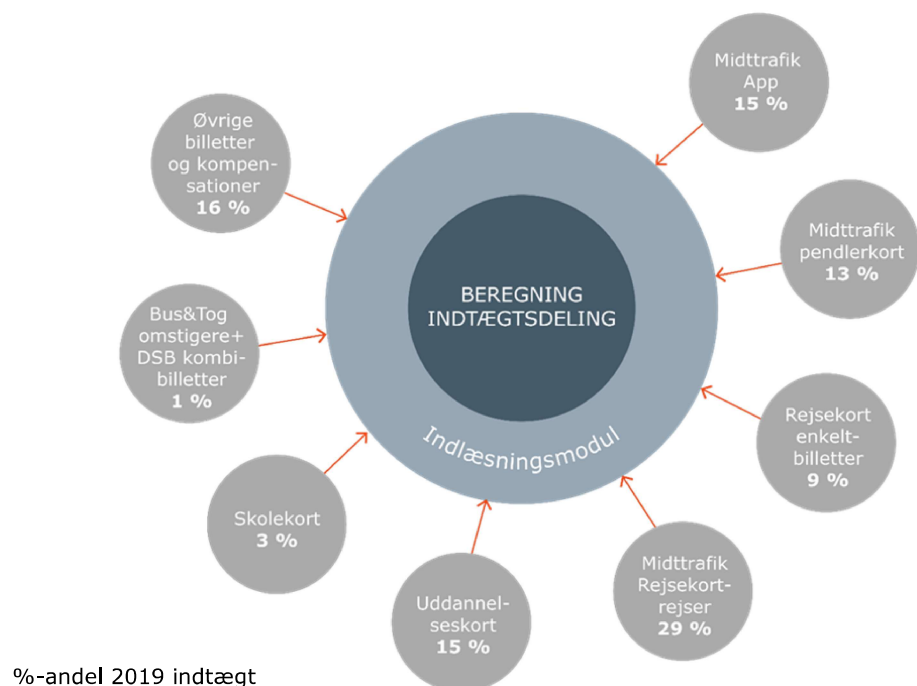
Dette notat beskriver de overordnede principper i metoden til ny indtægtsdeling blandt bestillerne i Midttrafik og præsenterer udvalgte resultater gennem eksempler på konkrete billetters indtægtsfordeling.

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 rejselængde. (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.

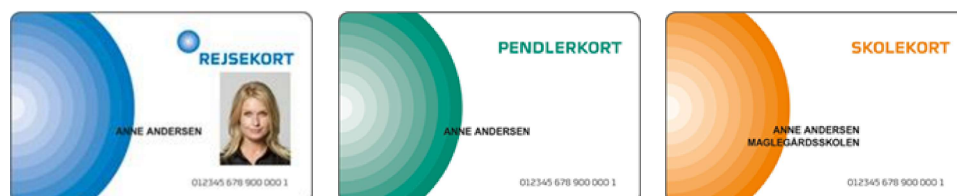
I det efterfølgende gennemgås de enkelte billettyper og datakilder med en beskrivelse af, hvordan indtægtsdelingen er fastlagt i forhold til de fire principper.

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 oprindelig 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 rutesfordes 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 trafikelskabet 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 ruteforddeles 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 compensationen 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 billettetype, 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.
- > **Værnepligtskort**
Middtrafik modtager kompensation fra staten for gratis rejser på værnepligtskort. Disse fordeles i forhold til generel omsætning, dog med en vurderet forhåndstildeling til kommuner, hvor der er kaserner. Den samlede indtægt for Værnepligtskort 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 trafiksekskaber 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.

Afvigelse mellem regnskab og ny indtægtsdelingsmodel

Simulering 2019

Bestiller	indtægter Regnskab 2019	indtægter Ny indtægsdeling	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	-	-	-
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	4.508.430	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	- 0

Simulering 2020

Bestiller	indtægter Regnskab 2020	indtægter Ny indtægsdeling	Afvigelse
Favrskov Kommune	1.000.794	2.613.046	1.612.252
Hedensted Kommune	2.258.060	2.343.459	85.399
Herning Kommune	9.969.612	8.281.384	- 1.688.228
Holstebro Kommune	4.013.631	2.589.756	- 1.423.875
Horsens Kommune	15.414.045	12.779.851	- 2.634.194
Ikast-Brande Kommune	41.816	56.386	14.570
Lemvig Kommune	-	-	-
Norddjurs Kommune	1.679.606	1.965.208	285.602
Odder Kommune	1.062.821	1.918.888	856.067
Randers Kommune	22.339.823	20.316.986	- 2.022.837
Ringkøbing-Skjern Kommune	3.375.774	3.146.695	- 229.079
Silkeborg Kommune	16.293.573	14.732.749	- 1.560.824
Skanderborg Kommune	4.223.408	6.535.406	2.311.998
Skive Kommune	5.515.520	5.916.665	401.145
Struer Kommune	733.172	677.690	- 55.482
Syddjurs Kommune	4.067.295	3.785.713	- 281.582
Viborg Kommune	12.489.021	11.087.186	- 1.401.835
Aarhus Kommune	193.839.786	181.619.247	- 12.220.539
Region Midtjylland	180.645.270	192.928.327	12.283.057
Letbanen	52.159.955	58.364.456	6.204.501
Lemvigbanen	2.108.192	1.572.075	- 536.117
Erstatningsbusser			-
I alt	533.231.174	533.231.174	- 0

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, foreslår 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 opfangе 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 trafiksekskaber

NT (Nordjyllands Trafiksekskab)

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 to 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.

Gør den kollektive transport mere attraktiv: 10 bud til bedre service



FoUbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls

Passagerernes 10 bud til serviceforbedringer i bus og tog

En mobilitetsplan skal være med til at sikre, at den kollektive transport bliver mere attraktiv for endnu flere i form af bedre punktlighed, kortere rejsetid, et attraktivt udbud af afgang og konkurrencedygtige priser. Meget af dette kræver store og langsigtede investeringer, der ofte først vil kunne mærkes af passagererne om flere år.

En attraktiv kollektiv transport er dog langt mere end skinner, signaler og busbaner. For at kollektiv transport skal være attraktiv, skal alle 'de små ting' også være på plads: servicen, informationen, rengøringen, den personlige kontakt og så videre. Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk har siden 2014 været i løbende kontakt med passagererne og undersøgt deres transportbehov. På den baggrund har vi formuleret 10 bud på serviceforbedringer, der kan komme de millioner af passagerer, der allerede bruger den kollektive transport, til gavn samt være med til at tiltrække endnu flere passagerer. Vi håber, at disse bud – sammen med de store og langsigtede investeringer – vil indgå i den kommende, grønne mobilitetsplan. Forslagene uddybes i det efterfølgende.

- 1. Indfør et betalingsloft på rejsekortet, så passagererne aldrig betaler mere end for et pendlerkort**
- 2. Tilbyd mere fleksible pendlerkort og billetprodukter – som passer til en fremtid med mere hjemmearbejde**
- 3. Indfør en fælles, tværgående rejsetidsgaranti – så der bliver taget ansvar for passagerens samlede rejse**
- 4. Gør udbetalingen af rejsetidsgaranti automatisk, hvor det er muligt**
- 5. Styrk informationen på rejsen**
 - Sæt realtidsskærme op på alle togstationer og større busstoppesteder
 - Sæt fart på udviklingen af Rejseplanen, så alle har adgang til at få realtidsinformation på rejsen
- 6. Giv kompensation til passagerer, der rammes af sporarbejder**
- 7. Genåbn toiletterne på busterminaler og togstationer**
- 8. Gør stationen til et rart og trygt sted at være**
 - Mere personlig service og synligt personale
 - Prioriter rengøring, vedligehold og godt lys
 - Skab liv på stationerne med kunst, foreninger, caféer og butikker
 - Gør det nemt at lave fejlmeldinger
- 9. Skab bedre tilgængelighed for mennesker med bevægelseshandicap**
 - Stil krav om automatiske busramper og universelt design ved indkøb af nye busser
 - Ombyg togperroner, så de understøtter niveaufri indstigning
 - Sørg for tilgængelighed til togstationer og perroner
- 10. Gør det nemmere at kombinere cyklen og kollektiv transport**
 - Udbyg mulighederne for at have cyklen med i bussen og toget, og ensret reglerne
 - Investér i mere og bedre cykelparkering, og skab trygge adgangsveje til og fra stationer og knudepunkter.

6 overordnede bud til bedre kollektiv transport

I dette udspil koncentrerer vi os om de serviceforbedringer, der kan indføres på kort eller mellemlangt sigt. Skal den kollektive transport for alvor kunne tiltrække flere passagerer og opfylde sit potentiale for at bidrage til grøn mobilitet, er det dog også nødvendigt med større investeringer og beslutninger.

Vi giver her 6 overordnede bud, som bør være pejlemærker for investeringer i den kollektive transport i den grønne mobilitetsplan.

- 1.** Sæt mål om passagervækst, som trafikkselskaber, togselskaber, operatører, myndigheder, infrastrukturforvaltere, ejendomsforvaltere m.fl. bindes af og skal arbejde sammen om at nå – og afsæt midler til at nå målene
- 2.** Lav en prisstruktur, der skaber den rigtige konkurrencesituation i forhold til alternativerne til kollektiv transport – gang, cykling, bil og fly
- 3.** Tilbyd en attraktiv dækning og frekvens i den kollektive transport, også udenfor de store byer
- 4.** Invester i, at busserne kan komme hurtigt og punktligt frem – busbaner, prioritering i lyskryds og BRT
- 5.** Følg op på de investeringer, der allerede foretages i banetrafikken, med investeringer i hastighedsopgraderinger, nye baner, nyt materiel, letbaner og metro
- 6.** Sørg for, at der er incitamenter, rammer og ressourcer, der gør det muligt at sætte passagererne i centrum, når arbejdet på jernbanen planlægges, blandt andet så antallet af lange totalspærringer begrænses.

Find mere viden og se flere anbefalinger om, hvordan vi får flere til at vælge den kollektive transport i Passagerpulsens rapport 'Danskerne, kollektiv transport og grøn omstilling 2020'.¹

¹ <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-kollektiv-transport-og-groen-omstilling>

1.

Indfør et betalingsloft på rejsekort, så passagererne aldrig betaler mere end for et pendlerkort

Et betalingsloft eller *capping* er et system, hvor der er en grænse for, hvor meget passagererne kan komme til at betale for rejser over en bestemt periode. Rammer passagererne loftet, betaler de ikke mere for deres rejser i resten af perioden. Grænsen sættes ved prisen for et periodekort på samme strækning.

Hvorfor?

Med et betalingsloft behøver den enkelte passager ikke at forudse, om det bedst kan betale sig at købe et periodekort eller at betale per rejse med rejsekortet. Dette kan være relevant for passagerer, der ikke ved præcist, hvor mange dage de henholdsvis cykler og bruger kollektiv transport, eller hvor mange dage de skal arbejde hjemme i en periode. Betalingsloftet giver passagererne sikkerhed for den maksimale, månedlige udgift. Det giver tryghed, og det gør det lettere at budgettere og vælge den kollektive transport til.

Passagererne giver via rejsekortet rigtig mange data til trafikselskaberne om deres rejser. Ved at indføre et betalingsloft kan disse data komme den enkelte passager mærkbart til gavn.

Undersøgelser underbygger, at passagererne generelt har svært ved at finde den bedste og billigste billet i den kollektive transport. Det risikerer at gøre den kollektive transport mindre attraktiv og få flere til at vælge den fra.

- Cirka 1 ud af 3 af passagerer er utilfredse med muligheden for at finde den billigste billet til rejser med offentlig transport, og næsten halvdelen er utilfredse med overskueligheden af de forskellige billettyper og rabattyper til offentlig transport. (Rejsekort & Rejseplan A/S)
- Hver fjerde rejsekortbruger rejser mere end 4 gange om ugen. Herved betaler de muligvis mere, end hvis de havde købt et pendlerkort. I udgangspunktet kan et pendlerkort betale sig, hvis man rejser mere end 26 gange om måneden på samme strækning – cirka svarende til ud og hjem 3-4 dage om ugen eller mere. (Passagerpuls)

Hvordan?

Billetprodukter med betalingsloft/*capping* findes allerede flere steder i verden, blandt andet i London.

DOT gennemførte i foråret 2018 i samarbejde med Rejsekort A/S et begrænset forsøg med et pendlerprodukt baseret på et betalingsloft med deltagelse af 20 forsøgspersoner. Rejsekort A/S bemærkede i den forbindelse, at det er teknisk muligt, at et 'back office-baseret betalingsloft kan etableres, herunder også automatisk refusion af overskydende betaling.'

I DOT's forsøg blev der brugt forskellige modeller for betalingsloft. I nogle modeller fastlagde systemet automatisk den optimale pendlingsrelation eller pendlingsafstand på baggrund af passagerens rejsemønstre – og beregnede på denne baggrund, om passageren overskred prisen for et pendlerkort. Andre var baseret på en model, hvor passageren på forhånd valgte en relation, som betalingsloftet blev fastlagt ud fra.

Fra et passagerperspektiv er en model, hvor den optimale pendlerrelation- eller afstand automatisk bliver beregnet, umiddelbart at foretrække.

Hvad vil effekten være?

Passagererne vil opleve et mere brugervenligt og intelligent billetsystem, der automatisk giver dem den bedste løsning. En del højfrekvente passagerer vil sandsynligvis opleve at spare penge. Dette kan øge tilfredsheden og tiltrække flere passagerer, særligt fordi de passagerer, der oplever at spare penge, vil omtale dette i deres omgangskreds. Selskaberne skal selvfølgelig også markedsføre dette aktivt.

I DOT's forsøg blev cirka 12 procent af deltagerne forbrug refunderet, fordi de havde betalt mere end prisen for et pendlerkort for deres rejsekortrejser. Samlet set sparede andre deltagere cirka 20 procent, fordi deres forbrug lå under prisen for et pendlerkort. I DOT's beskrivelse af forsøget nævnes det også, at den faktiske besparelse i nogle tilfælde vil kunne være mindre.

I DOT's forsøg viste det sig, at nogle deltagere havde svært ved at forstå betalingsloftet. Dette skyldes muligvis den bagvedliggende zonestruktur, der gør beregningerne bag betalingsloftet komplicerede. Forsøget viste dog, at deltagerne generelt havde tillid til beregningerne af rejseforbrug – og andre undersøgelser viser, at rejsekortets kunder generelt har tillid til systemet. Dette vil derfor formentlig være et mindre problem.

Et betalingsloft vil muligvis medføre, at selskaberne i første omgang vil miste indtægter, fordi passagerernes køb bliver optimeret. Disse effekter kan dog blive opvejet af, at flere passagerer vælger den kollektive transport til, fordi der er sikkerhed for den maksimale betaling.

Et betalingsloft vil medføre visse omkostninger til udvikling og drift. Da der allerede har været forsøg, og da en stor del af beregningerne og refusionen vil kunne foretages automatisk, vil disse udgifter dog formentlig være begrænsede.

2.

Tilbyd mere fleksible pendlerkort og billetprodukter

Hvorfor?

90.000 flere ansatte vil i gennemsnit arbejde hjemmefra efter coronakrisen end før, viser en undersøgelse fra Dansk Industri. Det svarer til 11 procent af de ansatte, hvilket er en fordobling i forhold til før corona.²

I dag er de fleste pendlerkort i den kollektive transport kun attraktive, hvis passagererne rejser mindst 4 dage om ugen på den samme strækning til og fra arbejde eller uddannelse. Med mere hjemmearbejde vil de passagerer, der tidligere har rejst hver dag, opleve, at de får mindre rabat på den kollektive transport, og at hver rejse bliver dyrere. Det kan øge incitamentet til at fravælge den kollektive transport til fordel for bilen.

Med mere hjemmearbejde, mere uforudsigelighed og måske også mere skiftende arbejdspladser er der behov for nye produkter med mere fleksibilitet, både når det drejer sig om tid og geografi.

Hvordan?

Der findes allerede eksempler på fleksible produkter i Danmark og i udlandet.

- Arriva Flex: Et pendlerprodukt med en gyldighed på 7 – 21 dage. Jo flere dage, jo mere rabat. Kortet gælder til en bestemt strækning.
- Midttrafik Pendler Klip: Et pendlerprodukt, hvor man køber 17 rejsedage, som kan bruges efter eget valg i en ubegrænset periode. Kortet koster det samme som et pendlerkort til 30 dage.
- Ungdomskort og pensionistkort på Sjælland dækker i dag større takstzoneområder og ikke kun en enkelt strækning som pendlerkort. Begge kort er muliggjort via tilskud fra Folketinget.
- I en række andre storbyer i Europa såsom Oslo, Stockholm, Hamborg og Helsinki er det muligt at købe et periodekort, der giver adgang til at rejse overalt i den regionale, kollektive transport.

Fra politisk side kan der være behov for at understøtte udviklingen af fleksible produkter på tværs af selskaber, der sikrer, at der fortsat er god sammenhæng i den kollektive transport.

² <https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2021/1/90.000-flere-vil-arbejde-hjemme-efter-coronakrisen/>

Hvad vil effekten være?

Mere fleksible billetprodukter kan understøtte *win-back* af passagererne efter coronapandemien ved at give incitament til fortsat at bruge kollektiv transport, selvom man ikke rejser helt så ofte som før. Passagererne vil opleve, at deres ændrede transportbehov bliver imødekommet og vil derfor være mere tilfredse. Det vil være med til at give kollektiv transport et bedre image og dermed tiltrække flere nye brugere.

3.

Indfør en fælles, tværgående rejsetidsgaranti

Hvorfor?

Mere end hver tredje rejse inkluderer et skift, og mange af disse sker på tværs af transportformer og/eller selskaber. I disse tilfælde står passagererne sjældent særligt stærkt, hvis de ikke når en forbindelse på grund af en forsinkelse. Det skaber utryghed og svækker passagerernes tillid til, at nogen tager ansvaret for, at de kommer frem.

Tal fra Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk peger på, at en fælles, tværgående rejsetidsgaranti er efterspurgt blandt passagererne.

- 57 procent af passagererne har prøvet ikke at nå en lokal busforbindelse, fordi et andet kollektivt transportmiddel var forsinket. (Passagerpulsen)
- 70 procent af passagererne siger, at en fælles, tværgående rejsegaranti vil have nogen, stor eller afgørende betydning for dem. (Passagerpulsen)
- Mere end hver tredje passager siger, at en fælles, tværgående rejsegaranti til få dem til at bruge den kollektive transport mere. (Passagerpulsen)

Hvordan?

Flere steder i Danmark og udlandet har man allerede indført passagerrettigheder på tværs af transportformer, der giver mulighed for kompensation eller alternativ transport, hvis en forbindelse går tabt.

- Hos Nordjyllands Trafikselskab træder rejsegarantien i kraft ved 20 minutters forsinkelse, herunder hvis et skifte mislykkes mellem NT's busser og NT's tog, samt mellem NT's tog og DSB og Arrivas tog. I NT's regler fremgår det, at rejsegarantien gælder "hvis et skifte mislykkes pga. forsinkelse, eller pga. bussen/toget er kørt for tidligt, og der er mere end 20 minutter til næste bus/tog. (...) Rejsegarantien gælder for skift, der fremgår af køreplanen, uanset hvor lang eller kort tid, der er mellem ruternes planlagte ankomst og afgang. For andre skift gælder rejsegarantien, når der er mindst 4 minutter mellem planlagt ankomst og afgang." NT's rejsegaranti giver som udgangspunkt passageren ret til enten refusion for udgifter til alternativ transport (taxi eller kørsel i privat bil) eller refusion for hele eller dele af billetten. Ved rene busrejser er der kun mulighed at få refusion for udgifter til alternativ transport.
- I Stockholm hos SL – det stockholmske, regionale trafikselskab – har man udviklet en rejsegaranti, der gælder på tværs af bus, tog, metro og letbane.
- I *Resplus*-samarbejdet mellem trafikvirksomhederne i Sverige gives en *kom-fram-garanti* for alle, der har købt en *resplus*-billet. *Kom-fram-garantien* garanterer passageren, at denne kommer frem til destinationen hurtigst muligt, også selv om der

måtte opstå forsinkelser på et transportmiddel. Hvis der opstår større forsinkelser, kan der blive tale om erstatningstransport, refusioner og/eller betaling for overnatning, hvis ikke videretransport kan ske samme dag.

Passagerpulsens har lavet et forslag til, hvordan en landsdækkende, tværgående rejsetidsgaranti kan se ud – se nedenfor.

Hvad vil effekten være?

Mere end hver tredje passager siger i en undersøgelse lavet i efteråret 2020 af Passagerpulsens, at en fælles, tværgående rejsegaranti vil få dem til at bruge den kollektive transport mere. Det er altså forventeligt, at en fælles, tværgående rejsegaranti vil bidrage til en mere attraktiv og tryk kollektiv transport, som flere vil vælge til.

Det er forventeligt, at en tværgående rejsegaranti vil føre til ekstra udgifter til trafik- og togselskaberne i form af kompensationer, refusioner eller penge til betaling for alternativ transport. Omkostningerne kan dog reduceres ved, at selskaberne i endnu højere grad arbejder for, at køreplanerne passer sammen, laver korrespondancesikring og realistiske skiftetider, og, når uheldet er ude, lader transportmidlerne vente på hinanden, så passagererne ikke forsinkes yderligere.

Passagerpulsens forslag til en landsdækkende, tværgående rejsetidsgaranti:

- En fælles rejsetidsgaranti bør tage udgangspunkt i de rejseforslag, som rejseplanen giver, når der benyttes to eller flere transportmidler. Vises et rejseforslag i rejseplanen, bør det som udgangspunkt give ret til kompensation og/eller erstatningskørsel, hvis rejsen ikke kan gennemføres, eller en større forsinkelse opstår.
Eksempler på årsager til forsinkelser, som bør være omfattet af garantien, er:
 - aflysninger
 - forbikørsler
 - bussen eller toget kører før den tid, der angives i køreplanen
 - bussen eller toget er for fyldt til at medtage flere passagerer
 - bussen eller toget bliver forhindret i kørslen undervejs
- Det bør være det forventede ankomsttidspunkt, der udløser retten til kompensation og/eller erstatningskørsel.
- Viser Rejseplanen eller andre informationskanaler fra trafikkselskaberne, at der bliver forsinkelser på 20 minutter eller mere, bør garantien træde i kraft. Trafikkselskaberne skal ved aflysninger eller mistede forbindelser sørge for erstatningstransport/ombooking af rejsen - så vidt muligt. Kan dette ikke ske, skal der gives kompensation for udgifter til den videre transport til bestemmelsesstedet, f.eks. en taxa.
- Herudover kan der blive tale om en kontant kompensation eller ny billet på grund af rejsetidsforlængelsen. Der kan eventuelt differentieres i mulighederne på baggrund af rejsens længde. Kontant kompensation eller en ny billet kræver, at passageren har betalt for en rejse, som er blevet mere end 20 minutter forsinket.
- Ved forsinkelser på 60 minutter eller mere skal det være muligt at opgive rejsen og vende tilbage til startdestinationen på samme billet, som herefter refunderes.

- Der skal være nem og tydelig klageadgang også ved rejser, der omfatter flere selskaber. Passagererne skal kunne klage til og/eller ansøge om rejsegaranti hos alle de selskaber, en rejse omfatter, og være sikker på, at klagen eller ansøgningen sendes det rette sted hen. Dette kan for eksempel ske ved, at der oprettes én fælles klageindgang for alle selskaber.
- Eventuelle force majeure-bestemmelser bør være præcise og begrænset til kun at omfatte ekstraordinære omstændigheder og farlige situationer, hvor politiet fraråder udkørsel. En formulering som 'forhold uden for selskabets indflydelse' er for bred og giver muligheder for, at selskaberne kan påberåbe sig force majeure ved dårligt vejr, trafiktrængsel og lignende almindelige forhold, som man kan forvente og tage højde for.

4.

Gør udbetalingen af rejsetidsgaranti automatisk

EU's forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder giver passagererne ret til kompensation ved forsinkelser. I Danmark er denne rettighed udmøntet i DSB's og Arrivas basis-rejsetidsgaranti og pendler-rejsetidsgaranti. Mange passagerer kender dog ikke disse rettigheder og får derfor ikke erstatning, selvom de er berettigede til det.

- 59 procent af togpassagererne har hørt om basis-rejsetidsgarantien hos DSB og Arriva. 24 procent har hørt om pendler-rejsetidsgarantierne. (Passagerpulsen)
- Kun halvdelen af de passagerer, der kender basis-rejsetidsgarantien, har søgt om den, selvom de har oplevet forsinkelser, der har gjort dem berettigede til en kompensation. (Passagerpulsen)
- I 2018 var kun 15-25 procent af DSB's pendlere tilmeldt pendler-rejsetidsgarantien. (Rigsrevisionen)

I 2019 kritiserede Rigsrevisionen, blandt andet på baggrund af tal fra Passagerpulsen, togselskabernes indsats på området med henvisning til, at retten til kompensation er fastsat i EU-lovgivning. I forlængelse heraf anbefalede de blandt andet en automatisering af kompensationen.³

Hvordan?

Flere steder i verden er der allerede automatiseret kompensation i forskellige former.

- Hos togselskaber C2C i Storbritannien får passagerer, der benytter et 'smart card', svarende til det danske rejsekort, automatisk penge tilbage på kortet allerede ved 2 minutters forsinkelse. <https://www.c2c-online.co.uk/tickets-and-fares/automatic-delay-repay/>
- I Storbritannien tilbyder det offentligt ejede togselskab Northern, der kører i det nordlige England, automatisk udbetaling af kompensation til kunder, der har købt en 'advance ticket'/en billet på forhånd, der er tilknyttet en bestemt afgang. Der udbetales allerede kompensation ved 15 minutters forsinkelse. <https://www.northernrailway.co.uk/automatic-delay-repay>
- Hos togselskabet MTRX, der kører mellem Göteborg og Stockholm i Sverige, får passagerer, der har booket og betalt deres billet via selskabets app eller hjemmeside, automatisk refusion ved forsinkelser på 60 minutter eller mere. <https://mtrx.travel/sv/kundservice/automatisk-forseningsersattning>

³ <https://rigsrevisionen.dk/revisjonssager-arkiv/2019/maj/beretning-om-information-og-kompensation-til-togpassagerer-ved-forsinkelser-og-aflysninger>

Automatisk udbetaling af kompensation vil være muligt at indføre på billetter, der er købt online, i en app eller ved brug af et betalingskort, og rejsekortrejser, og som kan knyttes til en bestemt afgang (for eksempel ved pladsreservation).

Hvad vil effekten være?

Automatisk kompensation vil sikre, at passagererne får den kompensation, de har ret til blandt andet i kraft af EU's forordning om jernbanepassagerers rettigheder. Dette kan samtidig øge tilfredsheden og oplevelsen af 'value for money' hos passagererne.

Der vil formentlig blive flere udgifter for selskaberne til kompensation, men samtidig vil der også være færre udgifter til administration af kompensationerne, da disse håndteres automatisk. Fratrækker man de udgifter til kompensation, som selskaberne allerede er forpligtede til at udbetale, vil initiativet spare penge.

Den automatiske kompensation vil også være med til at give kollektiv transport et bedre image, der på sigt vil få flere til at benytte tog og busser.

5.

Styrk informationen på rejsen

- a. Sæt realtidsskærme op på alle togstationer og større busstoppesteder
- b. Sæt fart på udviklingen af Rejseplanen, så alle har adgang til realtidsinformation på rejsen

Hvorfor?

Information har stor betydning for, hvordan passagererne oplever den kollektive transport – særligt når der er forsinkelser og aflysninger.

Skærme og elektroniske tavler kan give passagererne nem, pålidelig og tilgængelig realtidsinformation, som de ikke selv skal søge frem. På en del lokaltogsstationer og større busstoppesteder er der dog stadig ikke skærme.

Trafik- og togselskaberne henviser altid passagererne til Rejseplanen, når der er uregelmæssigheder i den kollektive transport. Undersøgelser fra Passagerpulsens viser dog, at passagererne generelt oplever væsentlige mangler i Rejseplanens pålidelighed og funktionalitet under rejsen.

- Kun 47 procent af passagererne oplever, at Rejseplanen altid eller næsten altid giver de korrekte informationer, når der er forsinkelser og aflysninger. Hver tredje passager oplever, at Rejseplanens informationer kun er korrekte i halvdelen eller under halvdelen af tilfældene. (Passagerpulsens)
- 26 procent af de forsinkede togpassagerer oplevede i 2018 ikke at få information om forsinkelsen. 47 procent af de forsinkede passagerer, der har modtaget information, er tilfredse med den information, de modtager. 21 procent er utilfredse. (Passagerpulsens)

Problemet er todelt. For det første er der ikke implementeret systemer for realtidsinformation for alle tog og busser. For det andet er det ikke altid, at realtidsinformationen kommer ud til passagererne gennem Rejseplanen og/eller informationstavlerne, selv om informationen findes.

Rejsekort & Rejseplanen arbejder på at udvikle Rejseplanens funktionalitet i samarbejde med en række trafikselskaber. Generelt er selskabernes økonomi for tiden presset på grund af coronapandemien, og vi har indtryk af, at der er færre midler til udvikling end sædvanligt.

Hvad vil effekten være?

Information er ét af de basale behov i passagerernes behovspyramide – og opfyldes behovet ikke, resulterer det i usikkerhed om rejsen og kan bidrage til utilfredshed med kollektiv transport. I en beretning fra Rigsrevisionen fra 2019 fremgår det, at udfordringer med at sikre god trafikinformation ved forsinkelser og aflysninger til passagererne kan resultere i en reduktion i passagertallene på sigt.⁴

God og troværdig information kan omvendt bidrage til, at passagererne oplever den kollektive transport som mere tryk og pålidelig og skabe handlemuligheder, når noget ikke går som planlagt. Velinformerede passagerer er mere tilfredse passagerer. De vil fungere som ambassadører for den kollektive transport og være med til at skaffe flere nye brugere.

⁴ <https://rigsrevisionen.dk/revisionssager-arkiv/2019/maj/beretning-om-information-og-kompensation-til-togpassagerer-ved-forsinkelser-og-aflysninger>

6.

Giv kompensation til passagererne, der bliver ramt af sporarbejder

Hvorfor?

Jernbanen er i disse år og de næste 10 år frem en byggeplads, særligt på grund af elektrificeringen og implementeringen af det ny signalsystem. De mange arbejder på jernbanen vil på sigt skabe et bedre togprodukt for passagererne, men det skaber med jævne mellemrum gener for passagererne i form af længere rejsetid, togbusser, flere skift og så videre.

Der bør gøres mere for at tilrettelægge arbejder på jernbanen, så generne for både passagerer og togoperatører mindskes – for eksempel ved at begrænse antallet af totalspæringer. Det er i den forbindelse positivt, at Banedanmark i dialog med togoperatørerne har udarbejdet en ny og mere gennemsigtig model for håndtering af sporarbejder.

Når passagererne alligevel oplever længere rejsetid, togbusser med videre, er det vigtigt, at de oplever, at deres problemer anerkendes. Det kan øge deres tolerance og forståelse for sporarbejderne og mindske risikoen for, at de fravælger den kollektive transport.

- 48 procent af de passagerer, der har oplevet sporarbejder, rejste mindre eller slet ikke med toget eller togbussen under sporarbejdet. (Passagerpulsen)
- DSB havde under den tre måneder lange spærring af S-toget til Frederikssund i 2018 et nettotab på 8 procent af pendlerne. (DSB)
- 45 procent af passagererne mener, at der skal bruges ressourcer på at kompensere passagererne, når der er sporarbejder. 34 procent mener ikke, de skal kompenseres. (Passagerpulsen)
- 84 procent af passagererne mener, at kompensation ved sporarbejder bør ske som reduceret pris på kort eller billetter. (Passagerpulsen)

Hvordan?

DSB har i flere tilfælde kompenseret passagererne under længerevarende sporarbejder. I forbindelse med det 8 måneder lange sporarbejde mellem Næstved og Ringsted i 2020 gav man for eksempel faste pendlere 2 måneders gratis transport efterfølgende.

Det er togselskaberne selv, der finansierer kompensationen, selv om det er Banedanmark, der planlægger og udfører arbejderne. Det betyder, at kompensationen historisk har været meget forskelligartet. En fælles pulje til kompensation til passagerer, der rammes af større sporarbejder eller andre forstyrrelser i den kollektive transport, vil sikre mere ensartet kompensation til alle.

Hvad vil effekten være?

Kompensation til passagerer, der rammes af sporarbejder, kan bidrage til forståelse og tolerance overfor sporarbejde – og kan bidrage til at modvirke tendensen til, at passagerer forlader den kollektive transport, når der er forstyrrelser over længere tid.

7.

Genåbn toiletterne på busterminaler og togstationer

Hvorfor?

At kunne komme på toilettet, når man har brug for det, er afgørende for mennesker – herunder mange passagerer i bus og tog. Der bliver dog længere og længere mellem toiletterne i den kollektive transport, og det svækker både tryghed og tilgængelighed.

- Omkring hver 10. dansker lider af inkontinens. Omtrent halvdelen af disse menes at have trangsinkontinens. Personer med trangsinkontinens kan ikke holde sig ret længe. Det gør hele forskellen, om man kan komme hurtigt på toilettet.⁵
- På 10 år er antallet af toiletter på danske bus- og togstationer halveret. (Faglige seniorer)
- Der var i 2019 kun toilet på hver sjette DSB-station. (Faglige seniorer)
- Toiletter var det forhold, som flest passagerer i 2016 gerne ville have stillet til rådighed eller forbedret på togstationen. 24 procent ville gerne have mulighed for at benytte et toilet, mens 20 procent gerne ville have eksisterende toiletter forbedret. (Passagerpulsen)

Siden 2015 har det ikke været en del af DSB's kontrakt at sørge for, at der er toiletter på togstationerne. DSB meldte i 2018 ud, at de havde besluttet at lukke alle toiletter på stationer i byer med færre end 15.000 indbyggere eller med færre end 10.000 daglige passagerer.

Et flertal i Folketinget afsatte i 2018 3 millioner til udvikling af de danske stationer, herunder til sikring af ordentlige toiletforhold. Der er dog stadig mange større stationer uden toiletter.

Hvordan?

Der bør være et krav om adgang til toilet på alle større stationer og busterminaler, for eksempel baseret på antal daglige påstigere. Særligt på de jernbanelinjer, hvor der heller ikke er toiletter i togene, eksempelvis letbanen i Aarhus, lokaltog i Nordsjælland og S-togene, bør toiletter på større stationer være et krav. Toiletterne kan være betalingstoiletter, men betalingen skal kunne ske på en måde, der er tilgængelig for de fleste. Kan der ikke etableres et toilet, bør der så vidt muligt etableres samarbejder med nærliggende butikker eller andet og laves tydelig henvisning til dette på stationen.

En ny bevilling fra Folketingets side målrettet (gen)åbning og drift af toiletter på både togstationer og busterminaler vil kunne føre til mærkbare resultater for passagererne. Driften af nye toiletter

⁵ <https://www.bt.dk/samfund/overlaege-raaber-op-om-problem-paa-stationer-adgang-til-toilet-goer-hele>

kan enten varetages af DSB, af kommuner eller andre aktører. I dag står DSB for hovedparten af de eksisterende toiletter, men andre aktører står også for en andel. DSB skønner, at de samlede udgifter per toilet per år er 200.000 – 250.000 kroner.⁶

Hvad vil effekten være?

Flere toiletter vil gøre det mere trygt, attraktivt og tilgængeligt at bruge den kollektive transport for alle passagerer - særligt ældre og mennesker med inkontinens.

⁶ <https://fagligsenior.dk/2019/01/19/tog-og-buspassagerer-maa-holde-sig-kun-dsb-toilet-paa-hver-6-station/>

8.

Gør stationen til et mere rart og trygt sted at være

- a. Mere personlig service og synligt personale
- b. Prioriter rengøring, vedligehold og godt lys
- c. Skab liv på stationerne med kunst, caféer, foreninger eller butikker
- d. Gør det nemt at lave fejlmeldinger

Hvorfor?

Stationen er ansigtet på den kollektive transport. Om den er ren, pæn og bemannet eller beskidt, slidt og tom betyder meget for, hvordan vi oplever at bruge kollektiv transport. Selvom der i disse år iværksættes nogle tiltag for at få mere liv på stationerne, oplever passagererne stadig utryghed.

- Hver fjerde passager havde i 2019 følt sig utryk på en togstation inden for de seneste 6 måneder. Den største årsag var andre menneskers adfærd, men også dårlig belysning, manglende rengøring og vedligehold og manglende personale skabte utryghed. (Passagerpulsen)
- 46 procent har følt sig utryk på en S-tog station efter mørkets frembrud (Sofie Kirt Strandbygaard, DTU)
- 56 procent af passagererne var i sommeren 2018 tilfredse med rengøringen og vedligeholdelsen på togstationen. 14 procent var direkte utilfredse. (Passagerpulsen, NPT)
- 39 procent af passagererne siger, at det har stor betydning for deres oplevelse af trykthed på stationerne, at de kan komme i kontakt med personale. (Passagerpulsen)

Hvordan?

Der bør afsættes en national pulje til udvikling af stationer med henblik på både at styrke basale forhold såsom rengøring, vedligehold og lys, samt at sikre mere liv på stationerne med personale, foreninger, caféer, kunst og så videre. I dag er ansvaret for stationerne delt mellem en række aktører såsom DSB, Banedanmark, DSB Ejendomme, kommuner og regioner – og oplevelsen er, at stationer sjældent er en opgave, der får høj prioritet endsige vurderes som et udviklingspotentiale. Desuden virker det ikke til, at indsatser koordineres.

I tillæg til en pulje kan det overvejes at omstrukturere ansvarsfordelingen for vedligehold og udvikling af stationerne, for eksempel med inspiration fra rapporten 'Analyse af danske jernbanestationer' fra McKinsey & Company og Struensee fra april 2017. I forlængelse af dette kan der skabes bedre incitament for de relevante aktører, der fremmer udviklingen af attraktive og trykke stationer.

Det er i den forbindelse oplagt at lade sig inspirere af, hvordan man i Sverige har etableret et stationsejende selskab, Jernhusen, der udvikler og driver en række af de større, svenske stationer, blandt andet med det formål at få flere og mere tilfredse passagerer. Jernhusen ser stationerne som mere end et sted, hvor man stiger på toget. Stationerne udvikles med indkøbsmuligheder, cafeer med videre, så de er tilgængelige og attraktive for alle – uanset om man benytter kollektiv transport eller ej. På den måde skabes et større kunde- og indtjeningsgrundlag.

Den fragmenterede ansvarsfordeling skaber i dag tvivl hos passagererne om, hvor de skal henvende sig, hvis de oplever, at noget er gået i stykker eller skal ordnes. Det kan betyde, at det tager længere tid, før en fejl eller defekt udbedres. Et lille, men vigtigt skridt for passagererne vil være at lave én indgang på tværs af ansvarsområder til indberetning af fejl og mangler.

Hvad er effekten?

Trygge og attraktive stationer kan bidrage til at øge den samlede tilfredshed med den kollektive transport og bidrage til at tiltrække flere passagerer.

9.

Skab bedre tilgængelighed for mennesker med bevægelseshandicap

- a. Stil krav om automatiske busramper og universelt design ved indkøb af nye busser
- b. Ombyg togperroner, så de understøtter niveaufri indstigning
- c. Sørg for let og niveaufri adgang til togstationer og perroner

Hvorfor?

For mange mennesker med bevægelseshandicap er den kollektive transport afgørende for adgangen til mobilitet. Danmark er forpligtet via FN's handicapkonvention til løbende at arbejde for at styrke inklusion samt spontan og selvstændig adgang til den kollektive transport for mennesker med handicap.

Det betyder, at særlige ordninger såsom flextrafik for mennesker med handicap ikke er nok. Der skal løbende laves rimelige bestræbelser for at styrke tilgængeligheden til den almindelige, kollektive transport.

I FN's verdensmål har Danmark desuden forpligtet sig til at skabe adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris (...) ved at udbygge den kollektive trafik med særligt hensyn til blandt andet mennesker med handicap (mål 11,2).

Mennesker med bevægelseshandicap oplever dog væsentlige forhindringer for spontan og selvstændig brug af den kollektive transport.

- 81 procent blandt mennesker med handicap oplever det som svært eller umuligt at rejse med tog. (Danske Handicaporganisationer)
- 46,5 procent af Danmarks togstationer har ikke niveaufri adgang til togene fra én eller flere perroner. (Danske Handicaporganisationer/Banedanmark)
- På 15 procent af de danske stationer er der forhindringer for adgang til stationer for mennesker med bevægelseshandicap – f.eks. at trapper er den eneste måde at komme til stationen og/eller perronen. (Danske Handicaporganisationer)
- Hos de fleste danske trafikselskaber kan man ikke være sikker på at komme med bussen, hvis man ikke har en medhjælper med.

Hvordan?

Der bør fastsættes mål om og afsættes midler til at skabe tilgængelighed til alle stationer og perroner samt at ombygge landets togperroner, så de understøtter niveaufri adgang til lavgulvstog.

Samtidig bør der være øgede krav om, at der ved indkøb af nye busser i den lokale og regionale kollektiv transport stilles krav om automatiske ramper og øvrige standarder for universelt design.

Hvad vil effekten være?

Sikring af bedre tilgængelighed til bus og tog vil styrke den spontane og selvstændige adgang til den kollektive transport for mennesker med bevægelseshandicap. Dette vil være et stort fremskridt i forhold til Danmarks implementering af FN's handicapkonvention samt FN's verdensmål.

En indsats vil desuden gøre adgang til kollektiv transport nemmere for en række andre grupper såsom børneforældre med barnevogn, ældre med gangbesvær eller passagerer med meget bagage.

Den kollektive transport vil med andre ord blive mere tilgængelig for alle, hvilket vil betyde, at flere får mulighed for at benytte den.

10.

Gør det nemmere at have cyklen med på rejsen

- a. Udbyg mulighederne for at have cyklen med i bussen og toget, og ensret reglerne
- b. Invester i mere og bedre cykelparkering, og skab bedre adgangsveje til og fra stationer og knudepunkter

Hvorfor?

Mange passagerer kombinerer cyklen med den kollektive transport. Endnu flere ønsker at transportere sig bæredygtigt, og cyklen er i kombination med bus og tog et oplagt, bæredygtigt, sundt og trængselsvenligt valg.

Udbygning af nettet af Supercykelstier og stigningen i brugen af elcykler betyder, at endnu flere vil cykle langt, og at det naturlige opland til stationerne vokser.

Det er positivt, men der er dog udfordringer, der gør det mere besværligt og mindre attraktivt. Det gælder særligt mulighederne for sikker cykelparkering af høj kvalitet, adgangsveje til stationerne, samt forskelligartede regler for at have cyklen med i toget og bussen.

- 17 procent af togpassagererne ankommer til stationen med cykel. (Passagerpulsens, NPT)
- 58 procent af togpassagererne var i 2018 tilfredse med cykelparkering på stationerne. På nogle af de store stationer såsom Aarhus H og København H var det dog helt ned til 28 % af passagererne, der var tilfredse. (Passagerpulsens)

Hvordan?

Der er allerede afsat flere puljer til udbygning af cykelstier. Der er dog brug for flere midler, hvis der skal etableres bedre cykelparkering og adgangsveje til og fra knudepunkter bredt i den kollektive transport. Der bør udvikles bedre muligheder for adgang til aflåst cykelparkering, særligt i lyset af, at flere og flere danskere køber en elcykel.

Cykelparkering og adgangsveje til cykler bør ligeledes tænkes ind i udviklingen af eksisterende og nye stationer som et centralt og prioriteret element.

Reglerne for cykelmedtagning er i dag forskellige, alt efter hvilken transportform og hvilket trafikselskab man rejser med som passager. Nogle steder er det tilladt at have cyklen med i bussen, mens det andre steder er forbudt, og endelig er der nogle steder myldretidsbegrænsninger. Nogle steder kræves der en cykelbillet, andre steder er det gratis. Reglerne er somme tider begrundet i forskellige pladsforhold, men dette gælder langt fra altid. For eksempel er det gratis at medtage

cykel i lokaltogene i Nordsjælland, mens det kræver en cykelbillet i lokaltogene på det øvrige Sjælland, Lolland og Falster.

Flere og flere steder gør trafikselskaber det muligt at have cyklen med i bussen, enten som forsøgsordninger eller permanent. Disse ordninger bør udbredes. I forlængelse af dette bør mulighed for cykelmedtagning indgå i krav til indkøb af nye busser.

Samtidig bør reglerne både for cykelmedtagning og for kravet til cykelbillet ensrettes. Der kan være forskelle mellem de forskellige transportmidler og steder begrundet i forskellige pladsforhold. Det bør dog være muligt at harmonisere reglerne langt mere på tværs af selskaber og transportformer, så de er enklere og nemmere at navigere i for passagererne.

Hvad vil effekten være?

Bedre og mere ensrettede forhold for cykelparkering ved stationerne, adgangsveje og cykelmedtagning på busser og i tog vil betyde, at flere får lyst til at kombinere cykel og kollektiv transport. Der vil således være en styrket konkurrence i forhold til bilen, hvilket både er godt for folkesundheden og for passagerudviklingen i kollektiv transport.

Bilag 2 – Elcyklen erstatter transportmidler

I en artikel i IDA den 7. februar 2021 under overskriften "El-cykler erstatter biler og almindelige cykler" fremgår nedenstående tabel, som viser, hvilke transportformer, som el-cyklen har erstattet.

Hvilke af disse transportmidler har elcyklen erstattet på din vej på arbejde?

Procenter af dem, der der kører elcykel .

	Mand	Kvinde	18-34 år	35-49 år	50-70 år	Alle
Egen bil/motorcykel	44%	34%	37%	50%	27%	38%
Samkørsel med i andre i deres bil	4%	5%	8%	0%	4%	5%
Firmabil/varevogn mm.	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Offentlig transport (bus, tog, metro mm.)	8%	32%	25%	15%	27%	23%
Knallert/scooter eller lignende	9%	2%	9%	5%	0%	5%
Almindelig cykel	64%	39%	46%	46%	55%	49%
Gang	12%	15%	17%	5%	18%	14%
Andet	0%	5%	8%	0%	0%	3%