



Aarhus, 2. december 2022

Bilagssamling
til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 9. december 2022 kl. 09.00
Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg



midttrafik

9. DECEMBER 2022

BUDGET 2023

HOVEDNOTAT

Tilhørende Bilag:
Bilag 2 – Byrdefordeling pr. område
Bilag 3 – Opsummering pr. bestiller

INDHOLD

Budget 2023.....	2
Busdrift.....	4
Flextrafik.....	11
Letbanedrift.....	13
Togdrift.....	15
Øvrige fællesudgifter	17
Likviditet.....	21

BUDGET 2023

Proces for budget 2023

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2023 udarbejder administrationen i juni et budgetoplæg for 2023, som har været sendt i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2022.

Tilbagemeldinger, der er kommet som led i den politiske høring, er blevet indarbejdet i budgetforslaget, og det endelige budget for 2023 behandles på bestyrelsesmødet den 9. december 2022. Ekstraordinært udarbejdes der et opdateret budget for 2023 i starten af det nye år, da der er stor usikkerhed omkring endelig udmøntning af sparekrav fra bestillerne. Derudover vil indeksforventningen til budgettet også blive opdateret.

Midttrafiks samlede driftsbudget

Midttrafiks samlede driftsbudget er i 2023 budgetteret til 2.068,3 mio. kr., og er således øget med 338,2 mio. kr. sammenlignet med budget for 2022. Det øgede tilskudsbehov skyldes primært indekseffekter, som udgør 355,4 mio. kr. af budgetforøgelsen.

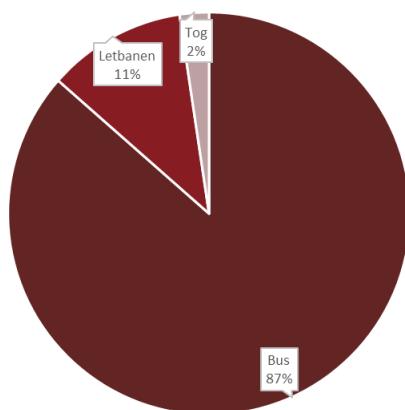
Resultat til efterregulering for 2022 er på -0,7 mio. kr. og fordeles ud til Midttrafiks bestillere primo januar 2023.

Tabel 1. Budget 2023

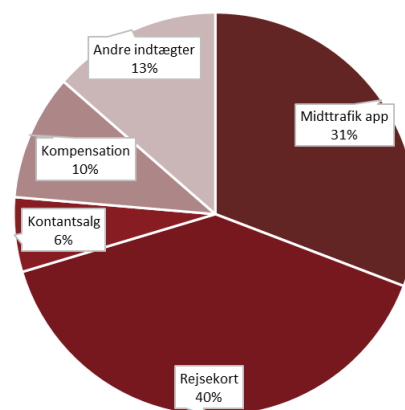
Tabell	Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *	Takststigning (4,9 %)
Busdrift												
2	Indtægter	-459,8	-660,8	-	-648,0	-665,8	-699,0	-699,0	-699,0	-4,9	-	-20,7
3	Operatøruddgifter	1.408,4	1.375,3	76,5	1.535,7	1.613,9	1.639,4	1.639,4	1.639,4	238,6	262,1	-
4	Øvrige driftsudgifter	82,2	81,9	-	76,6	75,9	75,9	75,9	75,9	-6,0	-	-
	Regionalt tilskud	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Budgetregulering jf. sparekrav, netto	-	-	-	-	-13,6	-24,5	-28,0	-28,0	-13,6	-	-
	Busdrift Total	1.030,8	796,4	76,5	964,3	1.010,4	991,9	988,4	988,4	214,0	262,1	-20,7
Flextrafik												
5	Indtægter	-16,7	-20,1	-	-21,3	-21,4	-21,4	-21,4	-21,4	-1,3	-	-
	Operatøruddgifter	508,8	537,9	11,3	617,8	629,2	629,2	629,2	629,2	91,4	81,3	-
	Øvrige driftsudgifter	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	NOP - Ny Optimeringsplatform	2,2	4,0	-	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	-	-	-
	Flextrafik Total	496,8	521,8	11,3	600,5	611,9	611,9	611,9	611,9	90,1	81,3	-
Letbanedrift												
6	Indtægter	-65,3	-83,0	-	-83,2	-85,9	-94,4	-98,4	-98,4	-2,9	-	-3,4
	Operatøruddgifter	267,5	271,9	-	295,2	295,2	300,9	306,5	306,5	23,2	6,4	-
	Øvrige driftsudgifter	15,8	10,2	-	11,4	10,2	10,2	10,2	10,2	-0,0	-	-
	Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	-	-
	Letbanedrift Total	219,0	200,2	-	224,3	220,4	217,7	219,3	219,2	20,3	6,4	-3,4
Togdrift												
7	Indtægter	-10,1	-14,9	-	-14,3	-18,1	-18,2	-18,2	-18,2	-3,2	-	-0,6
	Operatøruddgifter	58,6	63,8	-	66,7	70,8	70,8	70,8	70,8	7,0	2,2	-
	Øvrige driftsudgifter	4,2	1,9	-	1,9	3,1	1,9	1,9	1,9	1,2	-	-
	Investeringsstilskud	4,2	4,3	-	12,2	12,2	12,2	12,2	14,5	7,9	-	-
	Togdrift Total	56,8	55,1	-	66,5	67,9	66,6	66,6	68,9	12,8	2,2	-0,6
Øvrige fællesudgifter												
8	Administrative udgifter	122,1	125,3	-	128,4	128,4	128,4	128,4	128,4	3,1	3,3	-
	Øvrige administrative udgifter	19,8	20,5	-	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4	0,9	-	-
	Billetkontrol	20,9	8,3	-	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	-7,3	-	-
	Finansielle poster	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tjenestemandspension	1,8	2,5	-	6,9	6,9	6,9	6,9	2,6	4,4	-	-
	Øvrige fællesudgifter Total	169,3	156,7	-	158,6	157,6	157,7	157,7	153,3	1,0	3,3	-
	Resultat til byrdefordeling	1.972,8	1.730,1	87,8	2.014,2	2.068,3	2.045,7	2.043,8	2.041,7	338,2	355,4	-24,7
	Bidrag fra Midttrafiks ejerkreds	-1.433,9	-1.437,3	-87,8	-1.695,3	-1.716,7	-1.726,0	-1.724,1	-1.722,0	-279,4	-	-
	Staten	-267,3	-	-	-	-31,9	-	-	-	-31,9	-	-
	Andre trafiksekskaber og øvrige	-272,4	-292,8	-	-318,9	-319,7	-319,7	-319,7	-319,7	-26,9	-	-
	Årets finansiering	-1.973,5	-1.730,1	-87,8	-2.014,2	-2.068,3	-2.045,7	-2.043,8	-2.041,7	-338,2	-	-
	Resultat til efterregulering	-0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Midttrafik Indtægtsfordeling



Indtægter pr produktkategori



Overstående grafer viser henholdsvis en opdeling af Midttrafik indtægter på transportmiddel og produktkategori. Samlet set er der i 2023 budgetteret med indtægter på i alt 770 mio. kr. på tværs af bus og bane, hvilket er stigning på 24,5 mio. kr. fra budgetforslag 2023, hvilket skyldes en nedjustering af covid-19-effekten på passagerindtægterne, og en stigning på 11,3 mio. kr. fra budget 2022.

Tabel 1.1 Samlede indtægter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Takststigning (4,9%)
Samlede indtægter										
Midttrafik app	-164,8	-233,6	-	-229,6	-237,2	-245,0	-245,0	-245,0	-3,6	-6,7
Rejsekort	-211,8	-300,3	-	-295,1	-304,8	-314,8	-314,8	-314,8	-4,5	-14,0
Kontantsalg	-32,0	-45,3	-	-44,5	-46,0	-47,5	-47,5	-47,5	-0,7	-
Kompensation	-53,9	-76,5	-	-75,1	-77,6	-80,2	-80,2	-80,2	-1,1	-
Andre indtægter	-72,6	-103,0	-	-101,2	-104,5	-107,9	-107,9	-107,9	-1,5	-
Samlede indtægter total	-535,1	-758,7	-	-745,5	-770,0	-795,4	-795,4	-795,4	-11,3	-20,7

Over 70 % af Midttrafiks passagerindtægter stammer fra Rejsekort og Midttrafik App, mens kontantsalg udgør ca. 6 % af den passagerdrevne omsætning, hvilket er betydeligt mindre end før covid-19. Andre passagerindtægter dækker over skolekort, egenbetaling og tilskud til Ungdomskort, værnepligtige samt diverse indtægter fra samarbejde med togoperatører, herunder omstigere.

Statsligt forsyningstilskud

Staten har givet tilsagn om at dække en del af trafiksekskabernes økonomiske udfordring i 2023 vedrørende de stigende priser. Trafiksekskaberne forventer i alt at modtage 140 mio. kr., som fordeles mellem trafiksekskaberne efter operatøruddgifter på bus, Flextrafik, tog og letbane. Tilskuddet er fordelt efter aconto, og en regulering finder sted ved aflæggelse af regnskab 2023.

Midttrafiks andel udgør 31,9 mio. kr., hvoraf 31,5 mio. kr. vedrører Midttrafiks ejerkreds, mens de resterende 0,4 mio. kr. videresendes til NT og Sydtrafik som del af NT/Sydtrafik-samarbejdet. Tilskuddet er fordelt på driftsområder jf. nedenstående tabel. De 0,4 mio. kr. til NT og Sydtrafik indgår under bus. En fordeling på bestillerniveau findes i byrdefordelingen i bilag 2.

Beløb i mio. kr.	Forsyningstilskud
Bus	22,5
Flextrafik	4,3
Letbane	4,1
Tog	0,9
Forsyningstilskud i alt	31,9

Nedenfor følger en gennemgang af det samlede budget for 2023 opdelt på driftsområder:

BUSDRIFT

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Generel indtægtsnedgang på 5 % som følge af langtidsvirkning af covid-19 samt gradvis indførelse af ny indtægtsdelingsmodel med 75 % effekt i 2023.

I budgetoverslagsårene er der i 2024-2026 ikke forudsat nogen langtidseffekt af covid-19. Den nye indtægtsdelings-model er indfaset 100 % fra 2024.

Operatørudgifter: Budgettet for bus er beregnet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Ruteøkonomien for A-kontrakter er baseret på køreplaner for K22 gældende i perioden 26-06-2022 til 24-6-2023 samt kendte ændringer fra K23, mens udgifter til B-kontrakter/rabatruiter er baseret på gældende køreplaner for K21. Budgettet for Flexbus tager udgangspunkt i forventet regnskab 1 2022.

Kørselsomkostningerne for bus og Flexbus er fremskrevet jf. skøn fra Trafikselskaberne i Danmark af november 2022. Budgetforslaget tog udgangspunkt i indeksskøn fra maj 2022.

Indeks	B2022	BF2023	B2023	Ændring	
				Fra B2022 til B2023	Fra BF2023 til B2023
Omkostningsindeks	119,9	133,0	137,7	+14,8%	+3,5%
Omkostningsindeks u/brændstof	123,4	129,5	134,3	+8,8%	+3,7%
Gasindeks	118,7	153,7	172,8	+45,6%	+12,4%
HVO-indeks	137,9	164,2	170,0	+23,3%	+3,5%
El-indeks	120,6	131,9	147,7	+22,5%	+12,0%

Øvrige driftsudgifter: Budgettet for bus-IT og øvrige driftsudgifter baseres på en aktivitetsbestemt forventning. Abonnementsbetaling for rejsekort fordeles med indtægter som nøgle.

Budgettet for overslagsårene 2024-2026 svarer til budget 2023, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Regionalt tilskud: Det midlertidige uddannelsestilskud er forlænget til udgangen af juni 2023. Regionens tilskud er fra budget 2022 fremskrevet med KL's forventede pris- og lønudvikling på 2,7 % for regional udvikling.

Indtægter

Busindtægter budgetteres i 2023 til 665,8 mio. kr., hvilket er en stigning på 4,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2022. Det skyldes overvejende en takststigning på 4,9 %. Sammenlignet med budgetforslaget 2023, er indtægterne i budget 2023 øget med 17,8 mio. kr., hvilket overvejende skyldes at kunderne hurtigere er vendt tilbage efter covid-19, end tidligere antaget.

Kundernes køb af kort og billetter udgør i alt 608,2 mio. kr., svarende til 91 % af de samlede busindtægter.

Der er i budgettet for 2023 indregnet en langtidseffekt af covid-19, da det er antagelsen, at kunderne i 2023 ikke vender tilbage til den kollektive trafik i fuldt omfang. Denne

indtægtsnedgang, på de indtægter der er afhængige af passagertallene, er vurderet til 5 % i 2023. Der forventes ingen covid-19-kompensation i 2023.

Ligeledes er der i budgettet for 2023 indregnet den 3. fase af indførelse af ny indtægtsdelingsmodel i Midttrafik. Dette medfører, at 75 % af indtægterne er baseret på den datadrevne fordeling af de realiserede indtægter, der har været i 3. og 4. kvartal i 2021 samt 1. kvartal 2022, mens de resterende 25 % baserer sig på den budgetmæssige fordeling, som fremgår af regnskab og budget for 2021. Det skal bemærkes, at den datadrevne fordeling for 2022 udelukkende anvendes til budgetformål. I forbindelse med regnskabsafregning for 2023, vil det udelukkende være data for 2023, der anvendes i fordelingsnøglen.

Indtægtsdelingsmodellen og betydningen heraf, beskrives nærmere i Bilag 2 - Byrdefordeling pr. område. Her er der bl.a. opstillet en tabel, hvor den isolerede effekt af indtægtsdelingsmodellen ekspliciteres, samt hvordan den datadrevne indtægtsfordeling har ændret sig siden sidste år.

Af andre centrale forhold i indtægtsbudgettet for 2023, skal det nævnes at der er indregnet en effekt af takststigninger. Trafikstyrelsen har udmeldt det årlige takststigningsloft for 2023, som trafikelskaberne skal overholde i takstfastsættelsen, til 4,9 %. Midttrafiks bestyrelse har besluttet at takststigningsloftet skal udnyttes fuldt ud, hvorfor taksterne for 2023 vil stige i forhold til 2022. På grund af prisfølsomhed, regnes der med et indtægtsprovenu på 80 % af takststigningerne, som er indregnet i indtægtsbudgettet for 2023.

Den nye indtægtsdeling påvirker også budgetoverslagsårene 2024-2026, da indtægtsdelingen fra 2024 og frem overgår til være 100 % datadrevet.

Tabel 2. Indtægter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Takststigning (4,9%)
Samlede indtægter - Bus										
Midttrafik app	-149,6	-215,3	-	-211,2	-217,2	-221,2	-221,2	-221,2	-1,9	-5,8
Rejsekort	-171,4	-246,3	-	-241,6	-248,0	-252,8	-252,8	-252,8	-1,7	-12,1
Kontantsalg	-28,2	-40,5	-	-39,7	-40,8	-41,6	-41,6	-41,6	-0,3	
Ungdomkort	-46,1	-66,2	-	-64,9	-66,7	-68,0	-68,0	-68,0	-0,5	
Skolekort	-12,6	-18,1	-	-17,7	-18,2	-18,6	-18,6	-18,6	-0,1	
Samlede passagerindtægter	-407,9	-586,4	-	-575,1	-590,9	-602,2	-602,2	-602,2	-4,5	-17,9
Off-peak	-13,2	-19,1	-	-18,6	-19,1	-19,6	-19,6	-19,6	-	
Fritidsrejser	-4,1	-5,9	-	-5,7	-5,9	-6,0	-6,0	-6,0	-	
Takstkompensation	-26,9	-38,6	-	-37,9	-38,9	-39,7	-39,7	-39,7	-0,3	
Samlet kompensation	-44,1	-63,6	-	-62,2	-63,9	-65,3	-65,3	-65,3	-0,3	-
Bus&Tog	-6,4	-9,1	-	-9,0	-9,2	-9,5	-9,5	-9,5	-0,1	
Værnepligtige	-1,4	-2,0	-	-1,9	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-	
Rejsegaranti	0,7	0,7	-	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	
Samlet øvrige indtægter	-7,0	-10,4	-	-10,2	-10,5	-10,8	-10,8	-10,8	0,6	-
Samlede Busindtægter	-459,0	-660,4	-	-647,5	-665,3	-678,3	-678,3	-678,3	-4,2	-17,9
Flexbus										
Indtægter	-0,4	-0,4	-	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	0,1	-
Operatørdgifter										
NT/Sydtrafik-samarbejde	-0,5	-	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-
Resultat til byrdefordeling	-459,8	-660,8	-	-648,0	-665,8	-678,8	-678,8	-678,8	-4,2	-17,9

Overstående graf viser en opdeling af Midttrafiks samlede busindtægter, fordelt på produktkategorier. Busindtægter udgør 86 % af Midttrafiks samlede indtægter, hvor særligt Midttrafik App er populær blandt buspassagererne. Indtægterne fra salget af skolekort og Ungdomskort, udgør procentvist en større andel af de samlede busindtægter, end tilsvarende for letbane og tog. Årsagen til opjusteringen fra budgetforslag 2023 til budget 2023 på 17,8 mio. kr., skyldes at covid-19-effekten på passagerindtægter, er nedjusteret fra 8 % til 5 % i 2023.

Operatørudgifter

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et finansieringsbehov på 1.613,9 mio. kr. Sammenlignet med det oprindelige budget for 2022 på 1.375,3 mio. kr. forventes således en merudgift på 238,6 mio. kr. Det korrigerede budget 2022 indeholder tillægsbevillinger pga. stigende indeks på 76,2 mio. kr. for busdrift og 0,3 mio. kr. for Flexbus.

For den ordinære buskørsel forventes en merudgift på 238,9 mio. kr. sammenlignet med det oprindelige budget 2022. Merudgiften består af en indekseffekt på 261,3 mio. kr. modregnet budget 2022's indekspuljer på 10,4 mio. kr. Dertil kommer flere, modsatrettede bevægelser, der samlet giver en mindreudgift på 12 mio. kr.

Budgetgrundlaget er opdateret til at indeholde 61. udbud vedrørende Horsens bybusser og 63. udbud vedrørende regional kørsel mellem Lemvig-Struer-Holstebro, bybus og lokalruter i Struer Kommune samt bybussen i Grenaa. De nye aftaler har driftsstart til køreplansskiftet 2023.

I forhold til beregningsgrundlaget for budget 2022 forventes i alt knap 15.600 færre køreplantimer, som anslås at give anledning til en mindreudgift på ca. 10,2 mio. kr. Den resterende mindreudgift på 1,8 mio. kr. skyldes kommunespecifikke afvigelser. De væsentligste bevægelser, ekskl. indekseffekt, tillægsbevilling til budget 2022 og indekspuljer, beskrives i det følgende (bemærk, at det er opgjort i 2022-priser).

For Holstebro Kommune er der sket en større omlægning af bybusnettet fra køreplansskiftet 2022 samt nedlæggelse af rute 1023 og 260. Samlet forventes en reduktion på ca. 3.700 køreplantimer og en mindreudgift på 2,9 mio. kr., hvor der i budget 2022 var indregnet en aftalt ramme for besparelse på 1 mio. kr.

For Horsens Kommune er 61. udbud og ny trafikplan fra 25. juni 2023 indregnet. Samlet forventes en reduktion på knap 4.600 køreplantimer og 5,4 mio. kr.

For Norddjurs Kommune er 63. udbud indregnet. Dertil kommer en forøgelse på skolekørslen med 1.700 køreplantimer. Samlet forventes en merudgift på 0,9 mio. kr. udover de midler på 0,8 mio. kr., der i 2022 var afsat til forbedring af den kollektive trafik.

Randers Kommune har i høringsperioden valgt at overgå fra HVO til konventionel diesel. Det giver en væsentlig reduktion i kontraktbetalingen. Sammen med en reduktion på godt 1.500 køreplantimer samt øvrige, mindre bevægelser, forventes en mindreudgift på 5,1 mio. kr.

Ringkøbing-Skjern Kommune har ligeledes valgt at overgå fra HVO til konventionel diesel. Modregnet konsekvenser ved en forventning om ca. 300 flere køreplantimer anslås en mindreudgift på 2 mio. kr.

Skanderborg Kommune overgår også fra HVO til konventionel diesel på skolekørslen. Sammen med en reduktion på godt 3.300 køreplantimer, der fortrinsvist kommer af reduktioner på skolekørslen, forventes en mindreudgift på 2,7 mio. kr.

For Struer Kommune er 63. udbud, som giver anledning til højere priser. På trods af en reduktion på ca. 1.300 køreplantimer forventes udgifterne at stige 0,2 mio. kr.

For Viborg Kommune forventes en mindreudgift på 1,3 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en reduktion på ca. 1.300 timer, bl.a. pga. nedlæggelse af rute 64, og 760.

For Aarhus Kommune forventes en reduktion i den gennemsnitlige timebetaling sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022. For bybusserne tager skønnet udgangspunkt i en samlet aftale, der reguleres efter el-indekset. Samlet forventes udgifterne at falde 1,2 mio. kr.

Aarhus Kommune har mulighed for at overføre overskud i AarBus tilbage til kommunen. Ligesom for budget 2022 reduceres AarBus' egenkapital med samlet 65 mio. kr. Fra 2024 nedsættes den årlige reduktion til 35 mio. kr.

For Region Midtjylland forventes det samlede kørselsomfang kun reduceret med godt 400 timer. Dog sker der flere væsentlige bevægelser. Regionen har besluttet at overgå fra HVO til konventionel diesel, som giver en betydelig besparelse i kontraktbetalingen. Modsat er forventes 63. udbud, vedrørende regional kørsel mellem Lemvig-Struer-Holstebro, at give merudgifter. Rute 100 reduceres ca. 2.700 køreplantimer og 3 kontraktbusser, rute 118 er udvidet med ca. 5.700 køreplantimer, rute 928X, 953X og 960X er nedlagt, mens rute 61 er oprettet og rute 60 samt 62 samlet er forøget med ca. 50 %. Samlet forventes ruteudgifterne reduceret med ca. 9,3 mio. kr. Dog var der i budget 2022 indregnet en negativ budgetregulering på 13,8 mio. kr., som efter aftale med Region Midtjylland ikke er indfriet. Dertil kommer en forventning om en stigning på 2,6 mio. kr. til NT/Sydtrafik-samarbejdet.

Ift. høringsbudgettet er der lavet flere store ændringer, som også er beskrevet ovenfor. Samlet er budgettet opskrevet med 78 mio. kr. Væsentligst er fravalg af HVO samt indregning af 61. og 63. udbud. Dertil kommer opdaterede indeksforventninger. De opdaterede indeksforventninger giver en merudgift på 113,2 mio. kr. sammenlignet med høringsbudgettet, mens fravalg af HVO giver følgende besparelser:

- Randers: 12,3 mio. kr.
- Ringkøbing-Skjern: 4 mio. kr.
- Silkeborg (regionens aftale): 0,3 mio. kr.
- Skanderborg: 2 mio. kr.
- Region Midtjylland: 18 mio. kr.

Den samlede besparelse ved skift fra HVO til konventionel diesel er således 36,6 mio. kr.

For Flexbus er kørselsniveauet kraftigt nedjusteret ift. budgettet for 2022. Sammenlignet med kørselsniveauet primo 2022 forventes en fortsat øget vækst i 2022 og 2023, som følge af tilbagevenden til normalen efter lav aktivitet under covid-19. Vognmandsbetalingen er i budget 2023 nedjusteret med 0,3 mio. kr. ift. det oprindelige budget for 2022, hvilket primært skyldes, at turantallet er reduceret med 20 %, da kørselsomfanget er lavere end tidligere forudsat. Omvendt er forventningen til den gennemsnitlige turpris opjusteret med 14,8 % ift. budget 2022, hvilket bl.a. skyldes et stigende omkostningsindeks. Indekseffekten svarer til 0,9 mio. kr. i alt.

Table 3. Operatørudgifter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 Inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Operatørudgifter										
Ruteudgifter	1.407,0	1.419,2	-	1.575,4	1.651,7	1.647,6	1.647,6	1.647,6	232,5	261,3
NT/Sydtrafik-samarbejde	18,5	17,9	-	18,8	20,6	20,2	20,2	20,2	2,6	-
COVID-19	12,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Øvrige reguleringer	-	-3,7	76,2	-	-	-	-	-	3,7	-
Operatørudgifter Total	1.437,8	1.433,4	76,2	1.594,2	1.672,3	1.667,8	1.667,8	1.667,8	238,9	261,3
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel										
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-33,3	-65,0	-	-65,0	-65,0	-35,0	-35,0	-35,0	-	-
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel Total	-33,3	-65,0	-	-65,0	-65,0	-35,0	-35,0	-35,0	-	-
Flexbus										
Vognmandsbetaling	3,9	6,9	0,3	6,4	6,6	6,6	6,6	6,6	-0,3	0,9
Flexbus Total	3,9	6,9	0,3	6,4	6,6	6,6	6,6	6,6	-0,3	0,9
Resultat til byrdefordeling	1.408,4	1.375,3	76,5	1.535,7	1.613,9	1.639,4	1.639,4	1.639,4	238,6	262,1

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Øvrige driftsudgifter

Udgifter for øvrige driftsudgifter vedr. busdrift er i budgettet 2023 på 75,9 mio. kr. Det er et fald i forhold til budget 2022 på 6,0 mio. kr.

For bus-IT og øvrige er i budgettet for 2023 20,5 mio. kr. Det er et fald på 2,5 mio. kr. i forhold til budget 2022. Budgettet for billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer falder med 0,4 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvilket skyldes lavere udgifter til drift og vedligehold og til billetautomaterne i Aarhus Bybusser. Budgettet for bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger, falder med 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvilket skyldes at der ikke forventes udskiftning af busser i 2023. Budgettet for kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse stiger med 0,1 mio. kr., hvilket skyldes en P/L-regulering på 2,7 %. Budgettet for rejsegaranti er flyttet til området for busindtægter, og dermed reduceres budgettet med 0,7 mio. kr. Dette har ingen betydning i det samlede budget for den enkelte bestillere.

For rejsekort er budgettet for 2023 på 55,4 mio. kr. Det er et fald på 3,5 mio. kr. i forhold til budget 2022. Årsagen til faldet er lavere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S samt færre drifts- og vedligeholdelsesudgifter baseret på erfaringer fra regnskab 2021.

Tabel 4. Øvrige driftsudgifter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Bus-IT og Øvrige									
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7,3	10,0	-	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	-0,4
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	11,5	9,1	-	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	-1,5
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	9,0	3,1	-	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	0,1
Rejsegaranti	0,3	0,7	-	0,7	-	-	-	-	-0,7
Bus-IT og Øvrige Total	28,2	22,9	-	21,2	20,5	20,5	20,5	20,5	-2,5
Rejsekort									
Drift	45,3	52,2	-	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	-3,3
Investering	8,7	6,8	-	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	-0,2
Rejsekort Total	54,0	58,9	-	55,4	55,4	55,4	55,4	55,4	-3,5
Resultat til byrdefordeling	82,2	81,9	-	76,6	75,9	75,9	75,9	75,9	-6,0

Sparekrav

I forbindelse med høringen af budgettet har en række kommuner fremsat sparekrav, der skal håndteres allerede i 2023. Sparekravene er indsat som nettolinjer i budgettet, da de præcise spareforslag endnu ikke ligger fast. Nettobesparelserne ses af nedenstående tabel:

Beløb i mio. kr.	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026
Hedensted	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2
Herning	-2,0	-4,0	-4,0	-4,0
Silkeborg	-3,7	-7,5	-7,5	-7,5
Viborg	-1,5	-6,5	-10,0	-10,0
Aarhus	-6,3	-6,3	-6,3	-6,3
Byrdefordeling	-13,6	-24,5	-28,0	-28,0

Bemærk at sparekrav fra Region Midtjylland først bliver fastlagt ved regionsrådsmødet det 21. december og vil derfor først blive indarbejdet i budgetopdateringen i starten af 2023.

Indeksbevilling

På grund af uvisheden for både national og global økonomi, er det indeksniveau, der lægger til grund for budgetberegningen, behæftet med betydelig usikkerhed. Her er det især priser på brændstof samt renteniveauet, der driver usikkerheden.

Midttrafiks bestyrelse godkendte den 1. april 2022 en tillægsbevilling til budget 2022 pga. af stigende brændstofpriser. Denne var baseret på en gennemsnitlig stigning i indeks på ca. 6 %.

For at give et økonomisk råderum i 2023 for Midttrafiks i forvejen pressede likviditet, blev der i høringsbudgettet forhåndsgodkendt en bevilling til i 2023 at indhente op til 47,2 mio. kr. fra Midttrafiks ejerkreds svarende til en indeksstigning på 3 % af høringsbudgettet. Bevillingen vil kun udløses i tilfælde af, at indekset stiger væsentligt ift. budgetgrundlaget og vil opkræves ejerne efter den konkrete byrdefordeling ved stigningen.

Forventningen er på nuværende tidspunkt, at bevillingen ikke bliver aktuel. Indeksforventningerne er i budgettet opskrevet til skøn fra november 2022, som ligger på et højt niveau. Det aktuelle verdensbillede antyder, at energipriserne for en stund er faldet til ro. Situationen er dog meget usikker.

Midttrafiks administration følger udviklingen i indeks tæt, og indeksændringer vil blive indarbejdet i den budgetopdatering, som Midttrafik ekstraordinært udarbejder i starten af 2023.

FLEXTRAFIK

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Operatørudgifter: Budgettet tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2022 (estimat 1), med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 14,8 % for 2022-2023.

Table 5. Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Indtægter										
Flextur	-6,7	-9,0	-	-9,0	-9,1	-9,1	-9,1	-9,1	-0,1	-
Flextur Ung	-0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	-9,9	-11,0	-	-12,1	-12,1	-12,1	-12,1	-12,1	-1,1	-
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-
Plustur	-0,1	-0,1	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-
Øvrige Trafikselskaber	-0,0	-0,0	-	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	-
Indtægter Total	-16,7	-20,1	-	-21,3	-21,4	-21,4	-21,4	-21,4	-1,3	-
Operatørudgifter										
Flextur	15,0	19,3	0,9	23,2	24,6	24,6	24,6	24,6	5,3	3,2
Flextur Ung	0,2	0,6	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	-0,2	0,1
Handicapkørsel	51,5	52,8	2,4	71,7	74,1	74,1	74,1	74,1	21,2	9,6
Kommunalkørsel	30,3	34,0	1,6	37,8	38,8	38,8	38,8	38,8	4,9	5,0
Plustur	0,5	0,5	0,0	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,2	0,1
Siddende patientbefordring	139,6	138,4	6,4	165,6	171,4	171,4	171,4	171,4	33,0	22,1
Øvrige Trafikselskaber	271,8	292,2	-	318,3	319,1	319,1	319,1	319,1	26,9	41,3
Operatørudgifter Total	508,8	537,9	11,3	617,8	629,2	629,2	629,2	629,2	91,4	81,3
Øvrige driftsudgifter										
Ekstraudgifter corona	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Øvrige driftsudgifter Total	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NOP - Ny Optimeringsplatform										
NOP	2,2	4,0	-	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	-	-
NOP - Ny Optimeringsplatform Total	2,2	4,0	-	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	-	-
Resultat til byrdefordeling	496,8	521,8	11,3	600,5	611,9	611,9	611,9	611,9	90,1	81,3

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

I 2023 forventes der på de fleste områder stadig vækst i kørslen. Dette sker i takt med, at borgerne får et større kendskab til produkterne i Flextrafik og bliver mere fortrolige med benyttelsen deraf.

På grund af den øgede vækst samt højere brændstofpriser (omkostningsindekset er steget med 14,8 procent ift. 2022) forventes der også en samlet øget vognmandsbetaling. I forhold til budget 2022 er vognmandsbetalingen steget med 91,4 mio. kr. (64,5 mio. kr. ekskl. øvrige trafikelskaber) heraf udgør indeksreguleringen 81,3 mio. kr. (40,0 mio. kr. vedr. Midttrafik).

I forhold til 1. behandling af budget er vognmandsbetalingen for Midttrafik steget med 11,5 mio. kr. Den øgede vognmandsbetaling skyldes højere indeksregulering, som er øget med 12,8 mio. kr. Omvendt har der været enkelte kommuner, som har fået reduceret deres kørselsomfang og dermed også vognmandsbetalingen.

Administrationsbidraget på Flextur, Flextur Ung og Plustur er øget med 2 kr. per tur, mens Kommunalkørsel og Specialkørsel med børn er øget med 1 kr., Den siddende Patientbefordring er tillagt 0,5 kr. per tur. Dertil kommer KL's pris- og løn-skøn for 2022-2023 på 2,7 %. Administrationsbidraget på Handicapkørsel er ligeledes steget med 0,4 mio. kr. Årsagen til det øgede bidrag skyldes en øget digitalisering, herunder ekstra arbejde med månedlig fakturering af Flextur og handicapkunder. Desuden er den gennemsnitlige samtaleid med kunder øget væsentligt i forbindelse med "Ny Selvbetjening".

På bestyrelsesmødet d. 4. november blev "Harmonisering af den åbne Flextrafik" godkendt og vil træde i kraft sommeren 2023. Eventuelle økonomiske ændringer er ikke indregnet i budgettet, da de endelige beslutninger bl.a. vedrørende knudepunkter i kommunerne endnu ikke er på plads. De økonomiske konsekvenser forventes at blive indregnet i forventet regnskab 1, som bliver udarbejdet i foråret 2023.

LETBANEDRIFT

Budgettet for letbanedrift er samlet på 220,4 mio. kr., hvilket er en stigning på 20,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Årsagen er primært øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Aarhus Kommune og Region Midtjylland har ønsket at Midttrafik i 2023 budgetterer med indtægtsfremgang på 4,0 mio. kr. Tilsvarende er tilføjet i budgetoverslagsår 2024 og 2025. I indtægtsbudgettet er samtidig indregnet en covid-19-effekt på -5 % i 2023, mens der ikke er indregnet covid-19-effekt i 2024 og øvrige overslagsår. Der er indregnet effekt af forventede takststigninger, svarende til 80 % af de forventede takststigninger på 4,9 %.

Operatørudgifter: Udgifter til køb af letbanetraffic er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2023. Budgettet for øvrige letbanerelaterede udgifter er aktivitetsbaseret. Udgifterne til letbanetraffic i budgetoverslagsårene 2024-2026 er ligeledes baseret på forventninger fra Aarhus Letbane I/S.

Finansiering: Parternes bestillerbidrag er justeret efter den seneste p/l udmelding for Regional Udvikling. Statens tilskud til drift af Grenaabanen er indregnet.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 2,7 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2022/2023.

Tablet 6. Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *	Takststigning (4,9%)
Indtægter											
Passagerindtægter	-65,3	-83,0	-	-83,2	-85,9	-94,4	-98,4	-98,4	-2,9	-	-3,4
Indtægter Total	-65,3	-83,0	-	-83,2	-85,9	-94,4	-98,4	-98,4	-2,9	-	-3,4
Operatørudgifter											
Trafikkøb Aarhus Letbane	267,5	271,9	-	295,2	295,2	300,9	306,5	306,5	23,2	6,4	-
Operatørudgifter Total	267,5	271,9	-	295,2	295,2	300,9	306,5	306,5	23,2	6,4	-
Øvrige driftsudgifter											
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	7,5	4,1	-	5,2	4,0	4,0	4,0	4,0	-0,1	-	-
Rejsekort - Drift	8,3	6,1	-	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	0,1	-	-
Øvrige driftsudgifter Total	15,8	10,2	-	11,4	10,2	10,2	10,2	10,2	-0,0	-	-
Letbanesekretariat											
Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	-	-
Letbanesekretariat Total	1,0	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	-	-
Resultat til byrdefordeling	219,0	200,2	-	224,3	220,4	217,7	219,3	219,2	20,3	6,4	-3,4

* Indeks er ift. budget 2022 for tillægsbevilling

De forventede indtægter udgør samlet 85,9 mio. kr. Der er indregnet mistede indtægter som følge af langtidseffekt af covid-19 på 5 %. I modsat retning er der budgetteret med et "traffiksprung" på 4 mio. kr. efter anmodning fra ejerne, og der er indregnet øgede indtægter som effekt af en forventet takststigning i januar 2023.

De samlede udgifter til køb af letbanetraffic udgør 295,2 mio. kr. og stiger samlet med 23,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2022. Budgettet baserer sig på det af Aarhus Letbane udarbejdede driftsbudget for 2023. Forskellen skyldes bl.a. en stigning i antal køreplantimer, optagelse af nye lån, ansættelse af nye medarbejdere samt øgede udgifter til kørestrøm. Stigning i indeks udgør 6,4 mio. kr. af udgiftsstigningen.

Øvrige letbanerelaterede udgifter er nedskrevet med ca. 0,1 mio. kr. til 4,0 mio. kr. Det dækker over udgifter som afholdes i Midttrafik i forbindelse med letbanedrift. Det gælder f.eks. indsættelse af erstatningskørsel ved nedbrud mm.

Det skal bemærkes, at når Midttrafik udarbejder regnskab for 2023, vil de budgetterede indtægter på Letbanen blive korrigeret i overensstemmelse med Midttrafiks model for indtægtsdelingen for 2023.

I forhold til det oprindelige budgetforslag for 2023 udarbejdet i foråret, er der sket en opskrivning af indtægterne på 2,7 mio. kr., som følge af ændret vurdering af covid-19-effekten i 2023. Desuden er de øvrige letbanerelaterede udgifter nedskrevet med 1,2 mio. kr. som følge af at en forventet udgift til ekstra administration til letbanebetjening i Trafikselskabet er fjernet i budgettet.

TOGDRIFT

Den samlede udgift er budgetteret til 67,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 12,8 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvoraf 7,8 mio. kr. dog skyldes en nedskrivning af budgettet i 2022, da der ikke har været afholdt udgifter til indkøb af nye tog i 2022. Nettoændringen er således 5,0 mio. kr. Ændringen skyldes flere driftsudgifter til togdrift på 7,0 mio. kr. samt en justering i investeringstilskuddet til Midtjyske Jernbaner pga. nye prisfremskrivninger på 0,1 mio. kr. I modsat retning er der en forventet merindtægt på 3,2 mio. kr.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Indtægterne på Holstebro-Skjern i 2023 og i budgetoverslagsårene 2024-2026 er budgetteret til 16,0 mio. kr., svarende til de forventede indtægter i henhold til Midttrafik indtægtsdelingsmodel. På Lemvigbanen er i de forventede indtægter fremskrevet med effekt af takststigninger.

På Lemvigbanen er der indregnet en forventet langtidseffekt af covid-19 på 5 % i 2023.

Operatørudgifter: Driftsudgifter til Lemvigbanen er fremskrevet jf. Trafikselskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks med 10,9 %. Driftsudgifter til Holstebro-Skjern er budgetteret ud fra statens tilskud til drift af banen.

Tabel 7. Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *	Takststigning (4,9%)
Indtægter											
Holstebro-Skjern	-8,2	-12,8	-	-12,2	-16,0	-16,0	-16,0	-16,0	-3,2	-	-0,5
Lemvigbanen	-1,9	-2,1	-	-2,0	-2,1	-2,2	-2,2	-2,2	0,0	-	-0,1
Indtægter Total	-10,1	-14,9	-	-14,2	-18,1	-18,2	-18,2	-18,2	-3,2	-	-0,6
Operatørudgifter											
Holstebro-Skjern	39,6	43,5	-	44,2	48,4	48,4	48,4	48,4	4,9	-	-
Lemvigbanen	19,0	20,3	-	22,5	22,4	22,4	22,4	22,4	2,1	2,2	-
Operatørudgifter Total	58,6	63,8	-	66,7	70,8	70,8	70,8	70,8	7,0	2,2	-
Øvrige driftsudgifter											
Reservepulje uforudsete udgifter	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Værnemidler Lemvigbanen	0,2	-0,1	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-
Øvr. Udgifter Holstebro-Skjern	-	0,1	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-
Øvr. Udgifter Lemvigbanen	-	0,7	-	0,6	1,8	0,6	0,6	0,6	1,1	-	-
Rejskort	-	1,2	-	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	-0,0	-	-
Øvrige driftsudgifter Total	4,2	1,9	-	1,9	3,1	1,9	1,9	1,9	1,2	-	-
Investeringstilskud											
Investeringstilskud	4,2	4,3	-	4,4	4,4	4,4	4,4	6,7	0,1	-	-
Tilskud kapitalomkostninger	-	-	-	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	-	-
Investeringstilskud Total	4,2	4,3	-	12,2	12,2	12,2	12,2	14,5	7,9	-	-
Resultat til byrdefordeling	56,8	55,1	-	66,5	67,9	66,6	66,6	68,9	12,8	2,2	-0,6

* Indeks er ift. budget 2022 for tillægsbevilling

Indtægterne på Lemvigbanen er vurderet til 2,1 mio. kr., og på Holstebro-Skjern til 16,0 mio. kr. Indtægterne er fremskrevet vurderet ud fra nuværende indtægtsniveau og med en effekt på 80 % af den forventede takststigning på 4,9 % i januar 2023. Indtægterne på Holstebro-Skjern er opskrevet med 3,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2022. Det skyldes, at udgangspunktet for udarbejdelsen af budget 2022 var meget usikkert, og har vist sig at undervurdere de indtægter, der reelt kan forventes på strækningen.

I budgettet for 2023 modtager Midtjyske Jernbaner et driftstilskud på 22,4 mio. kr. til drift på Lemvigbanen. Det er en stigning i driftsudgiften på 2,1 mio. kr., hvilket kan henføres til en stigning til 10,9 % i det omkostningsindeks, der regulerer betalingen.

Der budgetteres med et driftstilskud på 48,4 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner for trafikken på Holstebro-Skjern. Beløbet er baseret på den statslige kompensation for drift af banen, fratrukket de udgifter banen i øvrigt genererer for Region Midtjylland.

Herudover forventes øvrige togrelaterede udgifter afholdt i Midttrafik på 1,9 mio. kr. Beløbet er opskrevet med 1,1 mio. kr. i forhold til budget 2022, som følge af en forventet efterbetaling til Lemvigbanen på grund af en højere pristalsregulering end anvendt ved betalingen til selskabet i 2022.

Det skal bemærkes, at når Midttrafik udarbejder regnskab for 2023, vil de budgetterede indtægter for togdrift blive korrigeret i overensstemmelse med Midttrafiks model for indtægtsdelingen for 2023.

Der budgetteres med et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på kr. 4,4 mio. kr. til reinvesterings i infrastrukturen på Lemvigbanen. Investeringstilskuddet er fra 2026 opskrevet til 6,7 mio. kr., som følge af igangsættelse af spormodernisering på strækningen Thyborøn-Rønland i henhold til vedtaget investeringsplan. Endvidere er der budgetteret med et investeringstilskud på 7,8 mio. kr., som vedrører regionens bevilling til udligning af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger, ved køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen.

I forhold til det oprindelige budgetforslag for 2023 udarbejdet i foråret, er indtægterne på Holstebro-Skjern-banen opjusteret med 3,8 mio. kr., på grund af ændrede forventninger ud fra kørsler af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel i 1. halvår af 2022. Operatørudgifterne for Holstebro-Skjern er opskrevet med 4,2 mio. kr., som konsekvens af offentliggørelse af tilskud til banen i finanslovsforslaget, og øvrige udgifter til Lemvigbanen er opskrevet med 1,2 mio. kr., som følge af forventet regulering af betaling vedr. 2022.

ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Trafikselskabet varetager administration af busdrift, togdrift, letbanedrift og Handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2023 er en fremskrivning af budget 2022 med 2,7 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2022/2023. Udgifter til administration af busdrift er hovedsageligt fordelt på baggrund af køreplantimer, mens udgifter til administration af letbanedrift er fordelt ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Udgifter til administration af Handicapkørsel fordeles på baggrund af antal ture.

Budgettet for overslagsårene 2024-2026 svarer til budget 2023, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Administration af Flextrafik: Administrationsomkostninger er fremskrevet med KL's pris- og løn-skøn for 2022-2023 på 2,7 %. Administrationsbidraget på Handicapkørsel er et fast beløb, som fordeles mellem bestillerne ud fra en nøglefordeling baseret på antal budgetterede ture. I 2023 er der samlet for alle bestillere budgetteret med 16,2 mio. kr. Ud over KL's pris- og lønskøn er der desuden tillagt 0,4 mio. kr. som følge af øget ressourceforbrug i administrationen. Administrationsbidraget på Flexbus, Flextur, Flextur Ung og Plustur er øget med 2 kr. per tur, mens det på Kommunalkørsel og Specialkørsel er øget med 1 kr. per tur. Administrations-bidraget øges på grund af øget ressourceforbrug i administrationen.

Budgettet for overslagsårene 2024-2026 svarer til budget 2023, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Billetkontrol: 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.

Administrationen fremskrives med 2,7 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2022/2023 og fordeles ud for forventede antal kontroller. Kontrolafgifter steg primo september 2022, hvor taksten for kontrolafgifter blev opjusteret med 33 % (1.000 kr./500 kr. for voksen/barn). Fordelingsnøglen til fordeling af kontrolafgifter ændres fra en nøgle baseret på antal kontroller til en nøgle baseret på antal afgifter i senest afsluttede regnskabsår.

Budgettet for overslagsårene 2024-2026 svarer til budget 2023, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Tjenestemandspensioner: Budgettet for tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris og lønskøn for 2022/2023 på 2,7 %. Den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % er indregnet i budgettet fra 2022 og udgør ca. 0,6 mio. kr. Derudover inddrives det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen i regnskabsårene 2023 til 2025 i 3 ens rater, der samlet udgør knap 13,0 mio. kr. Byrdefordelingen af hensættelsen på 20,3 % og det langfristede tilgodehavende er baseret på køreplantimer.

Budgettet for overslagsårene 2024-2025 svarer til budget 2023 mens overslaget for 2026 falder til 2,6 mio. kr., da det langfristede tilgodehavende afregnes i perioden 2023-2025.

Finansielle poster: Der budgetteres ikke med et resultat for Midttrafiks finansielle afkast, men i henhold til bestyrelsens beslutning, bliver resultatet af Midttrafiks finansielle afkast byrdefordelt.

Tabel 8. Øvrige fællesudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Administrative udgifter										
Busadministration	102,2	104,4	-	106,2	106,2	106,2	106,2	106,2	1,8	3,3
Handicapadministration	15,0	15,4	-	16,2	16,2	16,2	16,2	16,2	0,8	-
Letbaneadministration	3,9	4,5	-	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	0,4	-
Togadministration	1,0	1,0	-	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,1	-
Administrative udgifter Total	122,1	125,3	-	128,4	128,4	128,4	128,4	128,4	3,1	3,3
Øvrige administrative udgifter										
Flextrafik - Administrationsomkostning	19,8	20,5	-	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4	0,9	-
Øvrige administrative udgifter Total	19,8	20,5	-	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4	0,9	-
Billetkontrol										
Administration	28,6	13,9	-	14,7	16,0	16,0	16,0	16,0	2,1	-
Kontrolafgifter	-12,5	-11,2	-	-14,8	-17,1	-17,1	-17,1	-17,1	-5,9	-
Tab på debitorer	5,8	5,8	-	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	-3,5	-
Gebyr	-0,9	-0,3	-	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-	-
Billetkontrol Total	20,9	8,3	-	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	-7,3	-
Finansielle poster										
Finansielt afkast	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finansielle poster Total	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tjenestemandspension										
Tjenestemandspension	1,8	2,5	-	6,9	6,9	6,9	6,9	2,6	4,4	-
Tjenestemandspension Total	1,8	2,5	-	6,9	6,9	6,9	6,9	2,6	4,4	-
Resultat til byrdefordeling	169,3	156,7	-	158,6	157,6	157,7	157,7	153,3	1,0	3,3

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Trafikselskabet

Beløb i mio. kr.	Bus	Tog	Letbanen	Handicap	I alt
Budget 2022	104,4	1,0	4,5	15,4	125,3
Ombygning Aarhus Rbst. afsluttet	-1,3				-1,3
P/L - 2,7 %	2,7	0,1	0,1	0,4	3,3
Budget 2023 inden tillæg	105,9	1,1	4,6	15,8	127,4
Ekstra 2/3 årsværk - handicap				0,4	0,4
Opgørelse ombygning Aarhus Rbst.	0,2				0,2
Feriepenge ny ferielov	0,3				0,3
Rabatruiter rejsekort - Skanderborg	0,1				0,1
Opskrivning af Letbanens køreplantimer	-0,3		0,3		-
Tillæg 2023 i alt	0,3	-	0,3	0,4	1,0
Budget 2023	106,2	1,1	4,9	16,2	128,4

Trafikselskabet har i 2023 et samlet budget på 128,4 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 3,1 mio. kr. sammenholdt med budget 2022. Budgettet kan inddrages i fire, hvor 1,1 mio. kr. vedrører togadministration, 4,9 mio. kr. vedrører letbaneadministration, 106,2 vedrører busadministration og 16,2 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for bus- og togdrift samt antal ture for Handicapkørsel. I budget 2023 er der, i forhold til budget 2022, en samlet nedgang på ca. 11.000 køreplantimer. Herudover er der en stigning i køreplantimer på Aarhus Letbane på ca. 5.000 køreplantimer, samt 5.500 køreplantimer i efteråret 2021 til Region Midtjylland. Sammenlagt betyder det en mindre ændring af de samlede køreplantimer for 2023 sammenholdt med 2022, og budgettet ændres derfor ikke.

Den samlede stigning i budgettet på 3,1 mio. kr. består hovedsageligt af P/L-regulering på 3,3 mio. kr.

Herudover er budgettet nedskrevet med 1,3 mio. kr., som i budget 2022 dækkede udgifter til ombygning på Aarhus Rutebilstation. Ombygningen blev færdiggjort i 2021 og budgettet

opskrives med 0,2 mio. kr. til dækning af udgifter forbundet med slutopgørelsen. Disse udgifter bliver fordelt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Budgettet for 2023 er endvidere opskrevet med 0,3 mio. kr. til dækning af indefrosne feriepenge jf. den nye ferielov.

Skanderborg Kommune har indgået aftale med Midttrafik om levering af rabatruter til rejseplanen. Dermed bliver kommunens budget opskrevet med 0,1 mio. kr.

Budgettet til Aarhus Letbane er steget med 0,4 mio. kr. Dette skyldes opskrivning af ca. 5.000 køreplantimer. Efter P/L-reguleringen på 0,1 mio. kr. er budgettet reduceret med 0,3 mio. kr. på bus og tog. Dermed opskrives det samlede budget ikke.

Handicapadministration er steget med 0,8 mio. kr., hvoraf 0,4 skyldes P/L-regulering. Herudover er budgettet opskrevet med 0,4 mio. kr., hvilket skyldes 2/3 af et nyt årsværk pga. digitalisering af Flextrafik, herunder de ekstraopgaver, der er fulgt med månedlig fakturering af Flextur og handicapkunder. Bl.a. er der ansat en medarbejder til at svare på regningsspørgsmål vedr. betalingservice og fakturering samt efterfølgende arbejde, når det sendes til Gældsstyrelsen.

Ifølge Midttrafiks bestyrelses beslutning tilpasses administrationen i Midttrafik, når alle tilpasninger vedr. besparelser osv. er på plads. Dermed er budgettet endnu ikke ændret i forhold til budgetforslag 2023.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på driftsområder:

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	B2023	B23/B22 Afvigelse
Bus, Letbane og togadministration				
Løn og personale	59,4	58,2	59,3	1,2
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgift	19,7	35,2	35,9	0,7
IT-anskaffelser	1,3	2,0	2,1	0,0
Drift og vedligehold af IT, servere	13,5	15,0	15,3	0,3
Husleje og Rengøring	11,0	8,7	8,9	0,2
Huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-13,3	-9,1	-9,3	-0,2
Nye projekter i 2021	2,7		-	
Bus, Letbane og togadministration i alt	94,3	110,0	112,2	2,2
Handicapadministration				
Løn og personale	7,1	7,3	7,7	0,4
Materiale- og aktivitetsudgifter	7,9	8,1	8,5	0,4
Handicapadministration i alt	15,0	15,4	16,2	0,8
Primæradministration i alt	109,3	125,3	128,4	3,1

Flextrafikadministration

Administrationsbidraget på Flexbus, Flextur, Flextur Ung og Plustur er øget med 2 kr. per tur, mens Kommunalkørsel og Specialkørsel med børn er øget med 1 kr., Den siddende patientbefordring er tillagt 0,5 kr. per tur. Dertil kommer KL's pris- og løn-skøn for 2022-2023 på 2,7 %. Administrationsbidraget på Handicapkørsel er ligeledes steget med 0,4 mio. kr. Årsagen til det øgede bidrag skyldes flere opgaver som følge af øget selvbetjening hos kunderne, herunder ekstraopgaver med og afledt af månedlig fakturering af Flextur og handicapkunder, frem for kontantbetaling i vognene. Desuden er den gennemsnitlige samtaletid med kunder øget væsentligt i forbindelse med "Ny Selvbetjening".

Billetkontrol

Budget 2023 består af administrationsudgifter og rykkergebyr på samlet 15,8 mio. kr., indtægter fra udstedte kontrolafgifter på 17,1 mio. kr. og en forventning til omfanget af ubetalte kontrolafgifter på netto 2,3 mio. kr., hvor beløbet for ubetalte kontrolafgifter forventes at blive reduceret i takt med den forøget inddrivelse fra SKAT. Samlet er budgettet for 2023 på 1 mio. kr., hvilket udgør et fald på ca. 7,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2022.

Budgettet for administration af billetkontrol stiger samlet 2,1 mio. kr. Det består dels af fremskrivning med PL på 2,7 %. Derudover er der lagt en forventet udgift ind på 0,4 mio. kr. ifm. øget kontrol på rute 200. I forbindelse med høring af budget 2023 har Aarhus Kommune anmodet om, at omfanget af kontroller skal stige med 25 %. Dette er for bybusserne indarbejdet fra november 2022. Administrativt betyder det, at udgifterne stiger med 1,3 mio. kr., hvilket udelukkende påvirker Aarhus Kommune.

I budgettet er der lavet en række ændringer i forventede antal kontroller, hvilket påvirker fordelingsnøglerne for administrationen. Det er særligt Region Midtjylland, der får flere kontroller som følge af ekstra kontrol på rute 200.

Indtægtsbudgettet fra kontrolafgifter er opskrevet med 5,9 mio. kr. som følge af indregning af en helårseffekt for takststigningen på 33 % (1.000/500 for voksen/barn) med forudsætning om, at snydeadfærden som følge af denne stigning ikke påvirkes nævneværdigt, samt indregning af flere indtægter til Aarhus Kommune som følge af en forøgelse af antal kontroller med 25 % i bybusserne.

Estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret som følge af den seneste udvikling på inddrivelsesområdet. *Onboarding* til Gældsstyrelsen blev gennemført i efteråret 2021, og der ses markant flere inddrivelser end tidligere. Det skal bemærkes, at der årligt vil ske et rul, hvor afregning af tab på debitorer for tidligere år tilbageføres, hvorefter et nyt tab vil blive estimeret.

Ift. 1. behandling af budgettet, så er eneste ændring indregning af en stigning i antal kontroller på 25 % for Aarhus' bybusser. Det forventes, at Letbanens kontroller tilsvarende vil stige med 25 % i starten af 2023, men da det ikke er godkendt officielt fra begge parter, så er dette ikke indregnet i dette materiale.

Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast.

Tjenestemandspensioner

Budgetforslaget for tjenestemandspensioner i 2023 er på 6,9 mio. kr. og består foruden de årlige udgifter til tjenestemænd (ca. 2 mio. kr.) af den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % (ca. 0,6 mio. kr.) samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende (ca. 4,3 mio. kr.), som afregnes i perioden 2023-2025.

LIKVIDITET

Midttrafiks likviditet har været i fokus ved udarbejdelsen af budget 2023. Selvom cashflow følger et stabilt mønster, er det væsentligt at de månedlige acantobetalinger fra bestillerne er på niveau med nettoudgifterne. I hele 2022 har dette været en udfordring, primært på grund af stigende brændstofpriser. Ajourføringen af budget 2023 er baseret på et højt indeksniveau, og der vil blive foretaget en generel revurdering af budgettet i begyndelsen af 2023. I den forbindelse er der en mulighed for regulering af acantobetalingerne.

Inflationen er høj, både i Danmark og resten af verden, og centralbankerne imødekommer dette med rentestigninger. Indlånsrenten har været positiv siden 1. oktober, og dermed er denne tilbagevenden til mere normale tilstande på pengemarkedet kommet væsentligt før alle forudsigelser. Det er vanskeligt at forudsige udviklingen i inflationen, og dermed kan der heller ikke forudsiges noget om prisniveau på brændstof i 2023.

Administrationen forventer derfor fortsat at skulle håndtere en række usikkerhedsfaktorer relateret til budget, likviditet og dagligt cashflow, om end dette ikke forventes at blive så markant som i 2022.



midttrafik

9. DECEMBER 2022

BUDGET 2023

BILAG 2 - BYRDEFORDELING PR. OMRÅDE

INDHOLD

Byrdefordeling – Ejerkredsen	2
Byrdefordeling – Busdrift Indtægter	2
Byrdefordeling – Busdrift Operatørudgifter.....	3
Byrdefordeling – Busdrift Øvrige.....	4
Byrdefordeling – Flextrafik.....	4
Byrdefordeling – Letbanen.....	6
Byrdefordeling – Togdrift	6
Byrdefordeling – Øvrige fællesudgifter	7
Datadreven indtægtsdelingsmodel	9

BYRDEFORDELING – EJERKREDSSEN

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over Byrdefordelingen for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 1. Byrdefordeling

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	27,7	26,5	1,1	30,7	31,0	30,5	30,5	30,5	4,5
Hedensted	8,9	8,3	0,6	11,6	11,7	11,1	11,1	11,1	3,4
Herning	52,4	50,1	2,2	56,5	59,6	58,0	58,0	57,8	9,4
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,3	21,8	22,3	22,3	22,2	1,8
Horsens	59,3	57,2	2,5	68,2	65,5	60,4	60,4	60,2	8,3
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	19,5	19,9	20,2	20,2	20,2	3,0
Lemvig	10,5	10,6	0,5	12,6	13,0	13,0	13,0	13,0	2,4
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	34,7	37,2	37,7	37,7	37,7	7,1
Odder	10,2	9,7	0,4	11,2	12,3	11,4	11,4	11,4	2,6
Randers	92,7	85,3	10,7	108,0	98,9	99,0	99,0	98,7	13,6
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	31,8	28,8	29,5	29,5	29,4	2,5
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	64,2	66,4	61,4	61,4	61,4	18,9
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	33,8	33,1	32,4	32,4	32,4	4,3
Skive	38,1	37,0	1,5	41,9	43,4	42,0	42,0	41,9	6,4
Struer	6,0	5,7	0,2	6,7	7,9	8,7	8,7	8,7	2,3
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	31,1	31,8	32,1	32,1	32,0	7,6
Viborg	47,8	44,7	2,1	52,7	52,7	47,4	43,9	43,7	8,0
Aarhus	429,9	338,7	17,7	378,3	426,1	442,6	443,4	442,1	87,4
Region Midtjylland	673,4	569,8	33,4	680,3	687,4	666,3	667,1	667,6	117,5
Staten	39,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafiksekskaber og øvrige	272,3	292,8	-	318,9	319,7	319,7	319,7	319,7	26,9
Byrdefordeling	1.972,8	1.730,1	87,8	2.014,2	2.068,3	2.045,7	2.043,8	2.041,7	338,2

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT INDTÆGTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Busindtægter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 2. Byrdefordeling - Busdrift - Indtægter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	-1,0	-2,5	-	-2,7	-2,7	-3,2	-3,2	-3,2	-0,2
Hedensted	-2,2	-3,2	-	-2,8	-2,9	-3,6	-3,6	-3,6	0,3
Herning	-9,0	-12,7	-	-11,1	-11,4	-11,0	-11,0	-11,0	1,3
Holstebro	-3,9	-4,6	-	-3,5	-3,5	-3,2	-3,2	-3,2	1,1
Horsens	-14,3	-19,6	-	-17,1	-17,6	-16,9	-16,9	-16,9	2,0
Ikast-Brande	-0,0	-0,1	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,0
Lemvig	-0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Norddjurs	-1,7	-2,6	-	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1	0,4
Odder	-1,1	-2,1	-	-1,7	-1,8	-2,6	-2,6	-2,6	0,3
Randers	-21,0	-29,7	-	-25,9	-26,6	-26,5	-26,5	-26,5	3,0
Ringkøbing-Skjern	-2,9	-4,5	-	-3,7	-3,7	-3,1	-3,1	-3,1	0,8
Silkeborg	-15,2	-21,5	-	-19,1	-19,6	-20,8	-20,8	-20,8	2,0
Skanderborg	-4,2	-7,5	-	-6,7	-6,8	-7,6	-7,6	-7,6	0,8
Skive	-5,5	-7,9	-	-6,7	-6,8	-8,2	-8,2	-8,2	1,1
Struer	-0,7	-1,0	-	-0,4	-0,4	-0,9	-0,9	-0,9	0,6
Syddjurs	-4,0	-5,5	-	-4,0	-4,1	-4,2	-4,2	-4,2	1,4
Viborg	-12,2	-16,4	-	-14,8	-15,1	-15,9	-15,9	-15,9	1,3
Aarhus	-186,0	-260,4	-	-265,5	-273,8	-285,8	-285,8	-285,8	-13,4
Region Midtjylland	-174,9	-259,2	-	-260,1	-266,7	-283,0	-283,0	-283,0	-7,5
Tilskudsbehov	-459,8	-660,8	-	-648,0	-665,8	-699,0	-699,0	-699,0	-4,9

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT OPERATØRUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Operatørudgifter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 3. Byrdefordeling - Busdrift - Operatørudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	16,0	17,2	0,6	18,7	19,4	19,4	19,4	19,4	2,2
Hedensted	7,6	8,0	0,4	8,6	8,9	8,9	8,9	8,9	1,0
Herning	53,7	54,5	2,1	58,7	63,4	63,4	63,4	63,4	8,8
Holstebro	19,3	18,7	0,4	17,8	18,4	18,4	18,4	18,4	-0,3
Horsens	61,2	63,2	2,2	69,1	66,6	60,5	60,5	60,5	3,5
Ikast-Brande	14,6	14,9	0,7	16,5	17,1	17,1	17,1	17,1	2,2
Lemvig	8,4	8,6	0,4	9,5	9,9	9,9	9,9	9,9	1,2
Norddjurs	24,5	25,9	1,2	28,1	30,7	30,9	30,9	30,9	4,8
Odder	9,7	9,3	0,4	9,7	10,8	10,8	10,8	10,8	1,5
Randers	95,2	95,1	10,4	111,6	102,8	102,8	102,8	102,8	7,7
Ringkøbing-Skjern	25,5	26,2	2,3	30,7	27,6	27,6	27,6	27,6	1,4
Silkeborg	56,1	54,8	6,8	67,4	73,5	73,5	73,5	73,5	18,7
Skanderborg	29,9	30,0	1,3	31,8	31,1	31,1	31,1	31,1	1,1
Skive	29,5	29,8	0,9	32,1	33,3	33,3	33,3	33,3	3,5
Struer	5,2	5,3	0,2	5,1	6,5	7,5	7,5	7,5	1,2
Syddjurs	22,0	22,8	0,8	25,2	26,1	26,1	26,1	26,1	3,3
Viborg	52,4	53,9	1,9	57,3	59,3	59,3	59,3	59,3	5,4
Aarhus	433,1	415,6	16,6	449,7	514,1	544,1	544,1	544,1	98,5
Region Midtjylland	432,3	421,5	27,0	488,2	494,5	494,9	494,9	494,9	73,0
Staten	12,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	1.408,4	1.375,3	76,5	1.535,7	1.613,9	1.639,4	1.639,4	1.639,4	238,6

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Tabel 3.1 Køreplantimer Busdrift

	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	21.736	21.997	-	22.105	22.105	22.105	22.105	22.105	108
Hedensted	10.281	10.321	-	10.055	10.055	10.055	10.055	10.055	-267
Herning	68.371	68.293	-	67.870	67.870	67.870	67.870	67.870	-423
Holstebro	28.983	28.965	-	25.236	25.236	25.236	25.236	25.236	-3.729
Horsens	82.991	83.162	-	83.162	78.604	69.489	69.489	69.489	-4.558
Ikast-Brande	21.104	21.359	-	20.857	20.857	20.857	20.857	20.857	-501
Lemvig	10.099	10.234	-	10.187	10.187	10.187	10.187	10.187	-46
Norddjurs	29.587	29.372	-	29.997	30.997	30.997	30.997	30.997	1.625
Odder	10.199	10.063	-	9.848	9.848	9.848	9.848	9.848	-216
Randers	122.876	123.026	-	121.499	121.499	121.499	121.499	121.499	-1.527
Ringkøbing-Skjern	31.721	31.520	-	31.825	31.825	31.825	31.825	31.825	304
Silkeborg	79.525	77.349	-	77.080	77.080	77.080	77.080	77.080	-269
Skanderborg	32.704	31.501	-	28.479	28.159	28.159	28.159	28.159	-3.342
Skive	39.619	39.644	-	39.911	39.911	39.911	39.911	39.911	267
Struer	9.128	8.971	-	7.980	7.660	7.341	7.341	7.341	-1.311
Syddjurs	27.888	27.973	-	28.013	28.013	28.013	28.013	28.013	39
Viborg	75.968	75.772	-	74.496	74.496	74.496	74.496	74.496	-1.276
Aarhus	544.916	545.258	-	546.234	546.234	546.234	546.234	546.234	977
Region Midtjylland	571.804	569.211	-	569.212	568.764	568.315	568.315	568.315	-447
NT	16.137	14.639	-	13.745	13.745	13.745	13.745	13.745	-894
Sydtrafik	18.832	18.578	-	18.511	18.511	18.511	18.511	18.511	-67
Køreplantimer	1.854.470	1.847.210	-	1.836.303	1.831.657	1.821.774	1.821.774	1.821.774	-15.553

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT ØVRIGE

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige driftsudgifter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 4. Byrdefordeling - Busdrift - Øvrige driftsudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	0,3	0,2	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1
Hedensted	0,5	0,4	-	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	-0,0
Herning	1,6	1,9	-	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	-0,1
Holstebro	1,0	0,9	-	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	-0,0
Horsens	2,0	2,5	-	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	-0,3
Ikast-Brande	0,2	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0
Lemvig	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0
Norddjurs	0,2	0,3	-	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,0
Odder	-0,7	0,2	-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-0,0
Randers	4,1	4,7	-	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	-0,2
Ringkøbing-Skjern	1,2	0,8	-	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-0,1
Silkeborg	2,4	2,6	-	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	-0,2
Skanderborg	0,8	0,7	-	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-0,0
Skive	1,4	1,2	-	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	-0,0
Struer	0,3	0,2	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-0,1
Syddjurs	0,6	0,7	-	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-0,0
Viborg	3,5	3,1	-	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	0,2
Aarhus	29,1	31,9	-	29,1	29,0	29,0	29,0	29,0	-2,9
Region Midtjylland	27,7	29,4	-	27,7	27,1	27,1	27,1	27,1	-2,3
Staten	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	82,2	81,9	-	76,6	75,9	75,9	75,9	75,9	-6,0

BYRDEFORDELING – FLEXTRAFIK

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Flextrafik for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 5. Byrdefordeling - Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	10,3	9,5	0,5	12,1	11,8	11,8	11,8	11,8	2,3
Hedensted	3,0	2,9	0,2	4,6	4,8	4,8	4,8	4,8	1,8
Herning	2,0	2,2	0,1	2,8	3,4	3,4	3,4	3,4	1,2
Holstebro	2,7	2,7	0,1	3,6	3,7	3,7	3,7	3,7	1,0
Horsens	5,0	5,5	0,3	7,4	8,0	8,0	8,0	8,0	2,4
Ikast-Brande	1,1	1,2	0,1	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	0,6
Lemvig	1,4	1,4	0,1	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	1,0
Norddjurs	3,8	5,0	0,3	6,3	6,5	6,5	6,5	6,5	1,6
Odder	1,0	1,0	0,1	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	0,7
Randers	6,5	7,2	0,3	9,2	9,6	9,6	9,6	9,6	2,4
Ringkøbing-Skjern	2,3	3,3	0,2	3,5	3,7	3,7	3,7	3,7	0,4
Silkeborg	5,0	5,4	0,3	7,1	7,4	7,4	7,4	7,4	2,0
Skanderborg	3,1	3,1	0,2	4,7	4,9	4,9	4,9	4,9	1,9
Skive	9,9	11,0	0,5	12,2	12,6	12,6	12,6	12,6	1,6
Struer	0,8	0,8	0,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	0,4
Syddjurs	3,9	4,5	0,3	6,5	6,8	6,8	6,8	6,8	2,2
Viborg	3,4	3,1	0,2	4,5	4,7	4,7	4,7	4,7	1,6
Aarhus	16,6	19,5	1,1	23,6	24,6	24,6	24,6	24,6	5,0
Region Midtjylland	140,6	140,4	6,4	167,5	173,4	173,4	173,4	173,4	33,0
Staten	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafikskaber og øvrige	271,8	292,1	-	318,3	319,0	319,0	319,0	319,0	26,9
Tilskudsbehov	496,8	521,8	11,3	600,5	611,9	611,9	611,9	611,9	90,1

Nedenstående tabel angiver fordeling af antal ture på bestillerniveau for Handicapkørsel, Flextur, Flextur Ung, Plustur og Kommunalkørsel/Siddende patientbefordring:

Table 5.1. Antal ture - Flextrafik

	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	55.593	58.870	-	64.250	61.050	47.150	47.150	47.150	2.180
Hedensted	20.436	24.100	-	27.700	27.700	8.400	8.400	8.400	3.600
Herning	7.255	9.600	-	8.600	10.900	8.600	8.600	8.600	1.300
Holstebro	14.686	18.200	-	16.500	16.500	14.700	14.700	14.700	-1.700
Horsens	32.011	40.600	-	40.300	40.300	32.000	32.000	32.000	-300
Ikast-Brande	7.457	8.900	-	9.200	9.200	4.400	4.400	4.400	300
Lemvig	7.643	8.900	-	10.300	10.300	3.200	3.200	3.200	1.400
Norddjurs	26.126	40.360	-	34.500	34.500	18.800	18.800	18.800	-5.860
Odder	5.499	6.300	-	7.300	7.300	5.400	5.400	5.400	1.000
Randers	36.405	43.100	-	47.500	47.500	37.600	37.600	37.600	4.400
Ringkøbing-Skjern	15.214	23.100	-	17.600	17.600	6.300	6.300	6.300	-5.500
Silkeborg	32.712	39.800	-	39.200	39.200	30.100	30.100	30.100	-600
Skanderborg	25.449	30.400	-	33.600	33.600	9.600	9.600	9.600	3.200
Skive	52.930	68.900	-	66.600	66.600	65.200	65.200	65.200	-2.300
Struer	4.846	5.800	-	5.300	5.300	3.000	3.000	3.000	-500
Syddjurs	24.440	31.100	-	31.700	31.700	13.100	13.100	13.100	600
Viborg	16.652	18.500	-	19.200	19.200	16.200	16.200	16.200	700
Aarhus	102.302	126.500	-	127.400	127.400	117.600	117.600	117.600	900
Region Midtjylland	414.523	440.000	-	440.000	440.000	440.000	440.000	440.000	-
Trafiksekskaber og øvrige	1.148.169	1.897.000	-	1.373.000	300	1.373.000	1.373.000	1.373.000	-1.896.700
Antal ture	2.050.348	2.940.030	-	2.419.750	1.046.150	2.254.350	2.254.350	2.254.350	-1.893.880

Nedenstående tabel angiver betalingsplanen for NOP:

Table 5.2 Betalingsplan NOP 2020-2029

Beløb i mio. kr.	2020*	2021*	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
Favrskov	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9
Hedensted	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9
Herning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Holstebro	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7
Horsens	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,7
Ikast-Brande	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Lemvig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Norddjurs	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,7
Odder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Randers	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,3
Ringkøbing-Skjern	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,8
Samsø	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,5
Skanderborg	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0
Skive	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,1
Struer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Syddjurs	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,2
Viborg	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7
Aarhus	0,2	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	4,6
Region Midt	0,7	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	17,9
I alt	1,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,9	37,3

* er afregnet

BYRDEFORDELING – LETBANEN

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Letbanen for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 6. Byrdefordeling - Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norddjurs	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Odder	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skanderborg	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Syddjurs	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Aarhus	92,4	83,9	-	95,7	93,8	92,2	93,0	93,0	9,9
Region Midtjylland	124,1	115,9	-	128,3	126,4	125,2	126,0	125,9	10,4
Staten	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	219,0	200,2	-	224,3	220,4	217,7	219,3	219,2	20,3

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Tabel 6.1 Køreplantimer Letbanen

	R2021	B2022 inkl. komp.	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Aarhus	39.019	39.895	40.751	40.751	40.751	40.751	40.751	856
Region Midtjylland	39.019	39.895	40.751	40.751	40.751	40.751	40.751	856
Køreplantimer	78.038	79.789	81.501	81.501	81.501	81.501	81.501	1.712

BYRDEFORDELING – TOGDRIFT

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen for Tog for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 7. Byrdefordeling - Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Region Midtjylland	56,6	55,1	-	66,5	67,9	66,6	66,6	68,9	12,8
Staten	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	56,8	55,1	-	66,5	67,9	66,6	66,6	68,9	12,8

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Tabel 7.1 Køreplantimer Togdrift

	R2021	B2022 inkl. komp.	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Region Midtjylland	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	-
Køreplantimer	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	-

BYRDEFORDELING – ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige fællesudgifter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 8. Byrdefordeling - Øvrige fællesudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	2,0	2,1	-	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	0,2
Hedensted	1,6	1,7	-	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	0,3
Herning	4,2	4,2	-	4,4	4,5	4,5	4,5	4,3	0,3
Holstebro	2,5	2,6	-	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4	-0,1
Horsens	6,4	6,6	-	7,0	7,0	7,0	7,0	6,9	0,4
Ikast-Brande	1,4	1,4	-	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	0,1
Lemvig	0,6	0,6	-	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,1
Norddjurs	2,6	2,5	-	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	0,1
Odder	1,2	1,2	-	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	0,1
Randers	8,5	8,8	-	9,4	9,5	9,5	9,5	9,2	0,7
Ringkøbing-Skjern	2,5	2,4	-	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4	0,1
Silkeborg	6,4	6,2	-	6,5	6,5	6,5	6,5	6,4	0,2
Skanderborg	2,9	2,9	-	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	0,4
Skive	3,6	3,6	-	3,9	3,9	3,9	3,9	3,8	0,3
Struer	0,8	0,8	-	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	-0,0
Syddjurs	2,4	2,4	-	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	0,3
Viborg	5,6	5,6	-	5,9	5,9	5,9	5,9	5,8	0,3
Aarhus	44,8	48,2	-	45,8	44,8	44,8	44,8	43,6	-3,3
Region Midtjylland	52,6	52,4	-	53,0	53,0	53,0	53,0	51,2	0,6
Staten	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafiksekskaber og øvrige	0,6	0,6	-	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	-0,0
Tilskudsbehov	169,3	156,7	-	158,6	157,6	157,7	157,7	153,3	1,0

FORSYNINGSTILSKUD

Nedenstående tabel viser fordelingen af det statslige forsyningstilskud. Tilskuddet gives til at dække de høje energipriser i 2023.

Beløb i mio. kr.	Forsyningstilskud
Favrskov	0,4
Hedensted	0,2
Herning	0,9
Holstebro	0,3
Horsens	1,1
Ikast-Brande	0,3
Lemvig	0,2
Norddjurs	0,5
Odder	0,2
Randers	1,7
Ringkøbing-Skjern	0,5
Silkeborg	1,1
Skanderborg	0,5
Skive	0,6
Struer	0,1
Syddjurs	0,5
Viborg	0,9
Aarhus	9,5
Region Midtjylland	12,2
Forsyningstilskud Midttrafiks ejere	31,5
NT	0,2
Sydtrafik	0,2
Forsyningstilskud i alt	31,9

DATADREVEN INDTÆGTSDELINGSMODEL

Der er den seneste håndfuld år sket en række forandringer i forhold til billetter, takstsystem og udbud af den kollektive trafik i Midttrafik, hvor navnlig indførelsen af rejsekort og Midttrafik app kan fremhæves. Udviklingen er sket hurtigt, og langt størstedelen af billetsalget foregår i dag digitalt.

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 på Rejseplanen, nye og mere detaljerede oplysninger, om dels hvordan der rejses, og dels hvilke muligheder, der er for at rejse mellem A og B

Dette har resulteret i en ny datadrevet indtægtsdelingsmodel, som adskilte sig markant fra den tidligere praksis. 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 Ungdomskort.

Det blev besluttet, at modellen skulle indføres gradvist, hvor sidste års resultat stadig skulle spille en rolle de første par år. Fra 2024 og frem, skal indtægtsdelingen være 100 % datadrevet.

	2022	2023	2024
Datadrevet indtægtsdelingsmodel	50%	75%	100%
Regnskab fra sidste år	50%	25%	0%

Med adgang til nye data om, hvor og hvornår billetter og kort er benyttet, vil der opnås mulighed for en mere præcis fordeling af indtægterne, hvilket vil blive reflekteret i form af, at fordelingsnøglen ændrer sig fra år til år, idet den datadrevne indtægtsdelingsmodel er baseret på forrige års rejseaktivitet.

Nedenstående tabel viser, hvordan den datadrevne fordelingsnøgle har ændret sig siden den første testkørsel på data fra regnskab 2019, til fordelingsnøglen som er blevet anvendt til budgetforslag 2023.

	Oprindelig indtægtsdeling 2019		Indtægtsdeling B22		Indtægtsdeling B23		Forskel på B22 ift. B23 fordeling	
100% datadrevet								
	Indtægter	Andel	Indtægter	Andel	Indtægter	Andel	Indtægter	Andel
Favrskov	3,7	0,57%	3,6	0,55%	3,2	0,49%	-0,4	-0,06%
Hedensted	2,2	0,34%	3,2	0,50%	2,8	0,43%	-0,4	-0,07%
Herning	10,5	1,62%	11,3	1,75%	10,2	1,58%	-1,1	-0,17%
Holstebro	3,2	0,49%	3,5	0,55%	2,9	0,45%	-0,6	-0,10%
Horsens	16,2	2,50%	17,5	2,70%	15,8	2,44%	-1,7	-0,26%
Ikast-Brande	0,1	0,01%	0,1	0,01%	0,1	0,02%	0,0	0,01%
Lemvig	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
Norddjurs	2,9	0,44%	2,7	0,42%	2,0	0,30%	-0,7	-0,11%
Odder	1,8	0,28%	2,6	0,41%	1,9	0,29%	-0,7	-0,11%
Randers	25,7	3,97%	27,8	4,29%	24,3	3,75%	-3,5	-0,54%
Ringkøbing-Skjern	3,9	0,61%	4,3	0,66%	3,5	0,54%	-0,8	-0,13%
Silkeborg	18,2	2,81%	20,2	3,11%	18,5	2,85%	-1,7	-0,26%
Skanderborg	7,7	1,19%	8,9	1,38%	7,1	1,09%	-1,9	-0,29%
Skive	6,4	0,99%	8,1	1,25%	6,7	1,03%	-1,4	-0,22%
Struer	0,7	0,10%	0,5	0,07%	0,4	0,06%	-0,1	-0,01%
Syddjurs	4,8	0,74%	5,2	0,80%	3,6	0,55%	-1,6	-0,25%
Viborg	13,3	2,05%	15,2	2,34%	14,2	2,19%	-1,0	-0,15%
Aarhus	238,0	36,76%	248,5	38,37%	263,7	40,72%	15,2	2,35%
Region Midt	288,3	44,52%	264,4	40,83%	266,8	41,21%	2,4	0,38%
I alt	647,5	100,00%	647,5	100,00%	647,5	100,00%	-	0,00%

Illustrering af udviklingen i den rent datadrevne fordelingsnøgle, uden %-andel fra forrige års regnskab

- Indtægtsdeling 2019 er baseret på regnskabstal fra 2019
- Indtægtsdeling B22 er baseret på rejseaktivitet i 2020
- Indtægtsdeling B23 er baseret på rejseaktivitet med henholdsvis 67 % 3. og 4. kvartal 2021, 33 % 1. kvartal 2022

Kigger man på udviklingen fra den rent datadrevne indtægtsdelingsmodel ifm. budget 2022 til den ifm. budget 2023, altså uden andelen fra forrige års regnskab, er der en entydig udvikling. Alle bestillere, på nær Aarhus Kommune, Ikast-Brande Kommune og Region Midtjylland, står til at få en mindre andel af indtægtsdelingen i budget 2023.

For at gøre det mere sammenlignen, er de respektive fordelingsnøgler appliceret på det oprindeligt budgetforslag for 2023 på 647,5 mio. kr. Her fremgår det, at selvom det kun er 2,73 %-point som har ændret sig i indtægtsdelingen fra budget 2022 til budgetforslag 2023, betyder det alligevel en forskel på op til 17,7 mio. kr. for, hvor meget de enkelte bestillere modtager fra indtægtsdelingen. Aarhus Kommune står i høj grad til at drage nytte heraf, mens det går lidt dårligere for de øvrige bybuskommuner.

Denne udvikling flugter meget vel med essensen af Midttrafiks Trafikplan 2019 – 2022, hvori det beskrives, hvordan den kollektive trafik er under forandring. Der ses bl.a. i stigende grad en tendens til centralisering i storbyer som Aarhus, herunder flere kunder, og hvor der i de mere spredt bebyggede områder, bliver færre indbyggere og efterspørgslen på bustrafik er faldende. Dette er en udvikling, som Midttrafik følger meget tæt, for hele tiden at kunne adressere alle niveauer gennem temaer som et strategisk hovednet, fleksibel kørsel i landdistrikterne, bybuskørsel og fremkommelighed.



midttrafik

9. DECEMBER 2022

BUDGET 2023

BILAG 3 - OPSUMMERING PR. BESTILLER

INDHOLD

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

BESTILLEROVERBLIK

Nedenfor vises et overblik over budgettet for 2023 for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller.

Tabel 1. Byrdefordeling

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	27,7	26,5	1,1	30,7	31,0	30,5	30,5	30,5	4,5
Hedensted	8,9	8,3	0,6	11,6	11,7	11,1	11,1	11,1	3,4
Herning	52,4	50,1	2,2	56,5	59,6	58,0	58,0	57,8	9,4
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,3	21,8	22,3	22,3	22,2	1,8
Horsens	59,3	57,2	2,5	68,2	65,5	60,4	60,4	60,2	8,3
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	19,5	19,9	20,2	20,2	20,2	3,0
Lemvig	10,5	10,6	0,5	12,6	13,0	13,0	13,0	13,0	2,4
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	34,7	37,2	37,7	37,7	37,7	7,1
Odder	10,2	9,7	0,4	11,2	12,3	11,4	11,4	11,4	2,6
Randers	92,7	85,3	10,7	108,0	98,9	99,0	99,0	98,7	13,6
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	31,8	28,8	29,5	29,5	29,4	2,5
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	64,2	66,4	61,4	61,4	61,4	18,9
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	33,8	33,1	32,4	32,4	32,4	4,3
Skive	38,1	37,0	1,5	41,9	43,4	42,0	42,0	41,9	6,4
Struer	6,0	5,7	0,2	6,7	7,9	8,7	8,7	8,7	2,3
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	31,1	31,8	32,1	32,1	32,0	7,6
Viborg	47,8	44,7	2,1	52,7	52,7	47,4	43,9	43,7	8,0
Aarhus	429,9	338,7	17,7	378,3	426,1	442,6	443,4	442,1	87,4
Region Midtjylland	673,4	569,8	33,4	680,3	687,4	666,3	667,1	667,6	117,5
Staten	39,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafikskadestoffer og øvrige	272,3	292,8	-	318,9	319,7	319,7	319,7	319,7	26,9
Byrdefordeling	1.972,8	1.730,1	87,8	2.014,2	2.068,3	2.045,7	2.043,8	2.041,7	338,2

FAVRSKOV KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Favrskov	27,7	26,5	1,1	30,7	31,0	30,5	30,5	30,5	4,5	4,2

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Favrskov Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 31,0 mio. kr. Det er 4,5 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes merindtægter på 0,2 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 0,3 mio. kr. Den væsentligste årsag hertil er stigende indeks.

HEDENSTED KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Hedensted	8,9	8,3	0,6	11,6	11,7	11,1	11,1	11,1	3,4	2,0

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Hedensted Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 11,7 mio. kr. Det er 3,4 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,6 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,3 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 0,1 mio. kr. Den væsentligste årsag hertil er stigende indeks. I forbindelse med høringen har Hedensted Kommune varslet et sparekrav på 0,1 mio. kr. i 2023, og 0,2 mio. kr. i overslagsårene. Dette er indregnet i budgettet.

HERNING KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Herning	52,4	50,1	2,2	56,5	59,6	58,0	58,0	57,8	9,4	10,6
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgettet for Herning Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 59,6 mio. kr. Det er 9,4 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,2 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,3 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 3,1 mio. kr. Den væsentligste årsag hertil er stigende indeks. I forbindelse med høringen har Herning Kommune varslet et sparekrav på 2,0 mio. kr. i 2023, og 4,0 mio. kr. i overslagsårene. Dette er indregnet i budgettet.

HOLSTEBRO KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,3	21,8	22,3	22,3	22,2	1,8	2,3
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgettet for Holstebro Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 21,8 mio. kr. Det er 1,8 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,0 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 0,5 mio. kr. Den væsentligste årsag hertil er stigende indeks.

HORSENS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Horsens	59,3	57,2	2,5	68,2	65,5	60,4	60,4	60,2	8,3	10,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Horsens Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 65,5 mio. kr. Det er 8,3 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 2,1 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om mindreudgifter på 2,7 mio. kr. Det skyldes primært indregning af nyt udbud og ny trafikplan, der medfører en besparelse for Horsens Kommune. I modsat retning trækker merudgifter som følge af stigende indeks.

IKAST-BRANDE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	19,5	19,9	20,2	20,2	20,2	3,0	2,5

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Ikast-Brande Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 19,9 mio. kr. Det er 3,0 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,8 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 0,4 mio. kr. Årsagen hertil er stigende indeks.

LEMVIG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Lemvig	10,5	10,6	0,5	12,6	13,0	13,0	13,0	13,0	2,4	1,7

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Lemvig Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 13,0 mio. kr. Det er 2,4 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 0,4 mio. kr. Årsagen hertil er stigende indeks.

NORDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Norrdjurs	28,4	30,1	1,5	34,7	37,2	37,7	37,7	37,7	7,1	5,0

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Norrdjurs Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 37,2 mio. kr. Det er 7,1 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 2,5 mio. kr. Dette skyldes forøgelse af skolekørsel, indregning af nyt udbud samt stigende indeks.

ODDER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Odder	10,2	9,7	0,4	11,2	12,3	11,4	11,4	11,4	2,6	2,2

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Odder Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 12,3 mio. kr. Det er 2,6 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,4 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,3 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 1,1 mio. kr. Årsagen hertil er primært stigende indeks.

RANDERS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Randers	92,7	85,3	10,7	108,0	98,9	99,0	99,0	98,7	13,6	14,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Randers Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 98,9 mio. kr. Det er 13,6 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 10,7 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 3,0 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om mindreudgifter på 9,1 mio. kr., som skyldes overgang fra HVO til konventionel diesel.

RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	31,8	28,8	29,5	29,5	29,4	2,5	4,2

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Ringkøbing-Skjern Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 28,8 mio. kr. Det er 2,5 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,8 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om mindreudgifter på 3,0 mio. kr. Dette skyldes overgang fra HVO til konventionel diesel.

SILKEBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	64,2	66,4	61,4	61,4	61,4	18,9	20,2

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Silkeborg Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 66,4 mio. kr. Det er 18,9 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 7,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,9 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 2,2 mio. kr. Årsagen hertil er primært stigende indeks. Silkeborg Kommune har i forbindelse med høringen varslet et sparekrav på 3,7 mio. kr. i 2023 og knap 7,5 mio. kr. i overslagsårene. Dette er indregnet i budgettet.

SKANDERBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	33,8	33,1	32,4	32,4	32,4	4,3	5,2

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Skanderborg Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 33,1 mio. kr. Det er 4,3 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,7 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om mindreudgifter på 0,7 mio. kr. Dette skyldes overgang fra HVO til konventionel diesel. Desuden vil der ske en reduktion på kommunens skolekørsel.

SKIVE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Skive	38,1	37,0	1,5	41,9	43,4	42,0	42,0	41,9	6,4	5,2

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Skive Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 43,4 mio. kr. Det er 6,4 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,1 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 1,5 mio. kr. Årsagen hertil er primært stigende indeks.

STRUER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Struer	6,0	5,7	0,2	6,7	7,9	8,7	8,7	8,7	2,3	1,3

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Struer Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 7,9 mio. kr. Det er 2,3 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,2 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,6 mio. kr. som følge af indførelse af gratis kørsel på lokale ruter fra sommeren 2023.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 1,2 mio. kr. Årsagen hertil er stigende indeks samt merudgifter i forbindelse med nyt udbud.

SYDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	31,1	31,8	32,1	32,1	32,0	7,6	4,4
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgettet for Syddjurs Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 31,8 mio. kr. Det er 7,6 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 0,7 mio. kr. Årsagen hertil er stigende indeks.

VIBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Viborg	47,8	44,7	2,1	52,7	52,7	47,4	43,9	43,7	8,0	8,4
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgettet for Viborg Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 52,7 mio. kr. Det er 8,0 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,2 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

Budgettet er næsten uændret i forhold til høringsbudgettet. Det stigende indeks, i det endelige budget sammenlignet med høringsbudgettet, modsvarer af et tilsvarende sparekrav fra Viborg Kommune på 1,5 mio. kr. i 2023, 6,5 mio. kr. i 2024 og 10 mio. kr. fra 2025 og frem.

AARHUS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Aarhus	429,9	338,7	17,7	378,3	426,1	442,6	443,4	442,1	87,4	113,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Aarhus Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 426,1 mio. kr. Det er 87,4 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 17,7 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022. For bybusserne tager budget 2023 udgangspunkt i en samlet aftale, der reguleres efter el-indekset.

Ligesom for budget 2022 reduceres AarBus' egenkapital med samlet 65 mio. kr. Fra 2024 nedsættes den årlige reduktion til 35 mio. kr.

På indtægtssiden forventes merindtægter på 13,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel. Dette modsvares dog delvist af faldende indtægter, da der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

Bidraget til Aarhus Letbane er på 90,4 mio. kr., hvilket er en stigning på 9,8 mio. kr. i forhold til budgettet for 2022. Budgettet baserer sig på Letbanens driftsbudget for 2023, og indeholder bl.a. stigning i antal køreplantimer og flere udgifter til kørestrøm.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om merudgifter på 47,8 mio. kr. Årsagen hertil er en opskrivning af operatørudgifterne som følge af stigende indeks. Dette modregnes dog i begrænset omfang af bl.a. stigende indtægter i forhold til høringsbudgettet. Aarhus Kommune har varslet et sparekrav på 6,3 mio. kr. i 2023 samt 6,3 mio. kr. i overslagsårene. Dette er indregnet i budgettet.

REGION MIDTJYLLAND

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Region Midtjylland	673,4	569,8	33,4	680,3	687,4	666,3	667,1	667,6	117,5	94,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgettet for Region Midtjylland viser et samlet tilskudsbehov på 687,4 mio. kr. Det er 117,5 mio. kr. højere end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten, som følge af stigende brændstofpriser, udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 33,4 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På kørselssiden er der flere modsatrettede tendenser. Rute 100 reduceres som følge af mere kørsel på Letbanen, mens rute 118 får flere køreplantimer. De 3 X-busser 928X, 953X og 960X nedlægges, mens rute 61 er oprettet og rute 60 samt 62 samlet er forøget med ca. 50 %. I alt forventes kørselsomfanget dog uændret.

På indtægtssiden forventes merindtægter på 7,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel. Dette modsvares dog delvist af faldende indtægter, da der ikke ydes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

Bidraget til Aarhus Letbane er på 122,8 mio. kr., hvilket er en stigning på 10,3 mio. kr. Budgettet baserer sig på Letbanens driftsbudget for 2023, og indeholder bl.a. stigning i antal køreplantimer og flere udgifter til kørestrøm.

Bidraget til Midtjyske Jernbaner (Holstebro-Skjern- og Lemvigbanen) udgør 67,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 11,3 mio. kr. Udgiften til Lemvigbanen er fremskrevet på samme måde som udgifterne til busdrift, mens udgiften til Holstebro-Skjern baserer sig på udmelding om statsligt tilskud i finanslovsforslaget for 2023.

Udgiften til den Siddende Patientbefordring er på 182,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 33,5 mio. kr., primært som følge af stigende brændstofpriser.

I forhold til høringsbudgettet er der tale om en samlet stigning på 7,1 mio. kr. Årsagen hertil er bl.a. stigende indeks, som dog modsvares af beslutning om at overgå fra HVO til konventionel diesel. Ligeledes er udgifterne for den Siddende Patientbefordring steget som følge af stigende indeks.

Bilag 4

Bestiller	Høringssvar
Favrskov	<ul style="list-style-type: none">Favrskov Kommune bemærker, at antallet af ture for specialkørsel af børn er opjusteret sammenlignet med budget 2022. I budgettet for 2023 lægges til grund, at der vil være specialkørsel af børn svarende til 42.700 ture. Der er ikke forhold som underbygger, at behovet for specialkørslen af børn vil øges i 2023 sammenlignet med 2022. Derimod forventes en tilbagegang af kørte ture grundet revidering af kommunens servicestandarder pr. 1. januar 2023. Derfor bør det lægges til grund for budgettet for 2023, at der er ca. 40.000 ture i stedet for 42.700 ture, så budgettet afspejler de reelle forventninger til behovet for specialkørsel. Herved nedjusteres budgettet for specialkørsel af børn med ca. 475.000 kr.For Handicapkørsel har Midttrafik budgetteret 6.800 ture i 2023. Det er Favrskov Kommunes vurdering, at antallet af forventede ture er for højt og bør nedskrives til 6.300 ture i 2023. Herved nedjusteres budgettet for handicapkørsel med ca. 125.000 kr.Favrskov Kommune bemærker, at administrationsomkostninger til den kollektive trafik udgør en væsentlig andel af de samlede omkostninger. Derfor anbefales det, at Midttrafik undersøger nærmere, om der er grundlag for at reducere administrationsudgifterne, så de fremadrettet reduceres ift. de samlede udgifter til kollektiv trafik.Endnu engang er det Favrskov Kommunes anbefaling, at der fremadrettet planlægges med en mere omfattende og tættere inddragelse af kommunens administration forud for fremsendelse af budgetforslaget i politisk høring hos kommunen.Herudover har Favrskov Kommune ikke bemærkninger til Midttrafiks forslag til budget 2023. <p>Midttrafik: Vi får ændret turantallet vedr. Flextrafik, så det stemmer overens med jeres høringssvar. I forhold til administrationsomkostningerne så tilpasser Midttrafik administrationen, når alle tilpasninger er på plads, jf. bestyrelsens beslutning.</p>
Hedensted	<p>Hedensted Kommune har bedt Midttrafik om forslag til mulige besparelser på de kommunale ruter fra K 2023-24. Midttrafik foreslår følgende afgang med minimal kundemæssige konsekvens (under ca. 2 påstigere pr. afgang) nedlagt:</p> <ul style="list-style-type: none">Rute 114 18.35 fra TørringRute 220 8.42 fra Horsens (lørdag) 17.30 fra Tørring <p>Hedensted Kommunes Udvalg for Fællesskab har den 6. september 2022 godkendt nedlæggelserne under forudsætning af Horsens Kommunes godkendelse.</p> <p>De valgte ruteændringer vil i givet fald følge Midttrafiks normale procedure, dvs. ændringsforslagene sende i offentlig høring i januar 2023, hvorefter høringssvarene fremsendes til kommuner og region til endelig beslutning.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret. Vi laver en negativ budgetregulering på 0,2 mio. kr. (halvårseffekt/0,1 mio. kr. i 2023)</p>

Herning	<p>Herning Kommune har følgende bemærkninger til det fremsendte budget 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Midttrafik anmodes om at komme med forslag til at løse de økonomiske udfordringer, herunder muligheden for takstforhøjelse samt reduktion af administrative omkostninger. • Midttrafiks årlige prisfremskrivning skal følge KL's prisfremskrivning. <p>Herning Kommune indstiller budgetforslaget for 2023 til godkendelse under de i forslaget indarbejdede forudsætninger.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringsvar.</p>
Holstebro	<p>Teknisk Udvalg har følgende bemærkninger til fremsendte budget for 2023 og anbefaler:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. at Midttrafiks budget 2023 ajourføres i forhold til Midttrafiks andel af det statslige tilskud og Holstebro Kommunes betalingsandel tilpasses herefter. 2. at Midttrafik reducere de administrative omkostninger som følge af den reducerede aktivitet. 3. at Midttrafik undersøger mulighederne for differentieret takstforhøjelse 4. Endelig besluttede Teknisk Udvalg at Holstebro Kommune ikke acceptere en anmodning om tillægsbevilling på op til 3 % fra Midttrafik <p>Teknisk Udvalg besluttede at godkende budgetforslaget for 2023 under forudsætning af at ovennævnte indarbejdes.</p> <p>Midttrafik: Har følgende bemærkningerne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ift. det statslige tilskud så er der ikke aftalt nogen endelig fordeling blandt trafikskaberne, hvis det når at falde på plads inden budgettet udarbejdes, så vil det blive indarbejdet. 2. Ift. administrationen så tilpasser Midttrafik administrationen, når alle tilpasninger er på plads, jævnfør bestyrelsens beslutning. 3. Ift. differentieret takster så fremgår det i loven om trafikskaber, at trafikskaberne skal tilstræbe, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne, herunder at "taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikskabet". Midttrafiks administration har ikke beslutningskompetencen til at fastsætte takster, det er alene Midttrafiks bestyrelse som træffer beslutning herom. 4. Ift. tillægsbevillingen på op til 3 % så tages dette til efterretning.
Horsens	<p>Budgettet for den kollektive trafik blev godkendt i byrådet i tirsdags den 30. august 2022.</p> <p>Det er også blevet godkendt, at budgettet for lægekørsel øges med 275.000 kr., således at det samlet estimeres til 1,8 mio. kr. I må derfor gerne medtage denne ændring til jeres næste behandling af budgettet.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringsvar.</p>
Ikast-Brande	<p>Byrådet i Ikast-Brande kommune har godkendt det fremlagte budget uden bemærkninger.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringsvar.</p>

<p>Lemvig</p>	<p>Lemvig Kommune noterer sig, at der er indlagt stigninger på hhv. flextur og handicapkørsel blandt andet med begrundelsen "ændrede kørselsmønstre". En efterfølgende mail forklarer, at dette dækker over stigende vognmandsudgifter med henvisning til chaufførmangel samt et øget antal ture.</p> <p>En stigning i handicapkørsel fra 2.100 til 3.000 årlige ture vurderer vi umiddelbart er en voldsom stigning, men hvis det er en tendens, man kan underbygge hos Midttrafik tager vi det til efterretning.</p> <p>I forbindelse med høring omkring harmonisering af flextrafikken blev der skønnet, at Lemvig Kommune ville få en mindreudgift på ca. 400.000 kr. Dette "harmonerer" ikke helt med forudsigelsen i budgettet, men jeg går ud fra, at budgettet er lavet under forudsætning af uændrede vilkår/regler for flextrafikken og ikke de nye harmoniserede ordninger. Skulle der blive vedtaget en harmonisering af takster med virkning fra 2023, forventer vi et reduceret budget for flextrafik for 2023.</p> <p>Midttrafik: I forholdt til handicapkørsel blev budgettet lagt med udgangspunkt i kørslen jan-april 2022, hvor tendensen var stigende og med en kørsel op mod 250 ture pr. måned. Derudover indregner vi altid ekstra kørsel i december pga. julekørsel. I 2023 forventer vi, som før corona, at kørslen vil vækste i forhold til tidligere år. Det var det billede vi så fra år til år inden corona lavede rod i den. Derfor er vi samlet set endt på en forventning på ca. 3000 ture i 2023.</p> <p>I forhold til harmoniseringsprojektet har vi ikke indregnet det i budgettet, da indstillingen endnu ikke er godkendt. Den kommer på bestyrelsen i dag, og så ser vi derfra. Dvs. vi når ikke at få det med i budgettet i denne behandling, men vi laver en ekstraordinær opdatering af budgettet primo 2023, hvor vi tilpasser med harmoniseringsprojektet (såfremt det bliver godkendt) samt for ændringer i brændstofpriser. Brændstofpriserne er den helt store joker pt. og kan flytte budgettet både den ene og den anden vej, afhængig af hvordan indekset udvikler sig.</p> <p>Skal jeg ændre i jeres budgetter i denne omgang skal jeg have svar senest i dag, da vi er ved at lukke det og jeg ellers vil have svært ved at nå at få det med.</p>
<p>Norddjurs</p>	<p>Norddjurs Kommune har følgende bemærkninger.</p> <p>Af budgetaftalen for 2023- 2026 i Norddjurs Kommune fremgår følgende: Forligspartierne er meget opmærksomme på de stigende brændstofpriser og de finansieringsudfordringer vi deler på kollektiv trafik med andre kommuner. I samarbejde med de øvrige kommuner arbejdes der på at løse udfordringen. Der er endvidere en særlig opmærksomhed på rute 351 mellem Grenaa og Ebeltoft, der understøtter unges mulighed for at vælge uddannelsesinstitutioner i Grenaa.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringsvar</p>
<p>Odder</p>	<p>Der blev besluttet at tage Midttrafiks budget for 2023 til efterretning.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringsvar.</p>

Randers	<p>Randers Kommune har i budgetaftalen for 2023-2026 besluttet en række effektiviseringstiltag, som skal være medvirkende til at skabe balance i budgettet til den kollektiv trafik i årene fra 2023 og fremefter. Et af disse tiltag er fravalg af HVO-diesel i buskontrakterne. Fravalget er meddelt Midttrafik den 29. september 2022 og er sidenhen af Midttrafik bekræftet imødekommet. Randers Kommune imødeser derfor en efterfølgende tilpasning af budgettet for 2023.</p> <p>Fravalget af HVO alene kan desværre ikke imødekomme den store økonomiske udfordring, der er for den kollektive trafik i Randers Kommune. Randers Kommune har derfor i budgetaftalen for 2023-2026 også besluttet, at der skal udarbejdes et oplæg til en ny kollektiv trafikplan i Randers Kommune, som skal være klar til politisk behandling i løbet af foråret 2023, så den kan være klar som en del af budgetmaterialet i 2024-2027.</p> <p>Arbejdet med trafikplanen må dog nødvendigvis afvente resultatet af Region Midtjyllands kommende besparelser. Randers Kommune er i den forbindelse særdeles bekymrede for de kommende regionale besparelser og den betydning det kan få for kommunens borgere.</p> <p>Derudover finder Randers Kommune det bekymrende, at Region Midtjylland påtænker reduktioner og evt. nedlæggelse af ruter uden hensyntagen til en tidsramme, der også giver kommunerne mulighed for at finde løsninger. Processen hertil er alt for kort og gør det vanskeligt at nå en ordentlig og inddragende høringsproces.</p> <p>Med udgangspunkt i de mange udfordringer den kollektiv trafik står overfor vil Randers Kommune samtidig gerne understrege vigtigheden af, at der udtænkes og iværksættes nye initiativer, som kan være med til at få flere passagerer i den kollektive trafik.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse. HVO-besparelse indregnes.</p>
Ringkøbing-Skjern	<p>Ringkøbing-Skjern Kommunes Teknik- og Miljøudvalg godkendte på mødet den 23. august 2022 Midttrafiks budgetforslag uden bemærkninger.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af hørings svar.</p>
Silkeborg	<p>Plan- og Vejudvalget har besluttet, at Midttrafik skal igangsætte et arbejde med reduktioner i den kollektive trafik i Silkeborg fra køreplansskiftet i 2023, så udgifterne tilpasses kommunens budget 2023. Teknik- og Miljøafdelingen har bedt køreplanlæggerne om at komme med et bud på, hvordan den reduktion kan gennemføres.</p> <p>Plan- og Vejudvalget vil på næste møde 8. november 2022, beslutte retningen for reduktioner i driften.</p> <p>Silkeborg Kommune opfordrer Midttrafik til at tilpasse budget 2023 i forhold til Silkeborg Kommunes budget 2023, dog kun med halvårseffekt i 2023, da reduktionerne først kan gennemføres ved køreplansskiftet i sommeren 2023.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af hørings svar.</p>
Skanderborg	<p>Budget 2023 er hos os i år ikke som sådan blevet selvstændigt politisk behandlet. Det er i stedet blevet politisk behandlet i forbindelse med kommunens budgetforlig.</p> <p>Jeg kan derfor ikke sende dig et decideret hørings svar, andet end at budget 2023 (med alle de usikkerheder der ligger i det) er blevet politisk godkendt i forbindelse med kommunens budgetforlig.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af hørings svar.</p>

Skive	<p>Midttrafik orienterer kommunerne om, at de har igangsat en analyse, hvor de vil undersøge hvor mange passagerer der er på ruterne og hvornår, samt økonomi m.m. Den løber til medio sep. De enkelte kommuner bliver involveret i analysen. Analysen skal munde ud i et forslag til et sparekatalog.</p> <p>Derudover er høringssvaret, at budgettet er drøftet.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringssvar.</p>										
Struer	<p>Budgettet er taget til efterretning med viden om den usikkerhed, som den nye kontrakt og stigende brændstofpriser giver.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringssvar.</p>										
Syddjurs	<p>Syddjurs Kommune følger Midttrafiks anbefaling om at indregne meromkostningen på 2,3 mio. kr. i budgettet for 2023. Derudover har Syddjurs Kommune ingen yderligere bemærkninger til budgetforslaget.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringssvar.</p>										
Viborg	<p>Viborg Kommune behandler på Teknisk Udvalg den 23. november 2022 en besparelse i den kollektive trafik på ca. 3 mio. kr. for at imødekomme de stigende priser på brændstof og nedgang i passagerer. Besparelsen findes i reduktioner af køreplantimer. Hvis det besluttes politisk, vil det have halvårseffekt i 2023 og 2024, da det vil træde i kraft ved køreplanskifte juni 2023.</p> <p>Viborg Kommune har vedtaget en trafikplan for kollektiv trafik, der træder i kraft medio 2024. Der er indarbejdet i planen, at der spares 10 mio. kr. (halvårseffekt i 2024) på færre køreplantimer og antal busser for at imødekomme de stigende priser på strøm, nedgang i passagerer samt forventede besparelser i Regionens busser og tilskud. Det forventes, at budgettet for kollektiv trafik kan overholdes fra medio 2024 med disse tiltag.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret. Følgende effekter indregnes:</p> <table border="1" data-bbox="370 1205 1426 1272"> <thead> <tr> <th></th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Besparelse (mio. kr.)</td> <td>-1,5</td> <td>-6,5</td> <td>-10</td> <td>-10</td> </tr> </tbody> </table>		2023	2024	2025	2026	Besparelse (mio. kr.)	-1,5	-6,5	-10	-10
	2023	2024	2025	2026							
Besparelse (mio. kr.)	-1,5	-6,5	-10	-10							

<p>Aarhus</p>	<p>Region Midtjylland, Midttrafik og Aarhus Kommune har indbyrdes haft en dialog om at fastsætte en ensartet forside for budget og regnskab i de notater og materialer, der fremsendes til kommuner og regioner. Formålet hermed er at sikre bedre økonomistyring og oversigt fra år til år og budget til regnskab. Aarhus Kommune forventer at denne forside kan implementeres fra Budget 2023 og benyttes fremover. Er der behov for justeringer bør det drøftes administrativt.</p> <p>Ved Aarhus Kommunes eget budgetforlig 2023 har byrådet truffet en række beslutninger for den kollektive trafik. Først skal der på området spares mindst 6,3 mio. kr. årligt fra 2023 til 2026. Teknik og Miljø's spareforslag binder sig på at nedlægge rute 22 og fjerne billetautomaterne i bybusserne. Forslaget er i høring til d. 24. november. Besparelserne kan, afhængig af den politiske proces, ende med at ske på andre måder end de nævnte. Vedtages forslagene vil Teknik og Miljø administrativt kontakte Midttrafik med henblik på videre proces. I budgetforliget har byrådet samtidig vedtaget en øget kontrolindsats i bybusser og letbane med hensigten om, at kontrollen kan øge indtægterne i den kollektive trafik med 1 mio. kr. Midttrafik har opstartet processen fsva. bybusser og vi er i dialog med regionen om at opstarte en øget kontrol i letbanen.</p> <p>I øvrigt tages merudgifterne til kørslen og tabet på passagerindtægter til efterretning.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret for modtagelse af høringssvar.</p> <p>Midttrafik indregner en besparelse på 6,3 mio. kr. samt indregner 25 % ekstra kontrol i bybusserne.</p> <p>Ift. forsiden så bliver den også justeret efter jeres ønske med undtagelse af opdeling af Flextrafik i åben/lukket, da vi siden mødet har mødt modstand fra andre bestillere på dette.</p>
<p>Regionen</p>	<p>Regionsrådet har den 25. oktober 2022 behandlet høringsbudgettet med følgende beslutninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • at regionsrådet meddeler Midttrafik, at der vil blive taget stilling til budget 2023 i forbindelse med prioriteringen af balancekataloget på regionsrådets møde den 21. december 2022, herunder mellemfinansiering af halvårseffekt og afvikling af regnskab 2022, • at den endelige ramme for besparelser bliver fastlagt på mødet i december 2022, idet der for nuværende henvises til den gældende økonomiske ramme til regional kollektiv trafik på 380,6 mio. kr., • at en eventuel mellemfinansiering (lånefinansiering og likviditet) behandles i udvalg for regional udvikling, forretningsudvalget og regionsrådet i december 2022, • at der i første omgang indregnes en afdæmpet forventning til takststigning og passagerudvikling fra 2024 samt ruteeffektiviseringer i 2025, og • at eventuelt frigjorte midler fra besparelser geninvesteres i nytænkning af grøn kollektiv mobilitet <p>Inden behandlingen i december vil regionen administrativt gå i dialog med Midttrafik om effektueringen af regionsrådets beslutning.</p> <p>Midttrafik: Har kvitteret. Der indregnes ingen besparelse i budgettet.</p>

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg



Høringssvar til Midttrafiks budget 2023

Favrskov Byråd har på byrådsmødet 25. oktober 2022 behandlet Midttrafiks forslag til budget 2023.

Favrskov Kommune bemærker, at antallet af ture for specialkørsel af børn er opjusteret sammenlignet med budget 2022. I budgettet for 2023 lægges til grund, at der vil være specialkørsel af børn svarende til 42.700 ture.

Der er ikke forhold som underbygger, at behovet for specialkørslen af børn vil øges i 2023 sammenlignet med 2022. Derimod forventes en tilbagegang af kørte ture grundet revidering af kommunens servicestandarder pr. 1. januar 2023.

Derfor bør det lægges til grund for budgettet for 2023, at der er ca. 40.000 ture i stedet for 42.700 ture, så budgettet afspejler de reelle forventninger til behovet for specialkørsel. Herved nedjusteres budgettet for specialkørsel af børn med ca. 475.000 kr.

For Handicapkørsel har Midttrafik budgetteret 6.800 ture i 2023. Det er Favrskov Kommunens vurdering, at antallet af forventede ture er for højt og bør nedskrives til 6.300 ture i 2023. Herved nedjusteres budgettet for handicapkørsel med ca. 125.000 kr.

Favrskov Kommune bemærker, at administrationsomkostninger til den kollektive trafik udgør en væsentlig andel af de samlede omkostninger. Derfor anbefales det, at Midttrafik undersøger nærmere, om der er grundlag for at reducere administrationsudgifterne, så de fremadrettet reduceres ift. de samlede udgifter til kollektiv trafik.

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

Herudover har Favrskov Kommune ikke bemærkninger til Midttrafiks forslag til budget 2023. Såfremt der er spørgsmål, er Midttrafik velkommen til at rette henvendelse til Sidsel Homann, direktør for Teknik og Miljø.

Venlig hilsen

Lars Storgaard
Borgmester

Postadresse:

Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

27. oktober 2022

Sagsbehandler:

Jesper Lützhøft
Jensen
Tlf. 89 64 53 30
jesje@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune
Teknik og Miljø
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr. EMN-2022-
02521

Dokumentnr.
3406758

Stationsparken 1
7160 Tørring
T: 79755000

Lars Oksbjerg
D: +4579755112
M: +4524341211
Mail:
Lars.Oksbjerg
@Hedensted.dk
Sagsnr. 13.05.12-Ø00-2-22

22.9.2022

Nedlæggelse af afgang på ruterne 114 og 220

Hedensted Kommune har bedt Midttrafik om forslag til mulige besparelser på de kommunale ruter fra K 2023-24.

Midttrafik foreslår følgende afgang med *minimal* kundemæssige konsekvens (under ca. 2 påstigere pr. afgang) nedlagt:

- Rute 114 18.35 fra Tørring
- Rute 220 8.42 fra Horsens (lørdag)
 17.30 fra Tørring

Hedensted Kommunes Udvalg for Fællesskab har den 6. september 2022 godkendt nedlæggelserne under forudsætning af Horsens Kommunes godkendelse.

De valgte ruteændringer vil i givet fald følge Midttrafiks normale procedure, dvs. ændringsforslagene sende i offentlig høring i januar 2023, hvorefter høringssvarene fremsendes til kommuner og region til endelig beslutning.

Med venlig hilsen

Lars Oksbjerg
Kørselskoordinator





Herning
Kommune

Midttrafik
Søren Nymarks vej 3
8270 Højbjerg

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

Sagsnummer:
13.05.00-S55-1-16

Kontaktperson:
Lene Ahle Skoubo

Dato: 17. oktober 2022

Høringssvar til Midttrafiks forslag til budget 2023

Byrådet i Herning Kommune har den 4. oktober 2022 behandlet Midttrafiks fremsendte forslag til budget for 2023.

Herning Kommune har følgende bemærkninger til det fremsendte budget 2023:

- Midttrafik anmodes om at komme med forslag til at løse de økonomiske udfordringer, herunder muligheden for takstforhøjelse samt reduktion af administrative omkostninger.
- Midttrafiks årlige prisfremskrivning skal følge KL's prisfremskrivning.

Herning Kommune indstiller budgetforslaget for 2023 til godkendelse under de i forslaget indarbejdede forudsætninger.

Med venlig hilsen
På byrådets vegne

Dorte West
Borgmester

Erik Hattens
Kommunaldirektør

Hej Solvej,

jeg bekræfter hermed at Herning Kommunes Byråd i forbindelse med budgetforliget har bevilget 0,6 mio. kr. til harmonisering af den åbne flextrafik fra 2023 og fremefter. Beløbet skal derfor indgå i Midttrafiks budget.

Vh / Tommy Jonassen

Hej Lene

Hvis jeg skal indarbejde det i budgettet har jeg brug for en bekræftelse fra din chef (eller en anden som har bemyndigelse til at godkende det). Der er bestyrelsesmøde på fredag (d. 4. november), hvor indstillingen til harmonisering af den åbne flextrafik er på dagsordenen.

Venlig hilsen

Solvej Jespersen
Økonom
Økonomi

87 40 83 24 •
sje@Midttrafik.dk

Ja der er afsat 600.000 kr. til Flextrafik, når dette bliver harmoniseret. Det skal indarbejdes i vores budget. Jeg husker ikke hvem, men vi mener, at have sendt udklip fra dagsordensteksten til jer, om dette.

Vi har sendt høringsvar ang. budgettet, men der havde vi ikke skrevet dette ind. Hvad skal vi foretage os for at få det på plads?

Med venlig hilsen

Lene Ahle Skoubo

Projektleder kollektiv trafik.
Teknik og Miljø
Rådhuset, Torvet 5, 7400 Herning

Hej Lene

Jeg har læst i jeres budgetforlig (https://www.herning.dk/media/ponhqz4s/budgetforlig_2023_.pdf) at I har afsat 0,6 mio. kr. til Flextrafik. Det er ikke noget vi har indarbejdet i budgettet for 2023. Jeg har heller ikke set noget høringsvar fra jer vedr. de 0,6 mio. kr. og vil derfor være sikker på at vi er enige i, at det ikke bliver indarbejdet i vores budget? Sidste frist for høringsvar vedr. budget 2023 er i dag.

Venlig hilsen

Solvej Jespersen



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Dato: 28. september 2022
Sagsnummer: 13.05.00-G01-1-22
Henv. til: Lena Husted
Direkte tlf.: 9611 7685
Afdeling tlf.: 9611 7560
Lena.Husted@holstebro.dk

Høringssvar til Midttrafiks forslag til budget 2023

Teknisk Udvalg i Holstebro Kommune behandlede på møde 27. september 2022 Midttrafiks fremsendte forslag til budget for 2023.

Teknisk Udvalg har følgende bemærkninger til fremsendte budget for 2023 og anbefaler:

- at Midttrafiks budget 2023 ajourføres i forhold til Midttrafiks andel af det statslige tilskud og Holstebro Kommunes betalingsandel tilpasses herefter.
- at Midttrafik reducere de administrative omkostninger som følge af den reducerede aktivitet.
- at Midttrafik undersøger mulighederne for differentieret takstforhøjelse

Endelig besluttede Teknisk Udvalg at Holstebro Kommune ikke acceptere en anmodning om tillægsbevilling på op til 3% fra Midttrafik

Teknisk Udvalg besluttede at godkende budgetforslaget for 2023 under forudsætning af at ovennævnte indarbejdes.

Teknisk Udvalg er desuden opmærksomhed på at det kommende udbud af bybusser og lokalruter, efter fremlagte forudsætninger fra Midttrafik, sikre at de økonomiske rammer tilpasses med fuld effekt fra 2025.

Med venlig hilsen

Lena Husted
Teamkoordinator
Team Trafik og Myndighed

Hej Tim

Budgettet for den kollektive trafik blev godkendt i byrådet i tirsdags den 30. august 2022.

Det er også blevet godkendt, at budgettet for lægekørsel øges med 275.000 kr., således at det samlet estimeres til 1,8 mio. kr. I må derfor gerne medtage denne ændring til jeres næste behandling af budgettet.

Med venlig hilsen

Morten Møgelhøj Hansen
Administrativ Medarbejder

Telefon direkte: 76292569

Mail: mmo@horsens.dk

Hej Tim

Tak for oplysningerne.

I forhold til budgetforslaget for lægekørsel ønsker vi dette estimeret til 1,8 mio. kr. i 2023, da dette passer bedre med de udgifter Horsens Kommune har i dag. I må derfor gerne indregne dette i budgettet, så snart det er muligt.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Morten Møgelhøj Hansen
Administrativ Medarbejder

Telefon direkte: 76292569
Mail: mmo@horsens.dk

Hej Morten

Som jeg tidligere har skrevet, vil det midlertidige tilskud være 336 t.kr. i 2023 hvis det bliver forlænget. Det fordeler sig med 93 t.kr. til rute 104 og 243 t.kr. til rute 107.

Venlig hilsen

Tim Callesen

Hej Morten

Ændringer tages først med til 2. behandling. Er der ændringsforslag, skal det fremgå af høringsvaret. Det er kun ved helt ekstraordinære ting – som eksempelvis nyt udbud og trafikplan – at vi laver et tillæg til budgettet.

Ift. rute 104 ser fordelingen således ud i budget 2023:

<i>Bestiller</i>	<i>Timer</i>	<i>Udgifter</i>	<i>Andel</i>
Hedensted	3.226	2.299.799	55%
Horsens	1.647	1.178.934	28%
Region Midtjylland	1.050	729.996	17%
Rute 104 i alt	5.923	4.208.729	100%

Det er rene driftsudgifter – altså uden det regionale tilskud. Fortsætter det midlertidige tilskud tom. juni 2023 er tilskuddet på ruten for Horsens ca. 90.000 kr.

Venlig hilsen

Tim Callesen

Hej Tim

I Horsens Kommune har dem som sidder med budgettet for lægekørsel bemærkninger til det nuværende forslag.

Vi har fået at vide, at de månedlige udgifter er på ca. 118.000 kr. for kørsel og ca. 18.000 kr. for administration i kommunen. De forventer derudover stigende udgifter til brændstof, hvorfor de vurderer at et bedre bud på budgettet for 2023 vil være 1,8 mio. kr.

I har estimeret det til ca. 1,4 mio. kr.

Kan I nå at rette dette i budgettet, så vi kan have det med til den politiske behandling?

Spørgsmål til rute 104

Derudover har jeg spørgsmål til rute 104, da man politisk ønsker at vide, hvordan ruten er fordelt mellem Horsens og Hedensted Kommune.

Nedenfor fremgår spørgsmålene.

- Hvad betaler Horsens og Hedensted Kommune for rute 104 – hvordan er udgiften fordelt (Umiddelbart ser jeg at det i dag udgør 1. mio. kr. for Horsens)?
- Hvad vil udgiften være for rute 104 i Horsens Kommune, hvis regionens tilskud ophører ved årsskiftet?

Derudover er der konsekvenser, såfremt man ikke ønsker at dække de udgifter som kommer, men dette tager jeg med Rikke. Lige nu er det blot godt at vide, hvordan det forholder sig med udgifter til rute 104.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Morten Møgelhøj Hansen

Administrativ Medarbejder

Telefon direkte: 76292569

Mail: mmo@horsens.dk

21. Høring af Midttrafik budget 2023 (E)

13.05.12-S00-1-22

Beslutning

Godkendt.

Behandlingsforløb

Udviklings- og Erhvervsudvalget 31. august 2022
Økonomi- og Planudvalget 06. september 2022
Byrådet 12. september 2022

Tidligere udvalgsbeslutninger

Beslutning fra Udviklings- og Erhvervsudvalget, 31. august 2022, pkt. 8:

Anbefales.

Beslutning fra Økonomi- og Planudvalget, 6. september 2022, pkt. 18:

Anbefales.

Indstilling

Teknik- og stabsdirektøren indstiller, at

- udvalget godkender det fremlagte budget for midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik har udsendt det vedlagte budget for 2023 til politisk høring. Høringsfristen er den 31. november 2022.

Budget 2023 for Midttrafik som helhed er præget af usikkerhed og stigende udgifter. Årsagen er det reducerede passagerantal, der er opstået som følge af ændrede bevægelses- og arbejdsmønstre efter corona og ikke mindst de uforudsigelige prisstigninger på brændstof, som følge af krigen i Ukraine, der løbende indeksreguleres. Midttrafik opfordrer i deres høringsbrev kraftigt til, at der holdes igen med hasteløsninger og besparelser, der kan gøre skade på den kollektive trafik.

I et brev fra regionen til det regionale KKR-formandsskab den 04. juli 2022 er det beskrevet, at regionen vil gennemføre en analyse af den kollektive trafik med henblik på at reducere den regionale trafik for at skabe økonomisk balance i det regionale budget. Det vil med stor sandsynlighed få væsentlig indflydelse på det samlede budget for Midttrafik og det samlede tilbud af kollektiv trafik på tværs i regionen, men ikke på ruteøkonomien for de ruter, hvor Ikast-Brande Kommune er bestiller. Dog er det uvist, om det vil påvirke de byrdefordelte udgifter.

Såfremt indeksreguleringen i budgettet ikke er tilstrækkelig, har Midttrafik anmodet om, at der forhåndsgodkendes en bevilling til at indhente op til 47,2 mio. kr. i ejerkredsen. Ikast-Brande Kommunes andel heraf forventes at være ca. 400.000 kr., men det er ikke byrdefordelt i budgettet. De 400.000 kr. er indregnet i kommunens budget.

Teknik og Miljø følger nøje med i udviklingen af de økonomiske forudsætninger for budgettet.

Midttrafiks budgetforslag for Ikast-Brande Kommune 2023

De samlede, budgetterede udgifter for Ikast-Brande Kommune til Midttrafik udgør sammenlagt 19.534.000 kr. Heraf er 1.700.000 kr. udgifter til handicapkørsel og handicapadministration, der ikke ligger inden for den kollektive trafik. De budgetterede udgifter til Midttrafik for den kollektive trafik udgør 17.834.000 kr. for 2023.

Udgiften er lagt til grund for det fremlagte forslag til budget 2023 i Ikast-Brande Kommune, hvor der også indgår øvrige udgifter, der er Midttrafik uvedkommende (udgifter til stoppesteder med mere).

De samlede budgetterede udgifter på 17.834.000 kr. fordeler sig som beskrevet i nedenstående:

Budgetterede udgifter vedrørende bustrafik:

I budgettet til busudgifter er udgiften i forhold til budget 2022 øget med 1.585.000 kr. til 16.517.000 kr. Der fremgår en forventet indtægt i det fremlagte budget på 108.000 kr., der umiddelbart virker noget højt sat. Budgettet er fremsat før Region Midt besluttede at videreføre tilskud som beskrevet i sagen vedrørende videreførelse af rute 130. Dermed anser Teknik og Miljø ikke det fremlagte indtægtsbudget for at være retvisende, da der alene vil være indtægter fra rute 130 og det regionale tilskud frem til juni 2023. Dette under forudsætning af, at byrådet tiltræder indstillingen i et sideløbende dagsordenpunkt vedrørende forlængelse af rute 130 til juni 2023.

Budgetterede udgifter til Flextur:

For flextur er der ligeledes øgede udgifter på baggrund af stigende brændstofpriser og ændrede kørselsmønstre. Derudover bemærker Teknik og Miljø, at administrationsbidraget er steget med 2 kr. pr. tur, begrundet i øgede opgaver i forbindelse med digitalisering. Der er desuden argumenteret for øget samtaletid (telefonisk) ved forespørgsler omkring flextrafik. Teknik og Miljø konstaterer, at digitaliseringen dermed ikke har bidraget til at reducere udgifterne i budgettet. Den samlede udgift til administration af flextur udgør 148.000 kr. De samlede udgifter til flextur er i 2023 budgetteret til 368.000 kr. i kommunal udgift. Det forventes, at antallet af flexture set i forhold til 2022 vil stige med 300 ture til 4.800, dermed vil der blive en nettoudgift på 77 kr./tur i kommunal udgift.

Øvrige budgetterede udgifter:

Der betales fortsat til tjenestemandspensioner med en budgetteret udgift på 59.000 kr., og derudover er der administrative udgifter for 939.000 kr.

Ændring af afregningsmodel

Teknik og Miljø gør opmærksom på, at Midttrafiks bestyrelse på møde den 24. juni 2022 besluttede at ændre afregningsmodel for årsregnskaber fra og med regnskabet for 2022. Tidligere har kommunerne kunnet afregne med et års forsinkelse, således at merforbrug i 2020 først er blevet betalt i 2022. Dermed har der været stor sikkerhed for kommunernes budgetter. Det ændres nu for at opretholde likviditetsflowet hos Midttrafik, der har været under pres i det seneste år. Det har ikke betydning for det fremsendte budget for Midttrafik, men afspejles i Ikast-Brande Kommunes budget for kollektiv trafik, hvor der er afsat 687.000

kr. til afregning fra tidligere år, idet der både reguleres for merforbrug i 2021 (213.000 kr.) og 2022 (474.000 kr. i forventet regnskab 2022, opgjort i juni 2022.)

Udvalget skal tage stilling til følgende

Udvalget skal beslutte, om Midttrafiks fremlagte budgetforslag kan blive godkendt, og om der skal fremsendes bemærkninger til det fremsatte budgetforslag.

Udvalget har blandt andet følgende muligheder

- godkende det fremlagte budget
- godkende det fremlagte budget, med udvalgets bemærkninger

Bilag

Midttrafiks budgetforslag 2023 for Ikast-Brande Kommune.
Notat vedrørende økonomiske udfordringer ved stigende brændstofpriser.
Brev fra Anders Kühnau, Region Midt, dateret 04.07.2022.

Budgetmæssige konsekvenser

De budgetmæssige konsekvenser af ovenstående er indregnet som tekniske korrektioner i Ikast-Brande Kommunes budget for 2023. De godkendes ved vedtagelsen af det samlede budget for Ikast-Brande Kommune.

Bilag

- [budgetforslag-2023-ikast-brande-kommune](#)
- [Notat fra MT - Økonomiske udfordringer ved stigende brændstofpriser og manglende kompensat](#)
- [Brev til Torben Hansen og Ib Lauritsen om kollektiv trafik.pdf](#)

Hej Jakob

Som det fremgår af vedhæftede dagsorden, har byrådet i Ikast-Brande kommune godkendt det fremlagte budget uden bemærkninger.

Jeg er ikke helt klar over om det er dig der skal modtage hørings svar/tilbage meldinger, men håber jeg rammer rigtigt.

Venlig hilsen

Ellen Bach Fjendsbo

planlægger, varme og kollektiv trafik

Ikast-Brande Kommune

Hej Jakob!

Jeg skal beklage det sene svar.

Lemvig Kommune noterer sig, at der er indlagt stigninger på hhv. flextur og handicapkørsel blandt andet med begrundelsen "ændrede kørselsmønstre". En efterfølgende mail forklarer, at dette dækker over stigende vognmandsudgifter med henvisning til chaufførmangel samt et øget antal ture.

En stigning i handicapkørsel fra 2.100 til 3.000 årlige ture vurderer vi umiddelbart er en voldsom stigning, men hvis det er en tendens, man kan underbygge hos Midttrafik tager vi det til efterretning.

I forbindelse med høring omkring harmonisering af flextrafikken blev der skønnet, at Lemvig Kommune ville få en mindreudgift på ca. 400.000 kr. Dette "harmonerer" ikke helt med forudsigelsen i budgettet, men jeg går ud fra, at budgettet er lavet under forudsætning af uændrede vilkår/regler for flextrafikken og ikke de nye harmoniserede ordninger. Skulle der blive vedtaget en harmonisering af takster med virkning fra 2023, forventer vi et reduceret budget for flextrafik for 2023.

Med venlig hilsen
Annette Johansen
Afdelingsleder

Kære Jakob,

Tak for budgetmaterialet for 2023. Norddjurs Kommune har følgende bemærkninger.

Af budgetaftalen for 2023- 2026 i Norddjurs Kommune fremgår følgende:

”Forligspartierne er meget opmærksomme på de stigende brændstofpriser og de finansieringsudfordringer vi deler på kollektiv trafik med andre kommuner. I samarbejde med de øvrige kommuner arbejdes der på at løse udfordringen. Der er endvidere en særlig opmærksomhed på rute 351 mellem Grenaa og Ebeltoft, der understøtter unges mulighed for at vælge uddannelsesinstitutioner i Grenaa.”

Med venlig hilsen
Rene Meyer
Udviklingskonsulent
Fællesforvaltningen
Norddjurs Kommune

Hej Jakob

Budget 2023 har været drøftet på møde i Udvalget for Klima og Plan den 25. oktober 2022.

Der blev besluttet, at tage Midttrafiks budget for 2023 til efterretning.

Med venlig hilsen
Gitte Rasmussen

Teknik & Miljø
Rådhusgade 3, 8300 Odder
Tlf. 8780 3333
Direkte: 8780 3477
EAN nr. 579 0000 408 634
Web: www.odder.dk

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg



Randers Kommune
Laksetorvet 1
8900 Randers C

Dato: 27-10-2022 /Journalnummer: 13.05.12-Ø00-1-22

Høringssvar fra Randers Kommune vedrørende politisk høring af Midttrafiks budget 2023

Miljø- og teknikudvalget i Randers Kommune har den 25. oktober 2022 behandlet Midttrafiks forslag til budget 2023. Randers Kommune sender hermed politisk høringssvar:

Randers Kommune har i budgetaftalen for 2023-2026 besluttet en række effektiviseringstiltag, som skal være medvirkende til at skabe balance i budgettet til den kollektiv trafik i årene fra 2023 og fremefter. Et af disse tiltag er fravalg af HVO-diesel i buskontrakterne. Fravalget er meddelt Midttrafik den 29. september 2022 og er sidenhen af Midttrafik bekræftet imødekommet. Randers Kommune imødeser derfor en efterfølgende tilpasning af budgettet for 2023.

Fravalget af HVO alene kan desværre ikke imødekomme den store økonomiske udfordring, der er for den kollektive trafik i Randers Kommune. Randers Kommune har derfor i budgetaftalen for 2023-2026 også besluttet, at der skal udarbejdes et oplæg til en ny kollektiv trafikplan i Randers Kommune, som skal være klar til politisk behandling i løbet af foråret 2023, så den kan være klar som en del af budgetmaterialet i 2024-2027.

Arbejdet med trafikplanen må dog nødvendigvis afvente resultatet af Region Midtjyllands kommende besparelser. Randers Kommune er i den forbindelse særdeles bekymrede for de kommende regionale besparelser og den betydning det kan få for kommunens borgere.

Derudover finder Randers Kommune det bekymrende, at Region Midtjylland påtænker reduceringer og evt. nedlæggelse af ruter uden hensyntagen til en tidsramme, der også giver kommunerne mulighed for at finde løsninger. Processen hertil er alt for kort og gør det vanskeligt at nå en ordentlig og inddragende høringsproces.

Med udgangspunkt i de mange udfordringer den kollektiv trafik står overfor vil Randers Kommune samtidig gerne understrege vigtigheden af, at der udtænkes og iværksættes nye initiativer, som kan være med til at få flere passagerer i den kollektive trafik.

Med venlig hilsen

Jens Lyngborg Heslop
Direktør

Hej Jakob

Ringkøbing-Skjern Kommunes Teknik- og Miljøudvalg godkendte på mødet den 23. august 2022
Midttrafiks budgetforslag uden bemærkninger.

Venlig hilsen

Keld Sandal

Faglig koordinator

Dagsordenpunkt

Godkendelse af Midttrafiks forslag til budget 2023 for Silkeborg Kommune

Sagsbehandler:
Dr11635

Sags-ID: EMN-2022-02507

Resume

Midttrafik sender budgetforslag 2023 for kollektiv trafik i høring. Budgetforslaget blev godkendt i Midttrafiks bestyrelse 24. juni 2022.

Budgetforslaget bærer præg af økonomiske udfordringer ved de stigende brændstofpriser og indtægtstab pga. Corona. Desuden betyder Midttrafiks nye model for fordeling af indtægterne også en nedgang i indtægterne for Silkeborg, som i 2023 vil være indfaset med 75%.

Midttrafik opfordrer alle bestillere til at holde igen med hasteløsninger og besparelser, da det indebærer en stor risiko for at gøre uoprettelig skade på den kollektive trafik.

Indstilling

Teknik- og Miljøchefen indstiller til Plan- og Vejudvalget,

- at Midttrafiks forslag til budget 2023 godkendes
- at Teknik- og Miljøafdelingen igangsætter et arbejde med tilpasning af den kollektive trafik til det kommende budget 2023.

Sagen

Supplerende beskrivelse af sagen

Dette felt udfyldes kun, hvis der kommer væsentlige nye oplysninger til sagen mellem to politiske behandlinger. Hvis ingen nye oplysninger: Lad punktummet stå.

.

Beskrivelse af sagen

Midttrafik sender forslag til budget 2023 i høring. Budgetforslaget er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på møde 24. juni 2022.

Eventuelle bemærkninger skal sendes til Midttrafik senest 31. oktober 2022.

Bestyrelsen for Midttrafik godkendte på samme møde følgende:

1. Midttrafik har mulighed for at opkræve budget 2023 kvartalsvis asymmetrisk, hvis der kommer pres på Midttrafiks likviditet.
2. Der budgetteres med en option på indeks på 47,2 mio. kr., som kun opkræves, hvis indekset går ud over det budgetterede.
3. Notat til kommuner og region om de økonomiske udfordringer for kollektiv trafik blev godkendt.

1) Indtil nu har bestillerne betalt et acontobeløb (1/12) af budget hver måned. Fremadrettet har Midttrafik mulighed for at opkræve forud kvartalsvist, hvis likviditeten hos Midttrafik kommer under pres.

2) Indeksstigningen for alle bestillere udgør i budgetforslag pr. 24. juli 2022 236,1 mio. kr. Hvis indekset stiger mere end forudsat, vil Midttrafik have mulighed for at opkræve stigningen op til 47,2 mio. kr. samlet set.

Midttrafiks budgetforslag 2023 er baseret på det nuværende kørselsomfang i køreplan 2022-23. Der er ikke indregnet eventuelle kørselsudvidelser til nye boligområder, som vedtaget i Kollektiv Trafikplan.

Kørselsomkostningerne for bus og Flexbus er fremskrevet efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark efter indeks fra maj 2022.

Midttrafiks budgetforslag 2023 og Silkeborg Kommunes budget 2023 for bevilling 24, Kollektiv trafik i 1.000 kr.

		<u>Midttrafik</u>	<u>Silkeborg Kommune</u>
Busdrift	Kørselsudgifter	67.167	
	Busindtægter	-19.089	
	Bus IT og øvrige udgifter	739	
	Rejsekort	1.647	
	Flexbus	179	
Busdrift i alt		<u>50.643</u>	
Flextrafik	Handicapkørsel	3.831	
	Flextur	507	
	Plustur	81	
	Nyt planlægningssystem for Flextrafik (NOP)	157	
Flextrafik i alt		<u>4.576</u>	
Adm. og øvrige	Trafikselskab mv. *)	6.118	
Tilskudsbehov i alt		<u>61.337</u>	<u>46.875</u>
Underskud i alt			<u>-14.462</u>

*) Adm. til bus, Flextrafik, billetkontrol, tjenestemandspension og letbanesekretariat.

Bemærkninger til udvalgte budgetposter:

Kørselsudgifterne er steget med 12,7 mio. kr. i forhold til oprindelig budget for 2022. Heraf udgør indekseffekten 12,6 mio. kr., årsagen er en markant stigning i brændstofpriser.

Busindtægter er faldet med ca. 2,4 mio. kr. fra 2022 til 2023. Der er budgetteret med en indtægtsnedgang på 8% på grund af langtidseffekter af Corona samt en takststigning på 4,9% (effektivt 4%), svarende til -1,6 mio. kr. Indfasning af ny indtægtsfordelingsmodel betyder et fald i indtægterne fra 2022-23 på ca. -0,8 mio. kr.

Budget for handicapkørsel tager udgangspunkt i den udførte kørsel i 1. kvartal 2021 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Budgettet er 1,1 mio. kr. højere end oprindelig budget 2022. Indekseffekten udgør 0,4 mio. og skyldes markant stigning i brændstofpriser. Resten skyldes ændrede kørselsmønstre.

Trafikselskabet har i budgetforslaget for 2023 udgifter på 5,6 mio. kr., en stigning på 0,2 mio. kr.

Tjenestemandspensioner forhøjes med 0,09 mio. til i alt 0,197 mio. kr. Stigningen skyldes en indregning af langfristet tilgodehavende på knap 13,0 mio. kr. ved ejerkredsen i årene 2023-25.

Midttrafik oplyser, at budget 2023 undtagelsesvist ændres sidst på året, hvis indeks stiger eller falder væsentligt. Der forventes ingen Corona kompensation i 2023.

Midttrafik understreger, at Midttrafik anser de økonomiske udfordringer for i alt væsentlighed at være midlertidige, da de er en direkte konsekvens af Corona samt globale usikkerheder bl.a. pga. krigen i Ukraine. Det må altså forventes, at indtægter og udgifter i høj grad retter sig mod et normalt niveau efterhånden, som de nuværende usikkerheder kommer på afstand. På den baggrund opfordrer Midttrafik på det kraftigste til, at der holdes igen med hasteløsninger og besparelser, da det indebærer en stor risiko for at gøre uoprettelig skade på den kollektive trafik.

Midttrafik samlede budgetforslag 2023 og notat af 27. juni 2022 om de økonomiske udfordringer er vedlagt dagsordenen.

Borgerinddragelse

Økonomi

Midttrafik fremskriver kørselsomkostningerne for bus og Flexbus efter skøn fra Trafikselskaberne i Danmark efter indeks fra maj 2022. Gasindekset er steget med 29,5% og alm. omkostningsindeks (diesel) er steget med 10,9%. Indeksene reguleres hver måned. Administrative udgifter fremskrives efter KL's pris- og lønskøn med 2,7%.

Alle budgetposter på bevilling 24, Kollektiv trafik fremskrives efter KL's pris- og lønskøn.

Silkeborg Kommunes budgetforslag 2023 for Kollektiv trafik udgør pr. 1. september 2022 i alt 46,875 mio. kr.

Midttrafiks budgetforslag 2023 pr. 24. juni 2022 udgør i alt 61,3 mio. kr.

Differencen udgør 14,5 mio. kr., hvoraf 13,3 mio. kr. udelukkende er indeks.

NEDENSTÅENDE FELTER MÅ IKKE UDFYLDES AF SAGSBEHANDLERE!

Bilag

1 (Midttrafiks budgetforslag 2023 - 9669170)

2 (Notat om de økonomiske udfordringer på kollektiv trafik - 9669145)

Beslutning

Udvalg: Plan- og Vejudvalget

Dato: 04-10-2022

Indstillingen godkendt.

Ej til stede

.

Til Midttrafik

Att: Jakob Munk Tersbøl

Plan- og Vejudvalget har på sit møde 4. oktober 2022 behandlet Midttrafiks budgetforslag 2023 for Silkeborg.

Efterfølgende har Byrådet på møde 11. oktober 2022 vedtaget budget 2023 for Silkeborg Kommune. Bevillingen til kollektiv trafik er 53,875 mio. kr.

Midttrafiks budgetforslag udgør 61,337 mio. kr. altså et underskud på 7,462 mio. kr. på trods af, at Byrådet har afsat 7 mio. kr. ekstra i 2023 til kollektiv trafik.

Midttrafiks budget er udarbejdet på grundlag af maj indeks. Derfor bliver underskuddet formentlig større, da Midttrafik i december vil revidere budgettet med nye indeks.

Plan- og Vejudvalget har besluttet, at Midttrafik skal igangsætte et arbejde med reduktioner i den kollektive trafik i Silkeborg fra køreplansskiftet i 2023, så udgifterne tilpasses kommunens budget 2023. Teknik- og Miljøafdelingen har bedt køreplanlæggerne om at komme med et bud på, hvordan den reduktion kan gennemføres.

Plan- og Vejudvalget vil på næste møde 8. november 2022, beslutte retningen for reduktioner i driften.

Silkeborg Kommune opfordrer Midttrafik til at tilpasse budget 2023 i forhold til Silkeborg Kommunes budget 2023, dog kun med halvårseffekt i 2023, da reduktionerne først kan gennemføres ved køreplansskiftet i sommeren 2023.

Beslutningsprotokol fra Plan- og Vejudvalget er vedhæftet denne mail.

Venlig hilsen

Yvonne Hjort Sørensen

Trafikmedarbejder

Teknik- og Miljøafdelingen

Hej Jakob

Budget 2023 er hos os i år ikke som sådan blevet selvstændigt politisk behandlet. Det er i stedet blevet politisk behandlet i forbindelse med kommunens budgetforlig.

Jeg kan derfor ikke sende dig et decideret høringssvar, andet end at budget 2023 (med alle de usikkerheder der ligger i det) er blevet politisk godkendt i forbindelse med kommunens budgetforlig.

Bedste hilsner,
Troels

Hej med jer

Midttrafik mangler fortsat at modtage et høringssvar fra jer vedr. budget 2023. Deadline er i dag den 31/10. Hvis I ikke kan nå at sende det i dag, så må I meget gerne kontakte mig, så vi kan lave en anden aftale.

Venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl

Hej Jakob

Jeg har skrevet i dagsordenen, at

”Midttrafik orienterer kommunerne om, at de har igangsat en analyse, hvor de vil undersøge hvor mange passagerer der er på ruterne og hvornår, samt økonomi m.m. Den løber til medio sep. De enkelte kommuner bliver involveret i analysen. Analysen skal munde ud i et forslag til et sparekatalog.”

Det er den analyse, som politikerne henviser til.

Derudover er høringsvaret, at budgettet er drøftet.

Giver det mening?

Med venlig hilsen

Tina Sonne
Teamleder

Teknik, Miljø & Udvikling - Plan & Support - Økonomi
tins@skivekommune.dk
T: 9915 6225
M: 2061 0392

Hej Tina

Kan du lige uddybe, hvad I er kommet frem til, da jeg ikke kan aflæse det af nedenstående mail.
Venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl

Emne: Høringssvar budget 2023 - Skive Kommune

Hej Jakob

Vores fagudvalg har behandlet budgetoplægget fra Midttrafik og har følgende beslutning:

Beslutning

UDVALGET FOR TEKNIK OG MILJØ DEN 06-09-2022 10:00

Fraværende

.

Drøftet, idet udvalget bemærker, at Midttrafik har igangsat en analyse af passagertal og økonomi.

Med venlig hilsen

Tina Sonne
Teamleder

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

Høringssvar: Midttrafiks budgetforslag – budget 2023

Struer Kommune har behandlet Midttrafiks budgetforslag for budget 2023 for kollektiv trafik med følgende bemærkninger:

Budgettet er taget til efterretning med viden om den usikkerhed, som den nye kontrakt og stigende brændstofpiser giver.

Budgetforslaget har været på dagsordenen i Teknik-, miljø- og klimaudvalget den 22. september 2022.

Med venlig hilsen

Ellen Merete Smed Due

DATO
23-09-2022

JOURNALNUMMER
13.05.00-A00-1-22

TEKNISK DRIFT OG ANLÆG
SMEDEGADE 7, 1.
7600 STRUER

E: TDA@STRUER.DK

SAGSBEHANDLER:
ELLEN MERETE SMED DUE
DIREKTE TELEFON:
96848428

Hej Jacob

Vi har politisk behandlet Midttrafiks fremsendte budgetforslag for kollektiv trafik 2023, og fremsender hermed vores høringssvar:

Syddjurs Kommune følger Midttrafiks anbefaling om, at indregne meromkostningen på 2,3 mio. kr. i budgettet for 2023. Derudover har Syddjurs Kommune ingen yderligere bemærkninger til budgetforslaget.

Venlig hilsen

Klaus Dannemarre

Kørselskoordinator
Syddjurs Kommune, Mobilitet

Hej med jer

Midttrafik mangler fortsat at modtage et høringssvar fra jer vedr. budget 2023. Deadline er i dag den 31/10. Hvis I ikke kan nå at sende det i dag, så må I meget gerne kontakte mig, så vi kan lave en anden aftale.

Venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl

Hej Jakob

Viborg Kommune behandler på Teknisk Udvalg den 23. november 2022 en besparelse i den kollektive trafik på ca. 3 mio. kr. for at imødekomme de stigende priser på brændstof og nedgang i passagerer.

Besparselsen findes i reduktioner af køreplantimer. Hvis det besluttet politisk, vil det have halvårseffekt i 2023 og 2024, da det vil træde i kraft ved køreplansskifte juni 2023.

Viborg Kommune har vedtaget en trafikplan for kollektiv trafik, der træder i kraft medio 2024. Der er indarbejdet i planen, at der spares 10 mio. kr. (halvårseffekt i 2024) på færre køreplantimer og antal busser for at imødekomme de stigende priser på strøm, nedgang i passagerer samt forventede besparelser i Regionens busser og tilskud.

Det forventes, at budgettet for kollektiv trafik kan overholdes fra medio 2024 med disse tiltag.

Med venlig hilsen

Mette Strunge Eg, Vej- og trafikplanlægger

Direkte tlf.: 87 87 51 04

Teknik & Miljø, Trafik og Veje

Prinsens Alle 5, DK- 8800 Viborg

Hej Jakob

Aarhus Kommune bemærker:

Region Midtjylland, Midttrafik og Aarhus Kommune har indbyrdes haft en dialog om at fastsætte en ensartet forside for budget og regnskab i de notater og materialer, der fremsendes til kommuner og regioner. Formålet hermed er at sikre bedre økonomistyring og oversigt fra år til år og budget til regnskab. Aarhus Kommune forventer at denne forside kan implementeres fra Budget 2023 og benyttes fremover. Er der behov for justeringer bør det drøftes administrativt.

Ved Aarhus Kommunes eget budgetforlig 2023 har byrådet truffet en række beslutninger for den kollektive trafik. Først skal der på området spares mindst 6,3 mio. kr. årligt fra 2023 til 2026. Teknik og Miljø's spareforslag binder sig på at nedlægge rute 22 og fjerne billetautomaterne i bybusserne. Forslaget er i høring til d. 24. november. Besparelserne kan, afhængig af den politiske proces, ende med at ske på andre måder end de nævnte. Vedtages forslagene vil Teknik og Miljø administrativt kontakte Midttrafik med henblik på videre proces. I budgetforliget har byrådet samtidig vedtaget en øget kontrolindsats i bybusser og letbane med hensigten om, at kontrollen kan øge indtægterne i den kollektive trafik med 1 mio. kr. Midttrafik har opstartet processen fsva. bybusser og vi er i dialog med regionen om at opstarte en øget kontrol i letbanen.

I øvrigt tages merudgifterne til kørslen og tabet på passagerindtægter til efterretning.

Med venlig hilsen

Kim Josefsen

Kontraktholder for kollektiv trafik

T + 45 41 85 85 90

E jkie@aarhus.dk

Hej med jer

Midttrafik mangler fortsat at modtage et høringssvar fra jer vedr. budget 2023. Deadline er i dag den 31/10. Hvis I ikke kan nå at sende det i dag, så må I meget gerne kontakte mig, så vi kan lave en anden aftale.

Venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg



Politisk hørings svar på Midttrafiks budget 2023

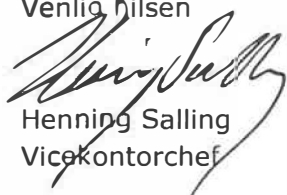
Midttrafik har den 24. juni udsendt budget 2023 i politisk høring med svarfrist den 31. oktober 2021.

Regionsrådet har den 26. oktober 2022 behandlet høringsbudgettet med følgende beslutninger:

- at regionsrådet meddeler Midttrafik, at der vil blive taget stilling til budget 2023 i forbindelse med prioriteringen af balancekataloget på regionsrådets møde den 21. december 2022, herunder mellemfinansiering af halvårseffekt og afvikling af regnskab 2022,
- at den endelige ramme for besparelser bliver fastlagt på mødet i december 2022, idet der for nuværende henvises til den gældende økonomiske ramme til regional kollektiv trafik på 380,6 mio. kr.,
- at en eventuel mellemfinansiering (lånefinansiering og likviditet) behandles i udvalg for regional udvikling, forretningsudvalget og regionsrådet i december 2022,
- at der i første omgang indregnes en afdæmpet forventning til takststigning og passagerudvikling fra 2024 samt ruteeffektiviseringer i 2025, og
- at eventuelt frigjorte midler fra besparelser geninvesteres i nytænkning af grøn kollektiv mobilitet.

Inden behandlingen i december vil regionen administrativt gå i dialog med Midttrafik om effektueringen af regionsrådets beslutning.

Venlig hilsen



Henning Salling
Vicekontorchef

Dato 27-10-2022

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +4521582485

Sagsnr. 1-30-75-3-22

MOBILITETSPLAN 2023-2026



HØRINGSUDKAST



midttrafik

HØRINGSUDKAST - MIDTTRAFIKS MOBILITETSPLAN 2023-2026

Udgivet: December 2022

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon: 87 40 82 00

E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	4
Mobilitetsplanens forudsætninger	6
Sammen skaber vi grønne rejser	8
Med kunden i fokus	12
En stor region med forskellige transportbehov	16
Midttrafiks kerneprodukter	20
Sammenhæng i Midtjylland	25
Bybetjening	30
Lokalbetjening	39
Midttrafiks kerneprodukter - Indsatser i planperioden	43
Rejsens fysiske rammer	44
Indbydende stoppesteder	46
Indbydende busser	49
Midttrafik som videnscenter	50
Fremkommelighed er troværdighed – og en god investering	52
Rejsens fysiske rammer - Indsatser i planperioden	55
Samarbejde, information og kommunikation	56
Information og kommunikation	62
Samarbejde, information og kommunikation - Indsatser i planperioden	65

HVORFOR EN MOBILITETSPLAN?

Med Mobilitetsplan 2023-2026 sætter Midttrafik retningen for de kommende års arbejde med udviklingen af grøn mobilitet i Midtjylland.

Mobilitetsplanen er skrevet efter tre år, hvor passagerniveauet har været belastet af Corona-restriktioner og eftervirkninger. Planen tager afsæt i Midttrafiks Strategiplan 2021-2024, som udpeger strategiske indsatsområder, der netop skal hjælpe den kollektive trafik tilbage på sporet efter Corona. Dette har stor betydning - særligt set i lyset af de øvrige samfundskritiske udfordringer, som vi står overfor lige nu. Når vi rejser sammen, understøtter vi den grønne omstilling, sikrer bedre bymiljøer og mindsker trængslen på vejene. Samtidig understøtter vi social bæredygtige transporttilbud, som er essentielle for, at alle kan tage del i samfundet, ikke mindst i skyggen af den igangværende energikrise. Passagertallene ligger nu på det højeste niveau siden 2019, men der er stadig et stykke vej at gå. Her skal mobilitetsplanen styre os på rette vej.

Midttrafik står som trafiksselskab centralt i mobilitetsbilledet. Vi har et nært samarbejde med vores ejere om udviklingen af den kollektive trafik, så den drives bæredygtigt og effektivt og skaber mest mulig værdi for borgerne. Vi har tæt dialog med operatørerne om, hvordan vi løbende forbedrer og optimerer servicen. Og vi har, ikke mindst, direkte kontakt til de mange kunder, der benytter vores tilbud. Dette giver os en solid viden om, hvordan kunderne rejser, og hvad den gode rejse er for dem.

Med den centrale rolle følger ansvaret for at omsætte viden og samarbejde til stærke mobilitetsløsninger, der passer til alle dele

af vores region. Midttrafik er alle midtjydere trafiksselskab, og vi skal kunne favne deres skiftende transportbehov gennem livet. Samtidig skal vi skabe tilbud, der passer til de meget forskelligartede transportbehov på tværs af regionen. Fra letbane og højklassede busløsninger i Aarhus over solide bybusnet i de større byer til fleksible transportløsninger i spredte landområder, hvor almindelig rutebus ikke er et effektivt virkemiddel. Og endeligt med et overordnet hovednet, der med bus og bane binder regionen sammen på tværs.

Der er ikke én transportløsning, der alene løser alle udfordringerne i vores område. Vi skal derfor tænke bredt og udvikle både vores egne transporttilbud og samtidig være åbne for bredere mobilitetsløsninger. Dette kræver samarbejde mellem private og offentlige aktører om fremtidens mobilitet, gerne gennem forsøg i stor skala i samarbejde med en bred skare af vores ejere og øvrige aktører. Vi skal i denne proces altid inddrage borgerne og sikre, at der er lokal opbakning til de tiltag, vi sætter i gang. Den lokale forankring af mobilitetsprojekter er altafgørende for succes.

Planen peger derfor både på, hvordan vi fortsat styrker vores kerneprodukter, tog, letbane, bus samt Flextrafik, og viser samtidig retninger og handlinger, som kan understøtte øvrige mobilitetsformer gennem samarbejde, kommunikation og fysiske anlæg. Her skal vi både videreudvikle kendte produkter og turde tænke større tanker end de nuværende rammer giver os mulighed for. Således hæver vi med denne plan perspektivet fra en kollektiv trafikplan til en bæredygtig mobilitetsplan.



Planen er blevet til i samarbejde og skal understøtte fremtidigt samarbejde

Vi kan kun nå vores mål, hvis vi samarbejder med vores ejere, der finansierer og afgør serviceniveauet for den kollektive trafik. Vi har alle en rolle at spille for at nå i mål med ambitionerne. Denne mobilitetsplan er derfor blevet til i tæt samarbejde med ejerne, de midtjyske kommuner og Region Midtjylland.

Ejerne har været involveret af flere omgange på hhv. administrativt niveau gennem netværket Fagligt Forum og i nedsatte følgegrupper, på ledelsesniveau i styregruppen for mobilitetsplanen og på politisk niveau i form af Midttrafiks bestyrelse. Ejerne har således været inviteret med i hele processen omkring udarbejdelsen af mobilitetsplanen, først til at sætte rammen for planens indhold og senere i forhold til at idéudvikle, konkretisere og kommentere denne. Det har med vores øjne bidraget til en stærk plan, der favner bredt, og skabt et solidt grundlag for det fremtidige samarbejde om realiseringen af planen.

Mobilitetsplanen sendes nu i høring hos ejerne. Det er vores håb og tro, at det tætte samarbejde medfører, at ejerne vil føle medejerskab og bakke op om planens initiativer.

MOBILITETSPLANENS FORUDSÆTNINGER

Midttrafik skal, jf. Lov om trafikskaber, hvert fjerde år udarbejde en plan for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles i planperioden. Planen skal bl.a. fastlægge et strategisk hovednet for området.

Der er en række forudsætninger, som Mobilitetsplan 2023-2026 skal tage udgangspunkt i, herunder de tendenser i samfundet, som påvirker den kollektive trafik og borgernes mobilitet samt Midttrafiks Strategiplan 2021-2024, der sætter rammen for, hvordan Midttrafiks skal udvikle sig i årene frem.

Ny normal - nye transportvaner

Da covid-19 ramte Danmark, ændrede borgernes transportvaner sig. Der blev sat restriktioner på fremmøde på arbejdspladser, uddannelse og øvrige aktiviteter, og resultatet blev, at mange passagerer forlod den kollektive trafik. Mange arbejdede hjemmefra og havde ikke samme behov for transport, nogle købte en bil, mens andre begyndte at cykle. Efter samfundets genåbning er der opstået en "ny normal". Mange ting er igen blevet som før, men nogle af de ændrede transportvaner hænger ved. Det rummer både udfordringer, men også muligheder for den kollektive trafik.

Som eksempel herpå har mange virksomheder efterfølgende holdt fast i øget brug af hjemmearbejde og videomøder som en måde at styrke effektiviteten og fleksibiliteten for medarbejderne på. Færre pendlerture i det daglige betyder umiddelbart færre kunder i den kollektive trafik, men det åbner også et vindue for, at medarbejdere der før har følt sig afhængige af egen bil til deres pendlertransport fem dage om ugen, nu lettere kan undvære bil. Skal man kun møde på arbejde fysisk tre dage om ugen, kan det være lettere for den enkelte at dække transportbehovet med en kombination af kollektiv trafik,

cykel og samkørsel og derved blive mindre afhængig af bilen.

Efter de sidste restriktioner blev hævet i starten af 2022 er passagererne langsomt vendt tilbage til den kollektive trafik. I starten lå vores passagertal omkring 25 % lavere end i 2019, mens de i efteråret 2022 i gennemsnit kun ligger ca. 10 % lavere end i tilsvarende måneder i 2019. Udviklingen går således den rigtig vej, men der ligger fortsat et stort stykke arbejde i at understøtte den positive udvikling og nå tilbage på eller over 2019-niveauet, hvilket er Midttrafiks målsætning ved udgangen af 2023.

Energikrisen sætter spor i den kollektive trafik

En anden stor udfordring for den kollektive trafik er de stigende energipriser, som medfører en stor stigning i udgifterne til kollektiv trafik. På et tidspunkt hvor indtægterne er lavere grundet effekterne af Corona, skaber det økonomiske udfordringer for både regioner og kommuner. De økonomiske rammer til kollektiv trafik overskrides, og da de fleste andre offentlige sektorer også er ramt af stigende priser, er prioriteringen vanskelig og kan føre til store besparelsesbehov. Dette understreger vigtigheden af, at ressourcerne til kollektiv trafik udnyttes så effektivt som muligt. Energikrisen understreger desuden vigtigheden af den grønne omstilling, der er aktuel som aldrig før. Dette gælder også for omstillingen af fossile brændsler i transportsektoren og den kollektive trafik.

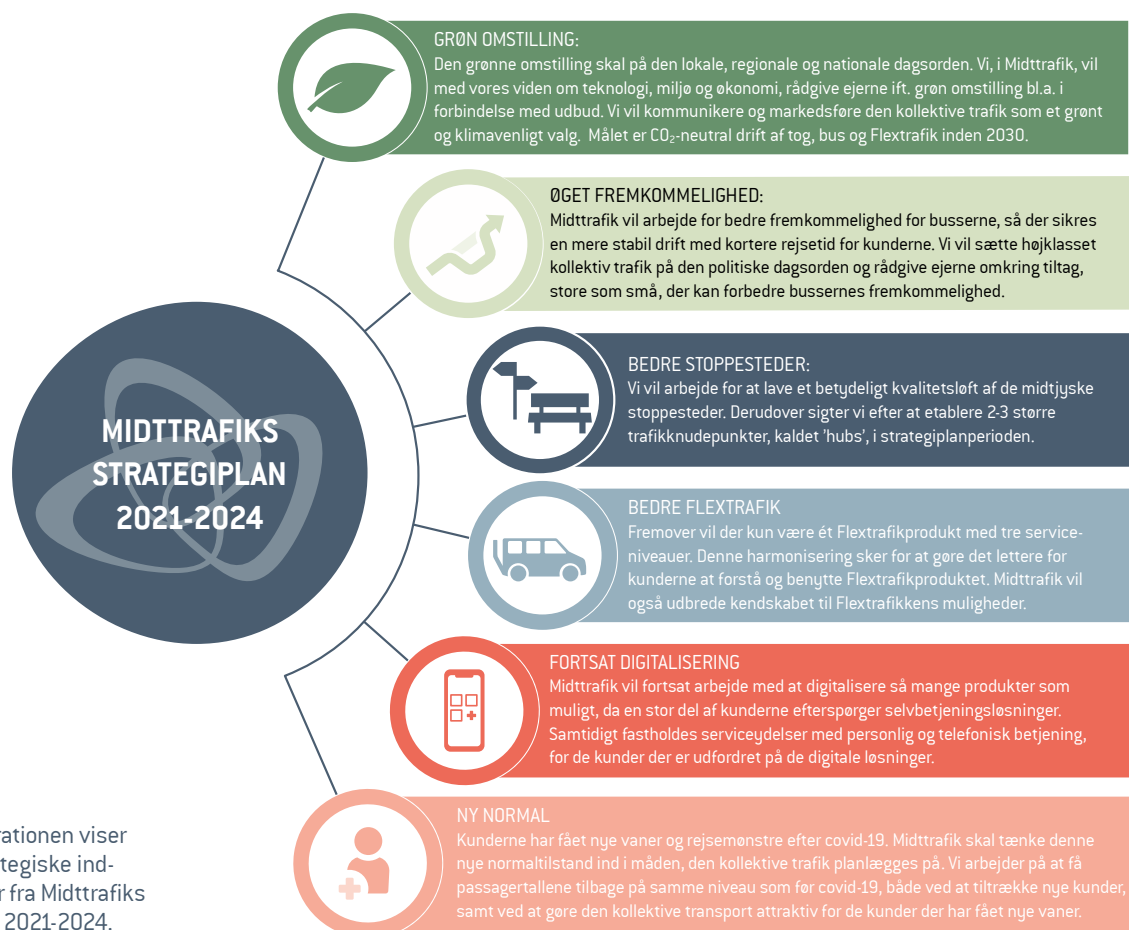
Energikrisen udfordrer samtidig privatøkonomien for mange. Udgiften til at fylde brændstof på bilen er steget markant, og det kommer oveni stigende regninger til el, varme og dagligvarer. Den kollektive trafik bliver dermed et vigtigere alternativ for mange - som en mulighed for at komme til og fra job, uddannelse og øvrige aktiviteter uden bil.

Energikrisen kan sætte spor som højere arbejdsløshed og lavere aktivitet i samfundet, der som udgangspunkt begrænser transporterspørgslen. Det rummer dog samtidig en mulighed for at tiltrække markedsandele til den kollektive trafik og understreger vigtigheden af den kollektive trafik som samfundskritisk infrastruktur, der giver borgere et reelt alternativ til egen bil. Undergraves den kollektive trafik i de kommende år af store besparelser, vil det gå ud over funktionen af den kritiske infrastruktur og den grønne omstilling. Lykkes det omvendt at fastholde effektiv kollektiv trafik, så kan energikrisen blive springbrættet til, at flere vælger kollektiv trafik til.

Med afsæt i strategiplanen

Midttrafiks Strategiplan 2021-2024 fungerer som den strategiske overlægges for mobilitetsplanen. Strategiplanen udstikker retningen for, hvordan vi som trafikkselskab skal udvikle os i årene frem. I planen har Midttrafiks bestyrelse udpeget seks strategiske indsatsområder, som Midttrafik skal arbejde målrettet med i strategiplanperioden.

Denne mobilitetsplans formål er derfor at omsætte strategiplanen til klare og konkrete handlinger, der kan styrke den kollektive trafik i de kommende år. Illustration 7.1 viser de seks indsatsområder fra Strategiplan 2021-2024.



III. 7.1: Illustrationen viser de seks strategiske indsatsområder fra Midttrafiks Strategiplan 2021-2024.

SAMMEN SKABER VI GRØNNE REJSER

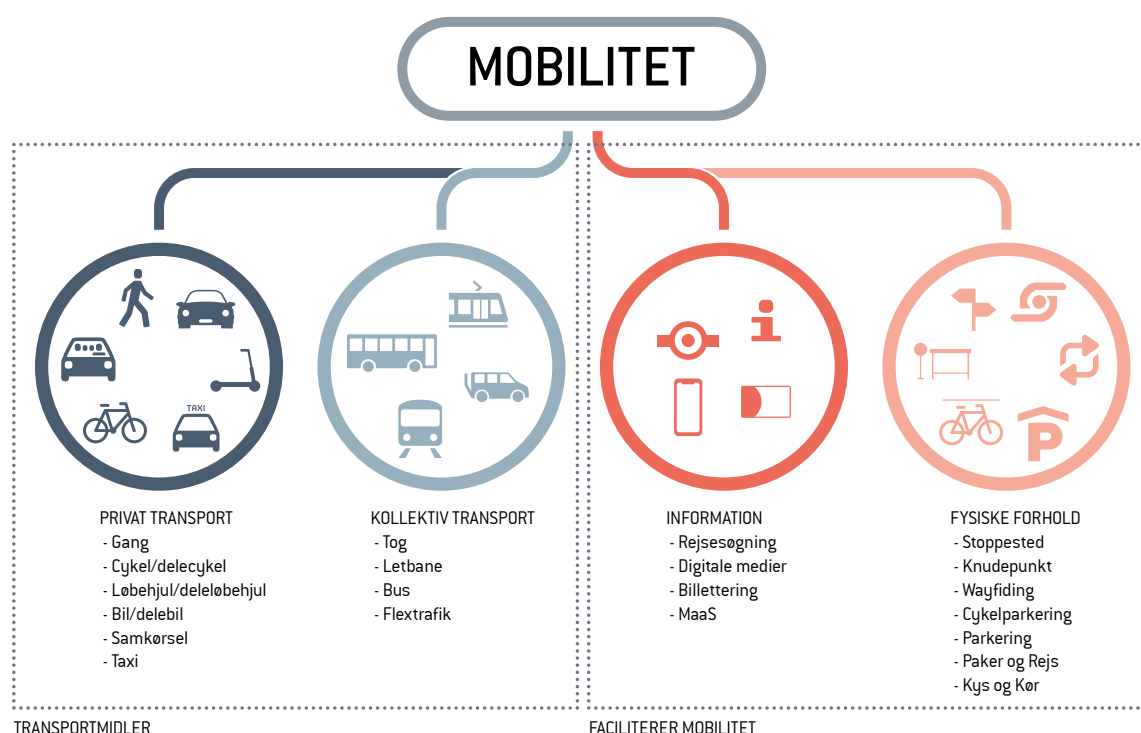
I de senere år er der sket et markant skifte i den måde, vi som samfund taler om transport på. Fra at tale om transport bundet til konkrete transportmidler og ruter, tales der nu i højere grad om 'mobilitet', der tager udgangspunkt i mere individuelle rejsebehov, og hvor selve transportmidlet bliver underordnet. Mobilitet er således et udtryk for en tankegang, hvor grænserne mellem forskellige transportmidler og -udbydere udviskes. I mobilitetstankegangen tænkes der ikke på opdelt grupper af bilister, cyklister og brugere af kollektiv trafik, men på 'mobilster', der kombinerer transportformerne, alt efter hvad der passer til den enkeltes ønsker og behov i en given situation. Et bredere mobilitetsperspektiv giver således en mere helhedsorienteret tilgang til transportplanlægningen, hvor forskellige transportmidler tænkes sammen i ét samlet tilbud med udgangspunkt i borgernes behov.

Flere kommuner i Midtjylland har allerede udarbejdet en mobilitetsplan. Fælles for

dem er, at de har fokus på sammenhængen mellem forskellige transportformer, og at de tager hensyn til andre politiske målsætninger om f.eks. sundhed, miljø, byliv, erhvervs- og boligudvikling. Vi oplever derfor også en stigende efterspørgsel fra vores ejere ift. rådgivning om og deltagelse i bredere mobilitetsprojekter. Denne mobilitetsplan er den første af sin slags hos Midttrafik, og målet er bl.a. at imødekomme ejernes ønske om, at vi som trafikkselskab skal indtænke vores egne produkter i det brede mobilitetsperspektiv. Dette betyder ikke et farvel til vores traditionelle kerneydelse med rutebunden kollektiv trafik og Flextrafik, men det betyder, at vi skal tænke vores produkter ind i en bredere sammenhæng.

Hos Midttrafik har vi en vigtig opgave i at tilbyde mobilitet med tog, letbane, bus og Flextrafik; både for de borgere, der ikke har andre muligheder for transport, men også for de borgere, der skifter mellem transportformerne. Midttrafiks produkter har en klar

III. 8.1: Mobilitet dækker over den fysiske transport, privat eller kollektiv, samt de fysiske og digitale elementer, der faciliterer transporten.





III. 9.1: Cykelmedtagning i busserne kan gøre det lettere at kombinere kollektiv trafik med andre mobilitetsformer.

fordel de steder, hvor der er mange, der har behov for at rejse på samme tid til samme sted. I tyndere befolkede områder kan det være svært at opretholde en effektiv betjening med rutebunden kollektiv trafik. Her kan Midttrafiks Flextrafik, sammen med andre mobilitetstilbud, som f.eks. samkørsel, delecycler og -biler, spille en væsentlig rolle i at skabe den grundlæggende mobilitet. Dette kræver dog, at Midttrafik og ejerne aktivt indgår et samarbejde, også med andre mobilitetsudbydere, for at få disse løsninger i gang. I den forbindelse er særligt samarbejde, finansiering og infrastruktur vigtige temaer. Midttrafik ønsker derfor i planperioden at afprøve forskellige samarbejder med andre mobilitetsudbydere i forsøg, der kan give erfaring til det fremtidige mobilitetsarbejde.

Den nuværende lovgivning begrænser trafiksekskabernes rolle i mobilitetsprojekter med private aktører. Hvis vi skal udfordre den måde, vi tænker kollektiv trafik og mobilitet på, må lovgivningen nødvendigvis også følge med. I planperioden vil vi derfor, i samar-

bejde med landets øvrige trafiksekskaber, gå i dialog med Transportministeriet om, hvordan lovgivningen kan tilpasses, så trafiksekskaberne lovligt kan tage en mere aktiv rolle i det brede mobilitetsarbejde.

En bred mobilitetspalet gør den grønne mobilitet til et stærkere alternativ eller supplement til bil. Derfor skal udviklingen af øvrige, grønne mobilitetsformer ikke ses som konkurrenter til den traditionelle kollektive trafik, men som medspillere i det samlede arbejde med den grønne omstilling. Tilbuddene kan supplere hinanden og f.eks. give bedre vilkår for at komme det sidste stykke til eller fra den kollektive trafiks stoppesteder (first/last mile-transport). Det er bl.a. dette potentiale, Midttrafik ønsker at udfolde i denne mobilitetsplan.

Fleere forskellige aktører tilbyder i dag grønne mobilitetsløsninger. Det kan gøre markedet komplekst for borgeren og gøre bilen til det nemme valg. Kan Midttrafik bidrage til at lette forståelsen af og tilgængeligheden til

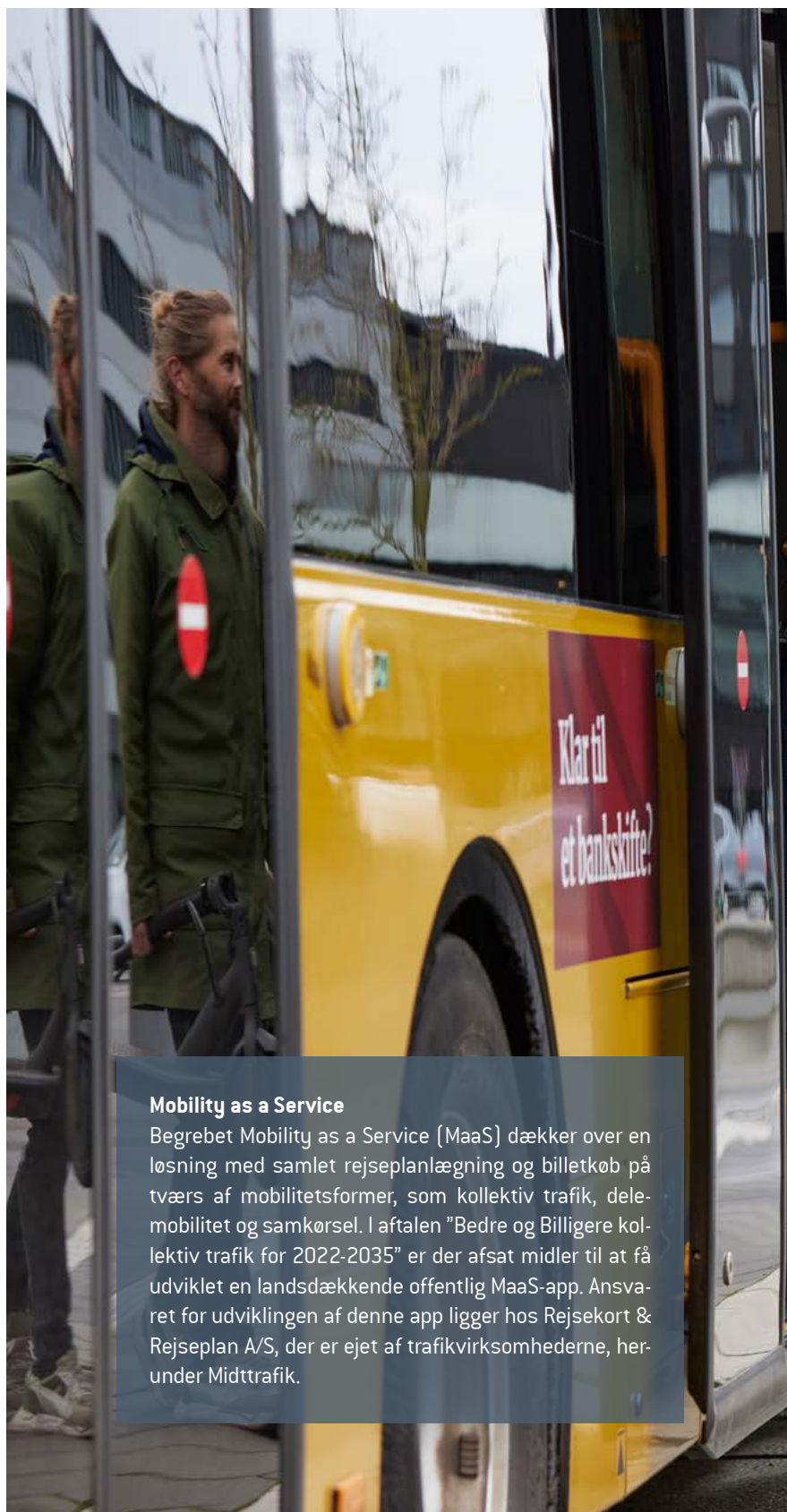
de samlede grønne mobilitetstilbud, letter vi samtidig muligheden for, at borgeren kan træffe et grønnere transportvalg, når det er muligt.

Dette gælder både i det fysiske møde mellem transportformerne og på de digitale platforme, der bl.a. bruges til rejsesøgning, bestilling og betaling. Vi vil derfor arbejde for en bedre sammenhæng mellem Midttrafiks produkter og øvrige mobilitetstilbud på vores stoppesteder, i vores knudepunkter og på Rejseplanen, således at vores egne produkter spiller sammen med andres. Kunderne skal opleve, at mobiliteten hænger sammen på tværs af transportformerne.

Midttrafik som videnscenter

Midttrafik har i de seneste år opbygget stor viden omkring forskellige mobilitetstilbud og -forsøg og kan yde rådgivning herom til ejerne. Senest har vi, i samarbejde med Region Midtjylland, Ikast-Brande, Holstebro, Skive, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Herning og Viborg Kommuner, udgivet en mobilitets-håndbog og eksempelsamling, der er en samlet vejledning til brug i kommuner og regioner i forbindelse med mobilitetsprojekter. Vi vil i planperioden udbrede brugen af håndbogen, være proaktive i rådgivningen af vores ejere og indgå i samarbejdsprojekter med både ejere og øvrige aktører.

En forudsætning for dette er naturligvis, at Midttrafik administrativt har tilstrækkeligt med ressourcer til at opfylde ejernes ønske om rådgivning og en aktiv rolle.



Mobility as a Service

Begrebet Mobility as a Service (MaaS) dækker over en løsning med samlet rejseplanlægning og billetkøb på tværs af mobilitetsformer, som kollektiv trafik, dele-mobilitet og samkørsel. I aftalen "Bedre og Billigere kollektiv trafik for 2022-2035" er der afsat midler til at få udviklet en landsdækkende offentlig MaaS-app. Ansvar for udviklingen af denne app ligger hos Rejsekort & Rejseplan A/S, der er ejet af trafikvirksomhederne, herunder Midttrafik.





Midttrafiks kundeperspektiv

MED KUNDEN I FOKUS

Hos Midttrafik har vi kunder i alle aldre og alle faser af livet. Vi kører de mindste børn i skole, de unge til uddannelse, studiejob og fritidsaktiviteter, pendlerne på arbejde og vi kører med de ældre. Nogle kunder bruger os flere gange om ugen, mens andre kun bruger os lejlighedsvist. For nogle er kollektiv trafik deres eneste mulighed for transport, og for andre er det et aktivt tilvalg.

Midttrafik ønsker at være et tilbud for alle borgere, uanset hvor de er i livet, hvor i den midtjyske geografi de bor, samt hvor ofte og til hvilket formål de har behov for transport.

Vi har stor indsigt i, hvem vores kunder er, og hvordan vores markedsandele fordeler sig. Således kunne vi i vores sidste trafikplan skrive, at op mod 2/3 af vores kunder er unge under 30 år. Den unge målgruppe er fortsat vigtig for Midttrafik og vil også have et særligt fokus i denne mobilitetsplan. De unge er fremtidens kunder, og det er derfor vigtigt, at vi sikrer dem en god oplevelse med kollektiv trafik, så de også naturligt vil vælge os til senere i livet.

Men vi skal ikke kun have fokus på den kollektive trafiks traditionelle kundegruppe. Vi skal også favne de grupper, der i dag ikke fylder så meget i vores tog, busser og flexbiler. Vi skal have fokus på de uvante brugere af kollektiv trafik, og på at hjælpe dem igennem hele rejsen. Vi skal målrette vores tilbud og markedsføring, så der er et vedkommende tilbud til alle, og så tilbuddene er letforståelige, uanset om man er garvet bruger af kollektiv trafik, eller om det er første gang, man

sætter sig i en bus. I Midttrafiks område er der stor forskel på, hvor i geografien vi har bedst mulighed for at tiltrække lejlighedsvist rejsende kunder. I byer, hvor det kollektive tilbud ofte er af en højere kvalitet, er det alt andet lige lettere at fastholde kunder og tiltrække nye lejlighedsvist rejsende kunder, end på landet, hvor udbuddet af kørsel er mere sparsomt.

Gennem livet sker der forskellige skift, der gør, at man kan være tilbøjelig til at skifte transportform, herunder at bruge kollektiv trafik mere eller mindre end før. Disse skift kan f.eks. være i forbindelse med start på uddannelse, en flytning, et jobskifte eller en ændring i familiesammensætning. Vi vil have fokus på disse skift i borgernes liv og være synlige og tilgængelige, når transportvalgene skal træffes. Herved er det målet dels at fastholde nuværende kunder og dels at vinde nye kunder til den kollektive trafik.

Midttrafik har en bred vifte af produkter, der hver især egner sig til forskellige kundegrupper, geografier og situationer i livet. Vi vil målrette markedsføringen og informationen om disse tilbud, så de rammer netop dér, hvor behovet opstår.

Det er vores ambition, at kundeperspektivet skal gennemsyre hele denne mobilitetsplan. Vi vil således sætte mål for vores kerneprodukter, fysiske rammer og samarbejde med andre aktører, ud fra kundernes behov og give bud på, hvordan vi fremadrettet vil arbejde med temaerne i mobilitetsplanperioden.

MIDTTRAFIKS LIVSFASEMODEL

Midttrafik livsfasemodel er et værktøj, som vi vil bruge i det kundeorienterede arbejde. Modellen inddeler vores kunder i grupper efter alder og livsfaser og viser de vigtige skift, de hver går igennem. Det er særligt i situationer med skift, at transportvaner ændres. Derfor er det også her, vi hos Midttrafik skal målrette vores information og tilbyde det rette produkt til den enkelte. Livsfaserne dækker:

Børn, 0-15 år

Børns mobilitet er dybt afhængig af deres forældre. Deres mobilitet øges dog gradvist i takt med, at de lærer at kravle, gå, cykle og begå sig i trafikken. Sidst i perioden bliver de således mere selvstændige og kan i nogen grad være selvbefordrende på f.eks. cykel, løbehjul eller med kollektiv trafik. I perioden begynder mange børn også at deltage i fritidsaktiviteter, der ligger ud over den faste skoledag. Børnene, og dermed også forældrene, får dermed et øget behov for transport.

Unge, 15-25 år

Som ung øges selvstændigheden og mobiliteten yderligere. I 15-årsalderen kan man få knallertkørekort og i 17-18-årsalderen et kørekort til bil. Det øger deres transportradius markant. I perioden skifter mange unge fra en folkeskole til en ungdomsuddannelse eller erhvervsuddannelse. Dermed skifter transportbehovet, og ofte bliver afstanden mellem hjem og uddannelsessted større. Mange unge får også et fritidsjob og fritidsinteresser, som øger transportbehovet efter skoletid og i weekender. Sidst i perioden flytter de fleste unge hjemmefra, og transportbehovet ændres endnu en gang. I årene fra 15-25 år er der således mange livsændrende skift, og mange situationer, hvor transportvalgene kan ændre sig.

Unge voksne, 25-40 år

I denne periode kommer de unge voksne ud på arbejdsmarkedet, hvilket betyder endnu et skift i transportbehov og muligvis i valg af transportmiddel. Gruppens økonomiske formåen øges, og mange får mulighed for at eje en bil. Mange stifter også familie og bliver forældre. Det medfører transport til vuggestue, børnehave, skole og fritidsaktiviteter, som

forældrene ofte har ansvaret for. Dermed begrænses forældrenes transportmæssige fleksibilitet, og transportvalget bestemmes ofte ud fra familiernes øvrige logistik. For den enkelte kan der i perioden opstå flere store skift, der får transportbehov og -valg til at ændre sig, f.eks. flytning, jobskifte eller skilsmisse.

Voksne, 40-65 år

For den voksne gruppe, fra 40-65 år, ændrer familieforholdene sig endnu en gang. Børnene bliver større og flytter hjemmefra, hvilket igen giver den voksne gruppe mere tid og frihed. Gruppens transportbehov er stort set uændrede i perioden, men den økonomiske formåen kan have muliggjort, at der bliver plads til flere biler i husstanden. For den enkelte kan der i perioden også opstå flere store skift, der får transportbehov og -valg til at ændre sig, f.eks. flytning, jobskifte eller skilsmisse.

Ældre, 65+ år

For denne gruppe er det største skifte, når arbejdsmarkedet byttes ud med en tilværelse som pensionist. Her ændrer transportbehovet sig, da der ikke længere vil være samme behov for fast og daglig transport til og fra en arbejdsplads. I stedet kan den ældre gruppe have mange aktiviteter fordelt over dagen og ugen. I løbet af perioden vil de ældres mulighed for at være mobil og selvstændig blive mindre. På et tidspunkt bliver det svært at gå langt, hoppe på en cykel, ligesom det på et tidspunkt ikke længere vil være muligt at generhverve kørekortet. Den ældre gruppe bliver således gradvist mere og mere afhængige af hjælp fra venner og familie og af offentlige tilbud som f.eks. transport med Flextrafik.

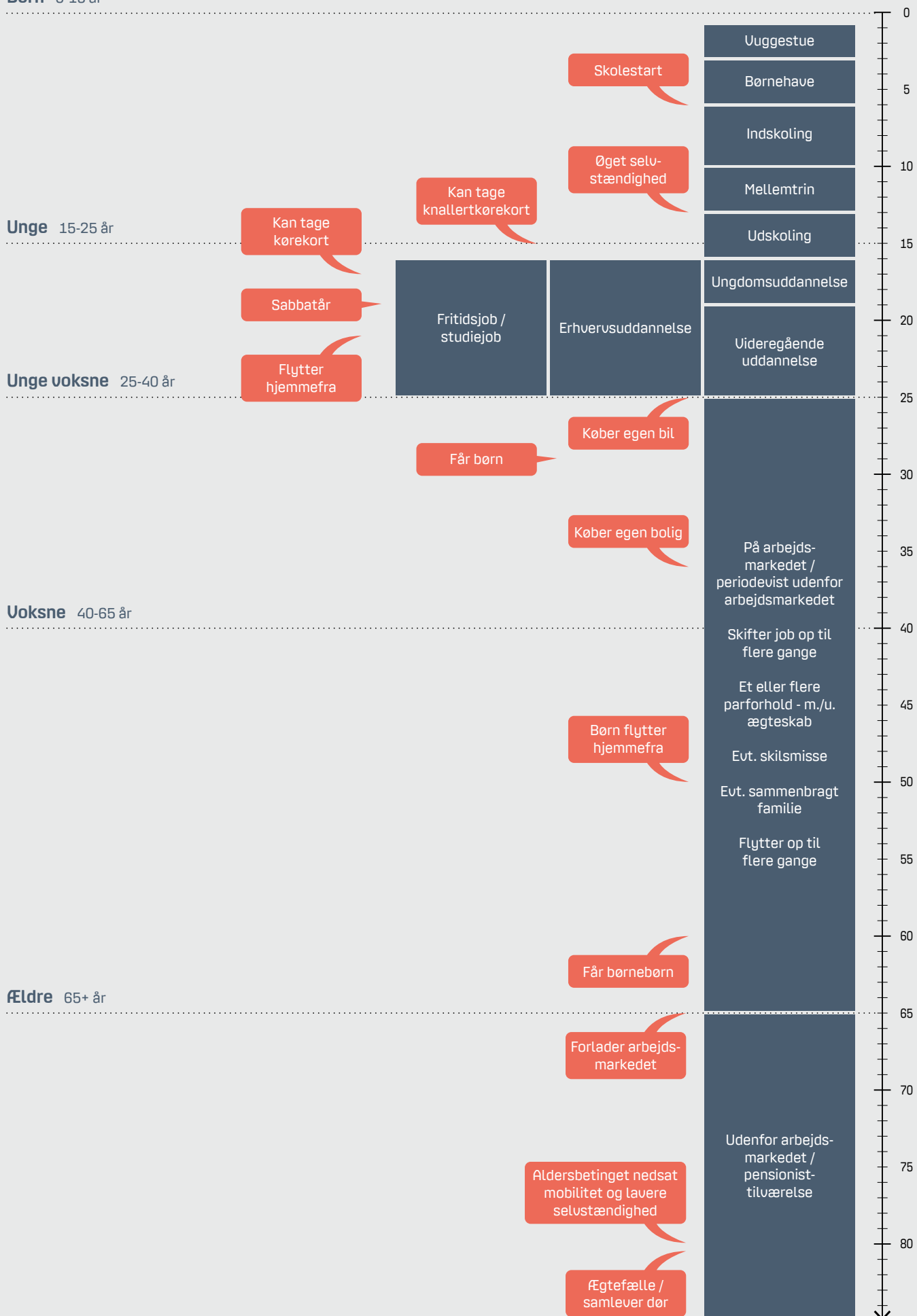
Børn 0-15 år

Unge 15-25 år

Unge voksne 25-40 år

Voksne 40-65 år

Ældre 65+ år



EN STOR REGION MED FORSKELLIGE TRANSPORTBEHOV

Transportbehovene og mulighederne for at udvikle den kollektive trafik varierer meget på tværs af Midttrafiks store geografi. Variationen spænder bredt fra storbyen Aarhus og de større handelsbyer til mindre landsbyer og landdistrikter. Tætheden er størst i øst og lavest i vest, men lokalt har de fleste kommuner både tætte byområder og spredte landområder. Hvor tæt vi bor har stor betydning for, hvordan transporttilbuddet skal se ud, og hvilke muligheder der er for at udvikle det.

I de store byer spiller den kollektive trafik en vigtig rolle ift. miljø og at aflaste trængsel på vejene. Her er det nødvendigt, at flere kører sammen, hvis vi skal undgå, at vejene sender til i biler. I byerne er der desuden et stort transportbehov, der gør, at den kollektive trafik her kan udføres effektivt og med en kvalitet, så den kan være et attraktivt alternativ til privatbilen. Yderligere er der i mange byer et bredt udbud af andre mobilitetsformer, så som samkørsel, delebiler, delecykler og -løbehjul, der supplerer den kollektive trafik, om end disse tilbud i dag kun løser en mindre del af det samlede transportarbejde.

I mindre byer og landdistrikter kan det omvendt være vanskeligt at opretholde en effektiv betjening med rutebunden kollektiv trafik. Lav befolkningstæthed og højt bilejerskab giver den kollektive trafik vanskelige konkurrencevilkår, og den demografiske udvikling synes at understøtte en fortsat faldende efterspørgsel mange steder. Mange yderområder oplever, eller kan se frem til at opleve, et fald i indbyggertal og en forskydning i alderssammensætningen med færre børn og unge og flere ældre. I yderområder

ne udgør børn og unge i dag op mod 2/3 af passagererne i busserne, og derfor er en sådan forskydning afgørende for den kollektive trafiks fremtidige passagergrundlag. Samtidig vokser familiernes bilejerskab. I følge Danmarks Statistik er andelen af husstande uden bil faldet, og andelen af husstande med to eller flere biler er steget i løbet af de sidste ti år – bilen udgør dermed en vigtig del af den samlede mobilitet. I mindre byer og landdistrikter er udbuddet af andre mobilitetsformer desuden begrænset, da kommercielle tilbud ikke kan eksistere på markedsvilkår i områder, hvor der ikke er en tilpas stor brugergruppe.

Midttrafik har forskellige produkter, der hver især egner sig til de forskellige geografier. I Aarhus og de store byer transporterer højklassede transporttilbud, som letbane og A-bus, et stort antal passagerer hurtigt og effektivt frem. I yderområderne er den faste buskørsel mange steder målrettet de store rejsestrømme mellem de store byer – i høj grad baseret på transport af elever og uddannelsessøgende. Den behovsbestemte Flextrafik er i mange områder det eneste kollektive transporttilbud udenfor skolernes ringetider.

I planperioden vil vi fortsætte med at benytte hele vores palet af produkter til at løse de forskellige områders udfordringer ift. geografi og demografi. Vi vil benytte højklassede busprodukter i byer, hvor efterspørgslen er høj, og benytte Flextrafik, hvor der omvendt er et begrænset behov for transport. Vi ønsker desuden i højere grad at inddrage andre mobilitetsaktører ift. at løse mobilitetsudfordringerne de enkelte steder.



2384

SPR

Prognose for udviklingen i antal kollektive rejser

Et grundvilkår i planlægningen af den kollektive trafik, er den demografiske udvikling og, afledt heraf, den forventede udvikling i antallet af kollektive rejser. Cowi har foretaget en analyse for Midttrafik, der viser, hvordan den demografiske udvikling isoleret set forventes at påvirke antallet af kollektive rejser i perioden 2019-2026, hvis alle andre faktorer holdes fast. Analysen er lavet ved at kombinere historiske opgørelser fra Danmarks Statistik over befolkningens sammensætning og fremadrettede befolkningsprognoser med kendskab til de forskellige gruppers hyppighed i brug af forskellige transportmidler, som de kendes fra Transportvaneundersøgelsen. Analysen viser ikke facit, men alene den påvirkning demografiudviklingen isoleret set vil have på passagerudviklingen i de enkelte kommuner.

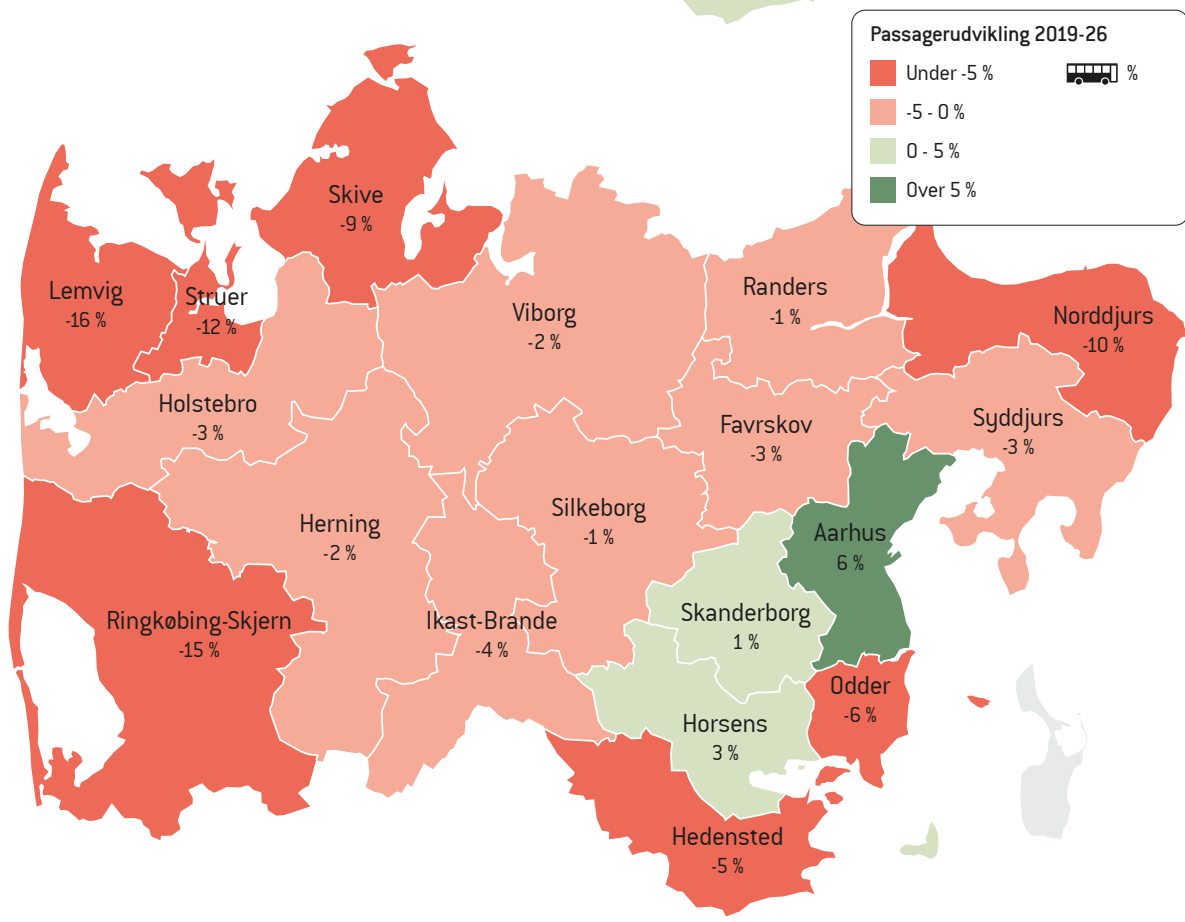
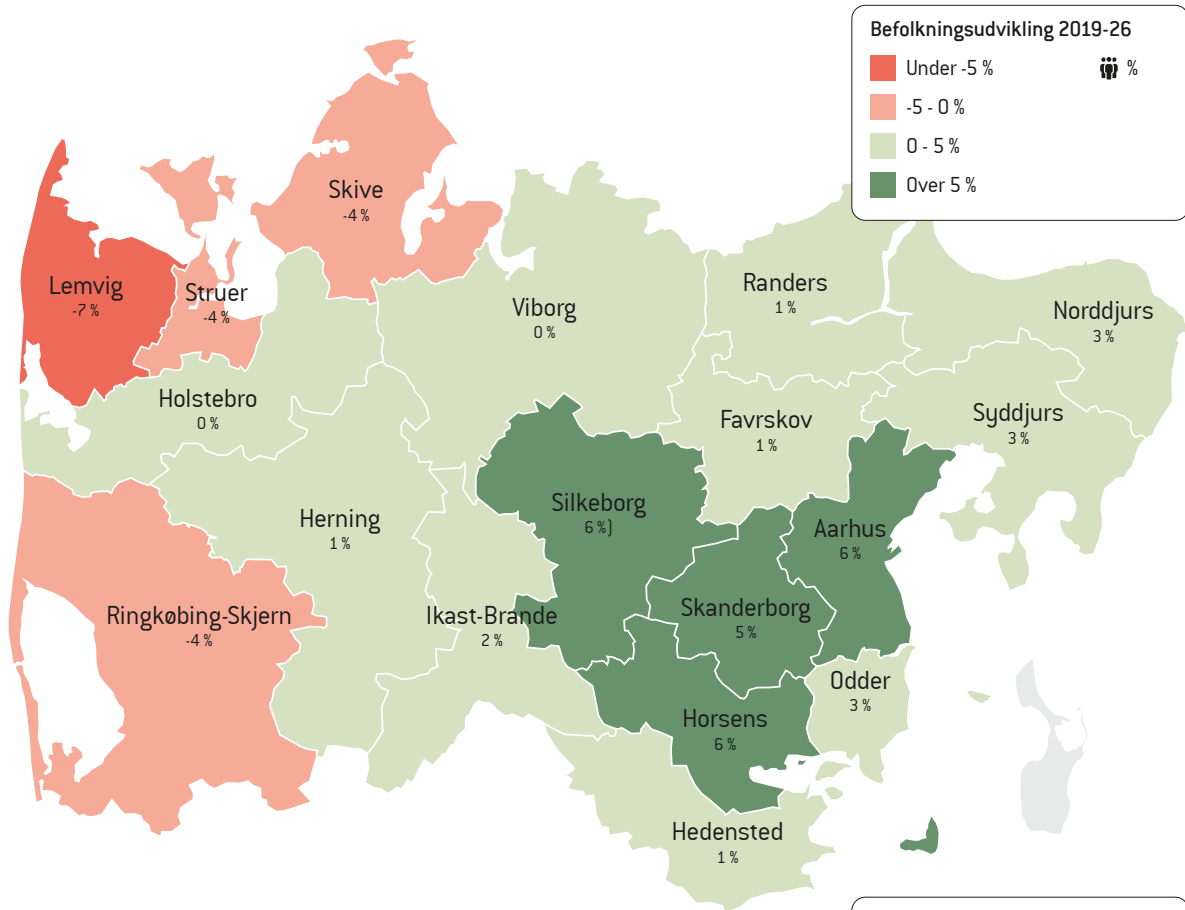
Vækst eller fald i befolkningstal samt forventet antal rejser med kollektiv trafik er opgjort på kommuneniveau og ses i illustration 19.1 og 19.2.

Frem mod 2026 forventes en positiv udvikling i befolkningstal i de fleste af Midttrafiks kommuner, med størst vækst i øst, en mode-

rat vækst i midt og et fald længst mod vest. Prognosen for antallet af kollektive rejser er mere broget grundet forskellig udvikling i befolkningssammensætningen. Kommuner med vækst i antallet af unge kan her forventes relativt flere rejser, mens kommuner med vækst i andelen af ældre kan forvente færre. I Aarhus, Skanderborg og Horsens kommuner understøtter demografiudviklingen passagervækst, mens den giver et mindre fald i de midtjyske kommuner og et markant fald i yderkommunerne frem mod 2026.

Den forventede udvikling understreger, at der er store forskelle i Midttrafiks område, og at den kollektive trafik har vidt forskellige forudsætninger på tværs af geografien.

Når prognosen mange steder antyder passagerfrafald på trods af befolkningsvækst, så understreger det vigtigheden af at tiltrække nye kundegrupper, hvis vi skal vende den negative udvikling. Her er problemet ikke, at der samlet set kommer færre mennesker, men at der kommer færre børn og unge, der i disse områder er den kollektive trafiks største kundegruppe i dag. Her er der derfor et særligt potentiale i, at få flere ikke-brugere til at benytte den kollektive trafik.



III. 19.1 og 19.2: Kortene viser den forventede befolkningsudvikling (øverst) og den forventede udvikling i antallet af kollektive rejser alene som følge af den demografiske udvikling samt befolkningsudviklingen (nederst) for perioden 2019-2026. (kilde: TU og Danmarks Statistik). Analysen er foretaget af Cowi for Midttrafik i april 2022.



MIDTTRAFIKS KERNEPRODUKTER

Midttrafik har ansvaret for at levere effektiv kollektiv trafik til hele Midtjylland. Vi skal understøtte de store transportstrømme, og derigennem afhjælpe trængsel, og vi skal samtidig have et tilbud til dem, der bor, hvor en fast busrute ikke kan drives omkostningseffektivt. Kollektiv trafik og mobilitet er et velfærdsgode, men borgerne har vidt forskellige muligheder for at være mobile, alt efter hvor i geografien de bor. I de store tætte byer er der et større grundlag for at drive kollektiv trafik, end på landet, hvor der er længere mellem husene. Midttrafik har derfor en bred vifte af produkter, der spænder fra letbane og højklassede busprodukter til den behovsstyrede Flextrafik. Hvor de højklassede produkter egner sig til de større byer, kan Flextrafikken være med til at sikre mobiliteten i områder eller på tidspunkter, hvor der ikke er grundlag for betjening med almindelige busser.

Den kollektive trafik har også et klimamæssigt ansvar for at nedbringe transportens udledning af CO₂. Udledningen skal på samfundsplan reduceres med mindst 70 % i 2030. Den kollektive trafik kan her bidrage på to måder, dels ved at tiltrække bilister til en grønnere transportform, og dels ved at omstille driften af bus, bane og Flextrafik til CO₂-neutrale drivmidler. Her er de nationale mål bl.a., at bustrafikken skal være fuldt omstillet i 2030. De to bidrag til den grønne omstilling går hånd i hånd, da en fossilfri kollektiv trafik er med til at løfte den kollektive trafiks image og give en bedre komfort og køreoplevelse for kunderne. Alt sammen

noget der gør den kollektive trafik mere attraktiv at vælge til.

Hos Midttrafik er vi godt i gang med den grønne omstilling af vores transportmidler. Vi rådgiver vores ejere og omstiller fra fossile til grønne drivmidler gennem de løbende udbud af bus og Flextrafik. Også de regionale togstrækninger følger trop og udskifter diesel med batteridrift i de kommende år. I starten af 2023 er 22 % af Midttrafiks busser CO₂-neutrale, hvoraf 16 % er emissionsfri elbusser, der hverken udleder CO₂, NO_x eller partikler. Netop elbusser har været gennem en rivende teknologisk udvikling og har nu vist sig konkurrencedygtige på markedet sammenlignet med almindelige dieselbusser. Indenfor planperioden skal størstedelen af Midttrafiks ejere tage stilling til grønne drivmidler i takt med kontraktudløb, og derfor forventer vi også, at andelen af CO₂-neutrale busser vil stige markant i planperioden.

Endeligt bidrager vores kunder også til den grønne omstilling. Midttrafik havde i 2019 ca. 61 mio. påstigere i bus, tog og letbane, som bidrog til et lavere CO₂-udslip fra transportsektoren, end hvis de havde taget egen bil. Passagertallet er endnu ikke helt tilbage på 2019-niveau efter Corona, men den grønne omstilling er et blandt mange argumenter for, at vi i planperioden skal kæmpe for at tiltrække flere passagerer, så den kollektive trafik også ad den vej kan bidrage til grøn omstilling.

Produkthierarki

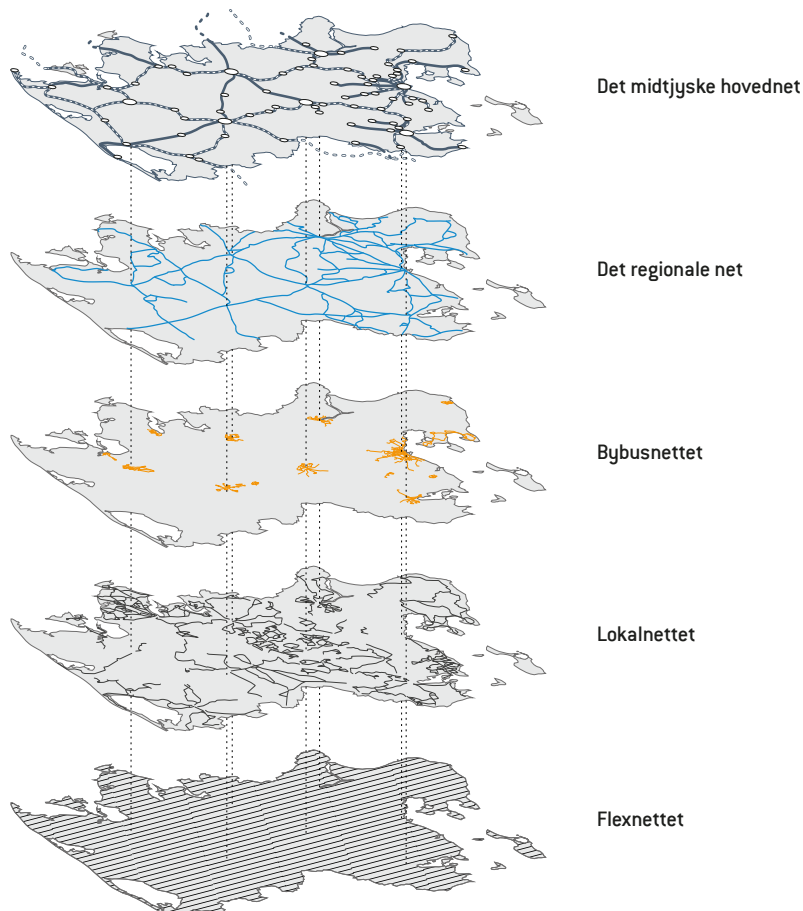
– rette tilbud til rette transportopgave

Hos Midttrafik arbejder vi med en bred palet af produkter, fra letbane og togdrift over rutekørsel med forskellige typer af busruter til vores åbne Flextrafikprodukter. Her forsøger vi altid at optimere mobilitetstilbuddet til den faktiske efterspørgsel og ejernes ønsker. Det giver den mest effektive ressourceudnyttelse og samlet set mest mobilitet for pengene.

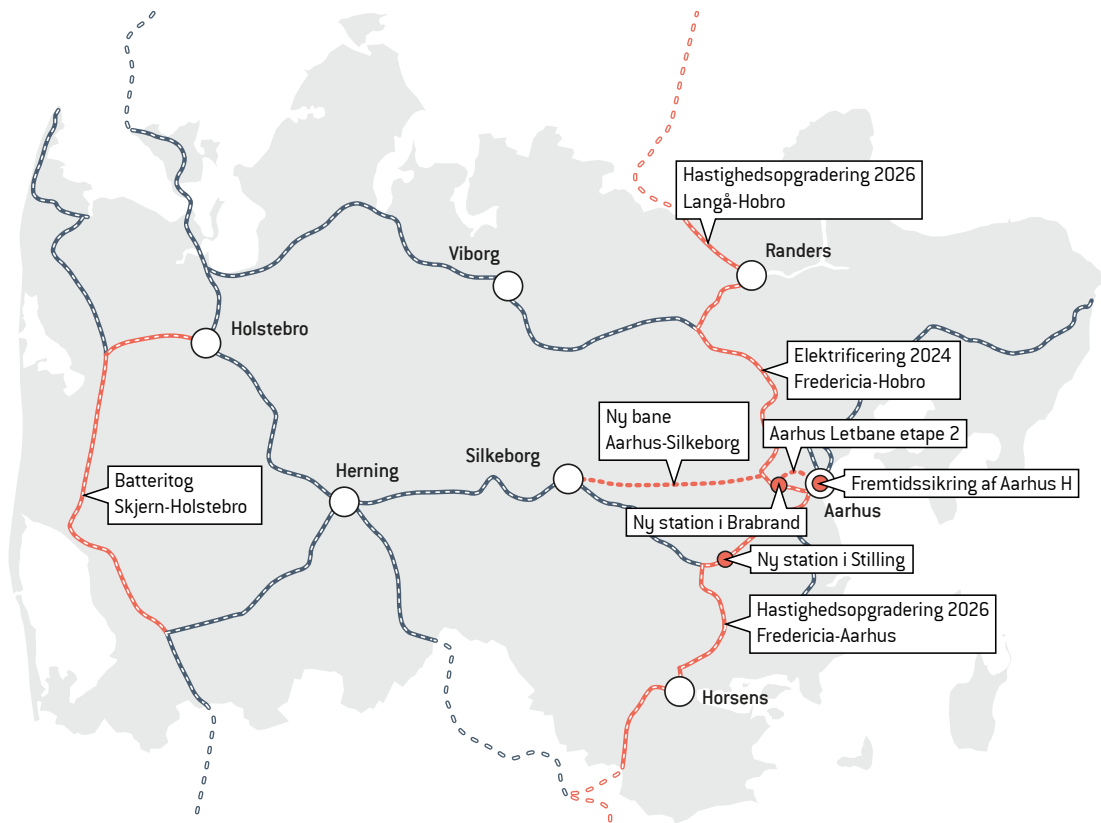
Som koncept kan man anskue den kollektive trafik inddelt i lag, hvor hvert lags betjening har sit eget overordnede formål. Øverst findes det midtjyske hovednet. Formålet er her at binde regionens største byer sammen og at sikre sammenhængen i Midtjylland og forbindelserne til resten af landet. Under hovednettet findes et net af øvrige regionale ruter, der bl.a. fungerer som tilbringerruter til hovednettet. Både hovednettet og det regionale net henvender sig især til uddannelsessøgende og pendlere, der rejser over læn-

gere afstande. De større byer i regionen er desuden bybusbetjent. Bybussernes formål er at binde de by-interne rejsemål sammen og at modvirke trængsel i byerne. Herefter findes lokalnettet med de kommunale ruter, der hovedsageligt betjener lokale rejsemål, som f.eks. skoler, men som også føder ind til ruter i de overliggende net. Nederst findes Flextrafikken, der fungerer som 'sikkerhedsnettet' under den øvrige kollektive betjening. Flexnettet består af Midttrafiks åbne Flextrafik-produkter, som giver borgerne en transportmulighed, der kun kører ved bestilling. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser på afgang eller ruter, hvor der er meget få passagerer.

I det følgende beskrives Midttrafiks produkt-hierarki; fra sammenhængen med det statslige tognat, til Midttrafiks hovednet, øvrige regionalruter, bybusbetjening, lokalruter og Flextrafik.



III. 22.1: Koncept for inddeling af den kollektive trafik i lag.



III. 23.1: Vedtagne projekter i Statens Trafikplan 2017-2032 og Aftale om Infrastrukturplan 2035.

Statens trafikplan og Aftale om Infrastrukturplan 2035

Trafikstyrelsen skal hvert fjerde år udarbejde en trafikplan for statens trafik på banenettet set i kort og langt perspektiv. Den gældende (Statens Trafikplan 2017-2032) indeholder et overblik over vedtagne projekter og forventet udvikling i banebetjeningen. Togtrafikken er en vigtig del af den samlede kollektive trafik i Midtjylland, og det er derfor helt essentielt, at bus- og togdrift passer sammen, og at kunderne tilbydes et sammenhængende net med gode skiftemuligheder. Statens Trafikplan fungerer derfor som et fælles planlægningsgrundlag, som denne mobilitetsplan skal tage udgangspunkt i for at sikre god sammenhæng mellem den nationale, regionale og lokale kollektive trafik.

Statens trafikplan giver et overblik over, hvordan den statslige togtrafik så ud ultimo 2017, og er dermed ikke opdateret, siden vi udgav vores sidste trafikplan i 2019. Trafikstyrelsen arbejder nu på en ny trafikplan

og forventer at den sendes i høring inden udgangen af 2022. Det konkrete indhold er endnu ikke kendt, men vil sandsynligvis bl.a. behandle de infrastrukturprojekter, som indgår i det seneste nationale transportforlig – Infrastrukturplan 2035. Midttrafik forventer i høringen at lægge særlig vægt på driftsomfang på banenettet, herunder muligheden for at lade hovedbanerne indgå i betjeningen af regionaltrafikken i højere grad end de allerede gør. Samtidig vil vi have fokus på kvaliteten af opkoblingen til resten af landet samt mod syd til Hamborg.

Infrastrukturplan 2035 er en bred politisk aftale om investeringer i infrastruktur og kollektiv trafik. Ifølge aftalen skal "den kollektive trafik [...] være attraktiv for langt flere danskere". I Midttrafiks område omfatter aftalen bl.a. fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus, Aarhus etape 2 (letbane eller BRT) samt en station ved Brabrand.



I regeringens udspil til infrastrukturplanen er der desuden et afsnit vedrørende 'nye mobilitetsformer', hvor der bl.a. står: "Regeringen vil også overveje midlertidige regelændringer eller dispensationer så trafikselskaberne målrettet kan fremme mobiliteten i yderområderne samt overveje særlige "fri-trafikselskabsforsøg", hvor trafikselskaberne har friere rammer inden for konkrete geografiske områder".

Disse takter er ikke afspejlet i den endelige aftale, men formuleringen i udspillet åbner en mulighed for at få dispensation fra Lov om Trafikselskaber i forbindelse med mobilitetsforsøg. Midttrafik har tidligere været i dialog med Transportministeriet omkring perspektiverne i øget mandat til udvikling af bl.a. knudepunkter og harmonisering af Flextrafik, og vi vil i planperioden fortsat være op-søgende ift. at sikre de lovgivningsmæssige rammer, der kan rumme de nye måder at tænke mobilitet på.

Sammenhæng i Midtjylland

Ifølge Lov om Trafikkselskaber skal Midttrafik hvert fjerde år udarbejde en plan, der, med udgangspunkt i Statens Trafikplan, udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil udvikle den kollektive trafik i planperioden. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet.

Den kollektive trafik spiller en vigtig rolle i at sikre mobilitet og sammenhæng på tværs i Midtjylland, og her udgør det midtjyske hovednet rygraden i den kollektive trafik. Hovednettet binder de store byer og vigtige funktioner sammen og sikrer betjeningen i de store rejserelationer.

Vi introducerede begrebet 'det midtjyske hovednet' for første gang i vores sidste Trafikplan 2019-2022. Her definerede vi kriterierne for, hvilke strækninger der skulle være hovednetsstrækninger, og vi opstillede et mål for serviceniveau. Planen pegede på de langsigtede gevinster ved at udpege og garantere betjeningsniveauet i et sådant net, og vi lagde en plan for, hvordan vi ville forenkle tilbuddet og opgradere strækninger, der på daværende tidspunkt ikke levede op til servicemålene.

Efter trafikplanen trådte i kraft, har vi arbejdet målrettet med at udrulle hovednettet og tilpasse og øge betjeningen på de strækninger, der ikke levede op til serviceniveauet med minimum timedrift i dagtimerne på hverdage og to-timedrift aften og weekend. Samtidig er antallet af parallelkørende ruter reduceret ved at samle ressourcerne på én hovedrute pr. strækning. Vi er i planperioden nået rigtig langt med arbejdet med hovednettet, og der er nu kun enkelte strækninger, der ikke helt når planens målsætning for betjeningsomfang.

Siden udarbejdelsen af den sidste trafikplan, har forudsætningerne for den kollektive trafik imidlertid ændret sig. Vi har stadig ikke helt vundet passagererne tilbage efter Corona-pandemien, og vi står midt i en energikrise, der udhuler økonomien i den kollektive trafik. Mulighederne for at udvikle hovednettet i denne mobilitetsplan er dermed begrænset af de økonomiske realiteter. Region Midtjylland har varslet store besparelser, som også vil komme til at ændre servicen på hovednettet. Udsigt til store besparelser i den kollektive trafik begrænser dermed muligheden for at videreudvikle hovednettet og fastholde en garanti om minimumsbetjening.

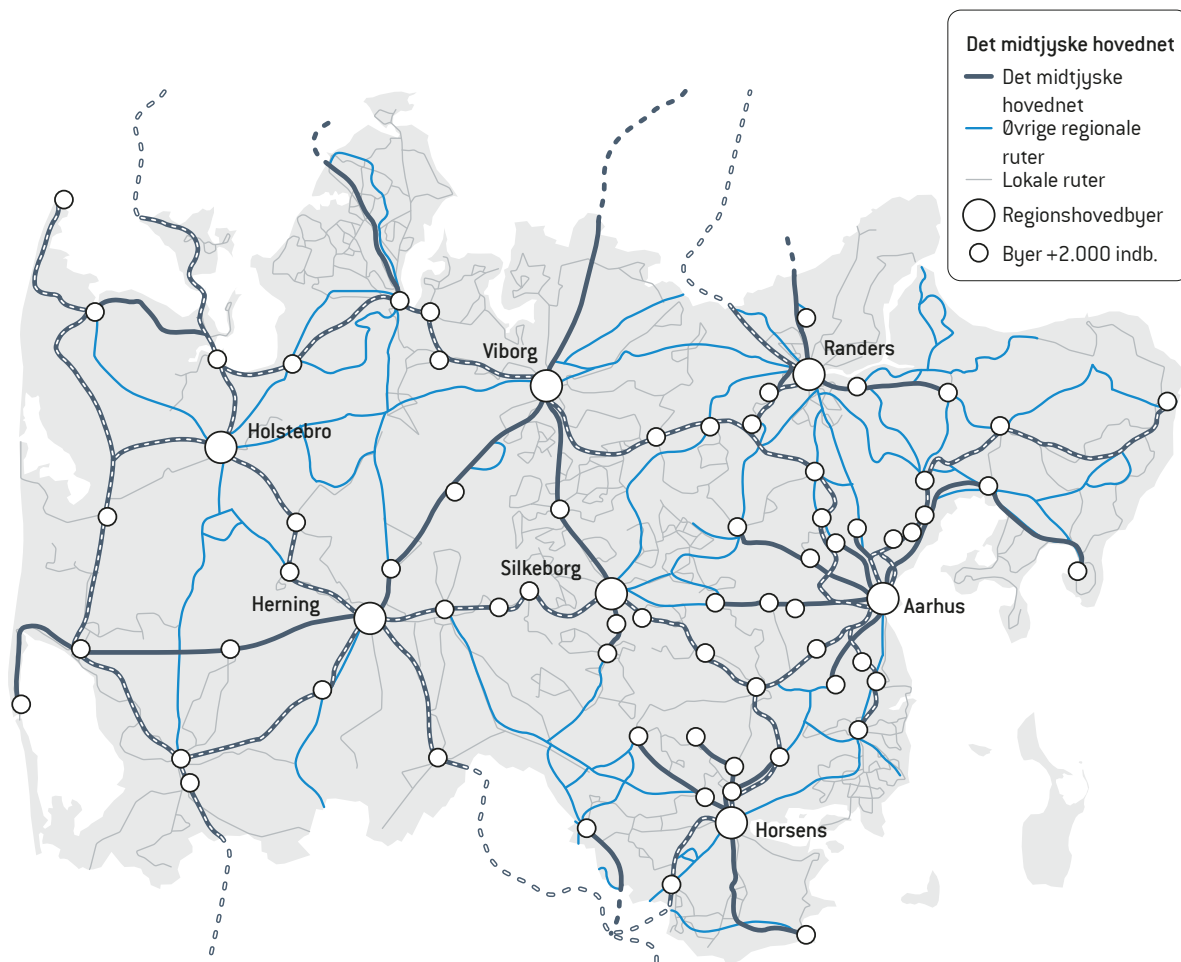
Hos Midttrafik er vi bevidste om disse vilkår, men vi ønsker samtidig at fastholde grundprincipperne for hovednettet som et enkelt net, der knytter byer sammen. Denne mobilitetsplan fastholder derfor, med små tilpasninger, det grundlæggende hovednet, som et vigtigt værktøj for, hvor den kollektive trafik bør fastholdes og prioriteres. Planen fastlægger ikke et mål for minimumsserviceniveau, men lader i højere grad serviceniveauet på nettets ruter følge den faktiske efterspørgsel.

I det følgende beskrives de fortsat gældende planlægningsprincipper og formål for det midtjyske hovednet.

Hovednettets opbygning og formål

Det midtjyske hovednet er opbygget med udgangspunkt i to objektive kriterier:

- > Alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er rettet imod.
- > Alle naboregionshovedbyer skal være forbundet med en hovednetsforbindelse.



En hovednetsforbindelse kan dækkes af direkte bus, tog eller letbane. En hovednetsforbindelse kan desuden bestå af en togrejse med skift, såfremt den samlede rejsetid er acceptabel, dvs. at den samlede rejsetid inkl. skift ikke markant overstiger rejsetiden med den tilsvarende busrute.

En gennemgang af hovednettet har vist behov for at ændre nettet på en enkelt strækning på Djursland, hvor hovednetsstrækningen Auning-Aarhus (med skift til letbane i Hornslet) erstattes af Auning-Randers. En analyse af pendlingsstrømmene viser, at mens arbejdspendlingen fra Auning er nogenlunde lige stor til Aarhus og Randers, så er uddannelsespendlingen langt overvejende rettet mod Randers. Dette flugter med, at benyttelsen af rute 319 er stærkt begrænset på trods af høj frekvens i korridoren siden letbanens åbning.

Hovednettet består af jernbane, letbane og busruter og dækker alle byer over 2.000 indbyggere. 70 % af indbyggerne i Midttrafikområdet bor i disse byer og er dermed dækket af en eller flere hovedruter. I alle disse byer, med få undtagelser, er rejsestrømmene orienteret mod de syv regionshovedbyer og dermed dækker hovednettet også langt de fleste store rejsestrømme af studerende og arbejdspendlere.

Hovednettet skal styrke mobiliteten ved at være en garanti for betjening i visse korridorer med en vis betjening og dermed sikre sammenhæng og kontinuitet gennem et stabilt net i Midtjylland. Dette kan understøtte borgere i at træffe langsigtede valg om deres transport, f.eks. at basere sin pendling på kollektiv trafik frem for bil.

III. 26.1: Kortet viser det midtjyske hovednet samt underliggende regionale og lokale ruter. Kommunale skolebusruter/rabatruer fremgår ikke af kortet.

Kortet viser status ved udgivelsen af denne mobilitetsplan. Når Region Midtjyllands besparelser er kendte, vil kortet blive opdateret.



”

Nogle gange kører jeg med mine venner til skole, andre gange tager jeg bussen. Det er blevet meget lettere at udnytte rejsetiden i bussen fornuftigt, efter der er kommet borde og strømstik i busserne, så nu bruger jeg ofte rejsetiden på at lave lektier.

En central præmis i hovednettet er netop at styrke sammenhængen og understøtte skift mellem bus og bane. Her er der en særlig styrke i at have et fælles betjeningsniveau, så kunderne ved, at de altid kan komme videre mellem to hovedruter. Der hvor betjeningsniveauet ikke kan harmoniseres, er det særligt vigtigt at planlægge gode korrespondancer på de afgange, hvor flest skifter, så de rejsende overvejende vil opleve en sammenhængende rejse.

Hovednettet er ikke et udtryk for, at der ikke er andre strækninger, der skal betjenes med kollektiv trafik. Som illustration 26.1 viser, er der et finmasket underliggende net af regionalt og kommunalt finansierede ruter, som sammen med Flextrafik sikrer god dækning og kobler et bredere opland op til hovednetets stoppesteder. Også her skal vi i planlægningen lægge til rette for gode skift til og fra hovednettet. Endeligt planlægger mange kommuner selv deres skoleruter, hvorfor disse ikke fremgår af kortet.

Hvordan planlægges og bruges hovednettet i praksis?

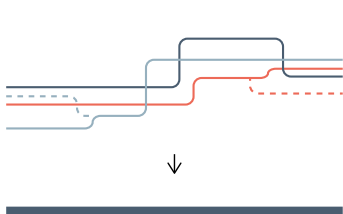
Ruterne i hovednettet planlægges ud fra en række principper om bl.a. direkte linjeføring,

etablering af knudepunkter og koordinering af transportformerne heri. Derudover skal et ensartet stopmønster sikre, at betjeningen i hovednettet bliver så ensartet som muligt.

Ved at opbygge og videreudvikle nettet ud fra disse kriterier, er formålet at skabe et ensartet og sammenligneligt hovednet i hele Midttrafiks område, der kan styrke mobiliteten og binde regionen sammen.

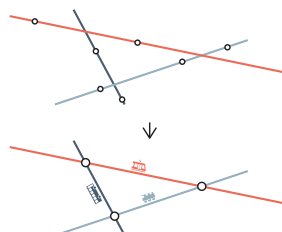
Hovednettet vil, også efter de varslede besparelser, overvejende bestå af ruter med en stabil høj frekvens, hvilket giver mulighed for at styrke samspillet med kommunalt finansierede bybusser. Hovednetsruterne dækker allerede vigtige lokale transportbehov undervejs og kan mange steder også indgå som en aktiv del af bybusbetjening på deres vej mod centrale knudepunkter i byerne. Her skal vi løbende tilstræbe en optimal rolledeling mellem bybusser, lokalruter og regionalruter, så de dækker hver deres opland og ikke konkurrerer om de samme kunder. Dermed opnås en synergi, hvor vi udnytter driftsressourcerne bedst muligt, og samtidig understøttes kundegrundlaget på hovednetsruterne, så de kan fastholdes og udvikles.

Enkel og direkte linjeføring



- Undgå parallelle linjer og rutevarianter
- Prioritér færre linjer med højere frekvens

Knudepunkter og koordinering



- Indret knudepunkter med gode faciliteter
- Koordinér bus, tog og letbane i knudepunkterne

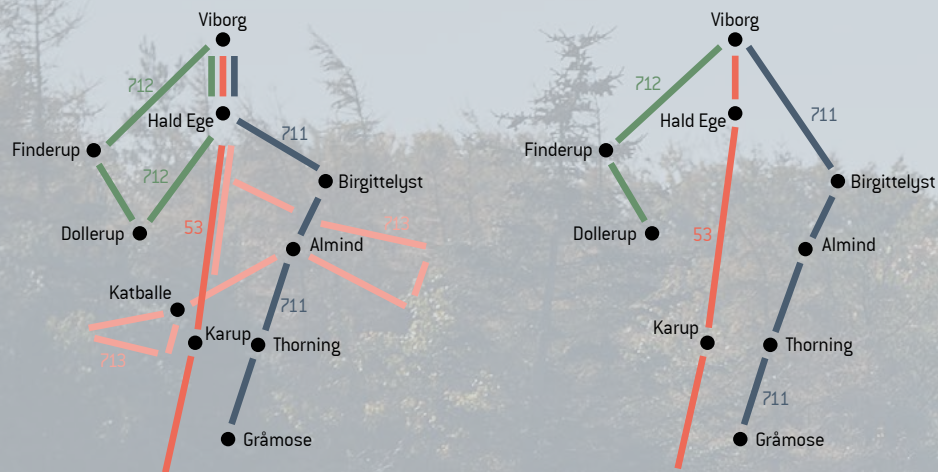
III. 28.1 og 28.2: Planlægningsprincipper for ruter på hovednettet.

Synergi mellem regionale og lokale busser i Viborg Kommune

Midttrafik og Viborg Kommune har i samarbejde udarbejdet en kollektiv trafikplan, hvor fokus bl.a. har været at forenkle betjeningen med kommunens lokalruter.

Resultatet er, at flere af lokalruterne er blevet forenklet, så de får en mere enkel og direkte linjeføring uden varianter over dagen. Lokalruterne med det højeste kundepotentiale har timesdrift i myldretiden, og suppleres flere steder af regionalruter. Lokal- og regionalruter supplerer hinanden og giver samlet et tilbud, hvor parallelkørsel undgås. Der, hvor det giver mening, er regional- og lokalruter tænkt ind i bybusbetjeningen for at opnå en synergi og effektiv udnyttelse af de samlede ressourcer.

Eksempelvis er Hald Ege i dag betjent af tre lokalruter og én regionalrute, hvor tre af ruterne kører videre mod Viborg. Ved at indtænke den samlede betjening i området, kan ressourcerne anvendes mere effektivt, så den regionale hovedrute 53 selv dækker transportbehovet mellem Hald Ege og Viborg, mens lokalruterne 711 og 712 skaber forbindelsen til Viborg by fra områderne omkring Hald Ege. Øvrige lokale transportbehov integreres i skolekørslen i området. Nedenfor ses en principskitse for betjeningen i det nuværende net (venstre) og betjeningen i det fremtidige net (højre).



III. 29.1 og 29.2: Den nuværende rutestruktur for Hald Ege er vist til venstre, og den fremtidige rutestruktur for Hald Ege er vist til højre.



Bybetjening

I Midttrafiks område har byerne Aarhus, Randers, Horsens, Silkeborg, Herning, Viborg og Holstebro egentlige bybusnet, mens flere mindre byer har enkelte bybuslinjer. Fælles for bybusbyerne er, at der her er en tæthed af rejsemål og et tilpas højt transportbehov til, at det er muligt at have et solidt kollektivt trafiktilbud.

Et vigtigt mål for busbetjeningen i byerne er at modvirke trængsel. Særligt i Aarhus og de større byer er vejenes kapacitet allerede i dag presset af biltrafik, og med en forventning om befolkningsvækst i byerne, vil trængslen kun stige yderligere, hvis ikke der sættes ind ift. at ændre borgernes valg af transportmiddel.

Selvom biltrafikken løbende bliver grønne, så vil en stigning i biltrafik alt andet lige medføre konsekvenser for byerne. En elbil fylder det samme som en benzin- eller dieselbil, både når den kører på vejene, og når den optager plads til parkering i byrummet. Også det lokale miljø belastes mere, jo flere biler, der kører på vejene.

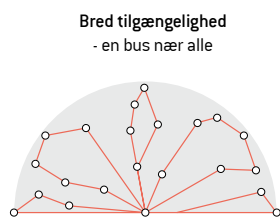
Fokus i flere af de store byer bør derfor være at sikre en kvalitet i bybusbetjening, der gør, at den reelt kan være et alternativ til bil. Styrkes bustrafikken, kan den blive et værktøj til at reducere biltrafikken og dermed konsekvenserne af trængsel. Trængsel er ikke blot et problem for biltrafikken, men også

for busdriften, der forsinkes. Når busserne forsinkes, forringes kvaliteten af transporttilbuddet, og kundernes tillid til produktet udhules. Skal bussen kunne tiltrække flere kunder, er det derfor helt centralt, at busserne ikke hænger fast i de samme køer som bilerne.

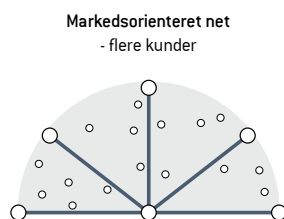
I vores sidste trafikplan beskrev vi vores mål for bybusbyerne. Vi havde et ønske om, i samarbejde med de enkelte bybuskommuner, at afklare prioriteringen i bybusbetjeningen samt at sikre en bedre udnyttelse af de samlede ressourcer. Vi har i trafikplanperioden udarbejdet, eller er i gang med at udarbejde, trafikplaner, for alle vores bybusbyer. Et fælles fokus for trafikplanerne har været at arbejde med at tiltrække flere kunder i de største rejsestrømme og at sikre en optimal rolledeling mellem bybus og øvrige regionale og lokale ruter, der betjener byerne for at opnå den bedste udnyttelse af ressourcerne.

Planlægningsprincipper for bybusbetjening

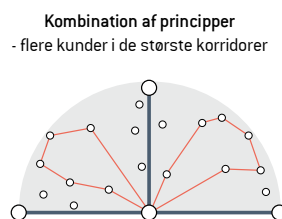
I bybusplanlægningen er det vigtigt at afklare, hvilke(t) formål nettet skal planlægges efter. Det er op til den enkelte kommune hvordan vægtningen skal være mellem et bybustilbud med bred tilgængelighed og kort gangafstand for alle og et mere markedsorienteret net, der kan tiltrække flere kunder ved at prioritere hovedkorridorerne. Uanset hvilken prioritering, bybuskommu-



- Kortere gangafstand
- Kortere afstand mellem stop
- Linjeføring tæt på alle rejsemål
- Ældre og gangbesværede prioriteres
- Længere køretid fra A til B



- Længere gangafstand for nogle
- Længere afstand mellem stop
- Direkte ruter med høj frekvens
- De største rejsestrømme prioriteres
- Kortere køretid fra A til B



- Differentiering af ruter ift. rejsestrømme
- Direkte ruter i de største korridorer
- Bred dækning på mindre strækninger

III. 30.1, 30.2 og 30.3:
Principper for bybusbetjening.

nerne måtte have, gælder det om at fastlægge balancen mellem de to principper. Ønsker en kommune at tiltrække flere kunder, så må virkemidlerne for det markedsorienterede net prioriteres – også selv om det kan være på bekostning af principperne for et net med bred tilgængelighed.

En sammenhængende betjening

Et andet vigtigt fokus i planlægningen af busdrift i byerne er at sikre, at de forskellige transporttilbud spiller sammen. Bybusserne skal planlægges, så der sikres en fornuftig rolledeling med øvrige lokale og regionale ruter, der kører i byen. Ofte betjener de regionale ruter de store indfaldsveje i byerne, og de kan derfor med fordel indgå i den interne betjening af byen, så bybusdriften kan omprioriteres til andre områder. Ligeledes forbinder store lokalruter ofte omegnsbyer og bybusbyen, og lokalruterne kan derfor også spille en rolle i bybetjeningen. Endeligt har de større byer ofte også et udbud af andre mobilitetstilbud, så som delecycler og -løbehjul, som kan supplere bybusbetjeningen, og

f.eks. bringe kunderne fra et stoppested til deres endelige destination.

For kunderne skal den kollektive trafik udgøre ét samlet transporttilbud, hvad enten der er tale om regionale ruter finansieret af Region Midtjylland, eller det er kommunalt finansierede ruter. Det er derfor vigtigt, for både kundernes oplevelse af det kollektive produkt og for ressourcudnyttelsen, at produkterne spiller sammen og understøtter hinanden bedst muligt. Samspillet sker bl.a. i korrespondancer ruterne imellem og i de knudepunkter, hvor skiftene foretages. Ligeledes i de busprodukter, der tilbydes. Hvis øvrige regionale og lokale ruter skal varetage en del af den interne bybusbetjening, er det vigtigt, at busmateriellet understøtter dette ift. laventré med nem indstigning og flexareal med plads til kørestole, barnevogne mm. Midttrafik har allerede besluttet, at alle busser fremadrettet skal være laventré og have elektriske ramper, hvilke i planperioden vil blive indfaset gennem de løbende udbud.

III. 31.1: Elektriske ramper gør den kollektive trafik mere tilgængelig for alle borgere.



Kollektiv trafik i Aarhus

Aarhus skiller sig ud som klart største by i regionen. Som arbejdspladscenter og hjemsted for næsten 300.000 indbyggere genererer byen et stort transportbehov, både af lokale rejser og pendlere samt besøgende fra oplandsbyerne og omegnskommunerne. God mobilitet er en helt afgørende forudsætning for, at byen kan fungere og vokste. Her spiller den kollektive trafik en vigtig rolle i at opretholde og sikre en god og bæredygtig mobilitet, både nu og i fremtiden.

I vores sidste trafikplan satte vi mål for arbejdet med den kollektive trafik i Aarhus-området. Vi ønskede at arbejde med tiltag, der kunne forbedre fremkommeligheden for busserne og at fastlægge kvalitetsmål for A-busdriften. A-bustrafikken er, sammen med letbanen, et bærende element i byens hovednet, og i trafikplanperioden er der i Aarhus Kommune kommet et øget fokus på særligt at styrke A-busnettet, både i form af fremkommelighedstiltag, stoppestedforbedringer og muligheder for at udvide A-busbetjeningen. I trafikplanperioden har Midttrafik desuden færdigudviklet et værktøj, der, vha. af realtids- og tælleudstyr i busserne, gør det muligt at overvåge driften og even-

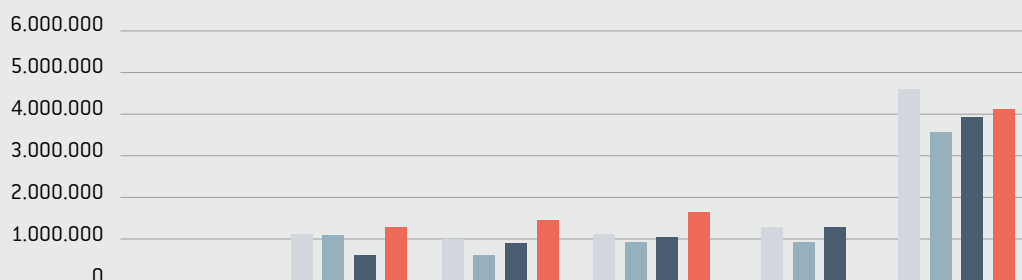
tuelle fremkommelighedsproblemer. Vi er således godt i gang med at udvikle og fremtidssikre den kollektive trafik i Aarhus, og det vil vi fortsætte med at gøre i den kommende planperiode.

I den forgangne planperiode er letbanen nået op på fuld drift på alle strækninger, og med høj frekvens og rettidighed udgør den nu en hjørnesten i byens højklassede net. Det har passagererne også fået øjnene op for. Efter Corona-restriktionernes ophør ses nu en vækst i passagertallet, og i 2022 forventes der en passagerrekord. Det viser, at østjyderne i stigende grad tager tilbuddet til sig i deres daglige transport, i takt med at kendskabet til produktet og kvaliteten integreres i de rejsendes transportvalg.

Vi ønsker i den kommende planperiode, sammen med Aarhus Kommune, at arbejde videre på at udvikle og styrke den kollektive trafik, så den kan bidrage til at sikre et godt og bæredygtigt mobilitetstilbud for de rejsende, og så den dermed kan hjælpe til at løse fremtidens trængselsudfordringer og styrke bymiljøet.

III. 32.1: Tabellen viser udviklingen i passagertal for Aarhus Letbane.

Udviklingen i passagertal 2019-2022, opgjort kvartalsvis



År/kvartal	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.	I alt
2019	1.155.732	1.078.250	1.195.476	1.358.837	4.788.295
2020	1.145.088	627.821	908.100	907.588	3.588.597
2021	580.619	970.400	1.085.755	1.341.822	3.978.596
2022	1.228.418	1.365.131	1.512.101		4.105.650

■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ jan-sep 2022



Løbende udvikling af nettet

Konkret ser vi hos Midttrafik et behov for fortsat at udvikle og styrke byens højklasede net af letbane, A-busser samt de regionale ruter 100 og 200. Her skal vi løbende sikre, at ruterne udgør et attraktivt tilbud målt på frekvens, kapacitet, rejsetid og regularitet. Samtidig skal det højklasede net dække der, hvor de største rejsestrømme er. Vi vil, i dialog med kommunen, løbende følge op på, om tilbuddet matcher nuværende og planlagte transportbehov.

Midttrafik skal i planperioden, sammen med Aarhus Letbane og ejerne, fortsat udvikle letbanetilbuddet og kommunikationen omkring det, så flest muligt kan få gavn af det gode tilbud. Her skal vi også løbende optimere grænsefladen mellem bus og bane, så ressourcerne udnyttes bedst muligt.

P.t. undersøges muligheden for at udvide A-busnettet ved at forlænge rute 3A til det nye tætte byområde Aarhus Ø og dermed forbedre betjeningen af området fra halvtimesdrift til 10-minuttersdrift. Det mulige kommende udviklingsområde Marienlyst

vest for Aarhus Universitetshospital er et andet eksempel på et sted, hvor et bustilbud af høj kvalitet er nødvendigt, for at fremtidige beboere kan leve der, uden afhængighed af egen bil.

Vi skal sikre, at eksisterende tilbud er tilstrækkeligt effektive og udtryk for den bedst mulige udnyttelse af ressourcerne. Her skal løbende analyse af rutestruktur og passagerbenyttelse afdække eventuelle potentialer for ruteoptimering eller bedre rolledeling mellem transportformerne, bl.a. i samspillet mellem regionale ruter og bybusruter. Et godt eksempel på god rolledeling er, at de regionalt finansierede ruter 100 og 200 både opfylder vigtige regionale opgaver og samtidig indgår på lige fod med A-busserne i det højklasede net i Aarhus.

Endeligt skal vi løbende vurdere hvilke transporttilbud, der bedst betjener de tyndere områder af kommunen. Her skal hele paletten af mobilitetstilbud overvejes for at sikre effektiv ressourceudnyttelse og mest mulig mobilitet for pengene.





Målstyret fremkommelighed skal styrke bussernes regularitet og driftsøkonomi

Fremkommeligheden er udfordret på store dele af vejnettet i Aarhus – en situation, der kun vil blive værre i takt med prognosticerede stigninger i biltrafikken. Dette er med til at fordyre driften af den kollektive trafik og undergrave tilliden til bus som et pålideligt alternativ til bil i den daglige transport.

Fremkommeligheden skal derfor styrkes gennem en massiv investering i fysiske tiltag suppleret med prioriteringen af den kollektive trafik over biltrafikken bl.a. i signalanlæg. Midttrafik og Aarhus Kommune har i samarbejde bl.a. udviklet et prioriteringsværktøj til brug i kommunens nye type af signalanlæg. I takt med at signalanlæggene udskiftes, bliver det således muligt at prioritere busserne gennem mange af kommunens lyskryds. Dermed reduceres en af de faktorer, der skaber forsinkelser i dag.

Kommunen har samtidig afsat midler til udbygning af etape 2 med letbane eller BRT på strækningen Spanien-Brabrand samt udvikle et BRT-anlæg på Ringvejen. Dermed adresseres nogle af de strækninger, hvor trængslen er mest udfordret. Der er afsat 49 mio. kr. til konkrete vedtagne busfremkommelighedsprojekter. Derudover har kommunen afsat 200 mio. kr. i den 10-årige investeringsplan.

Investeringerne skal være afsat for, at kommunen over de kommende 4 år ønsker at skære mindst 5,5 timer af den daglige køretid grundet forsinkelse. Midttrafik har sammen med kommunen udarbejdet et målsetup, der skal bidrage til årlig opfølgning på, om målet nås. Midttrafik skal her spille en vigtig rolle i opfølgningen og samtidig bidrage til realiseringen af køretidsgevinster i dialog med busselskabet Aarhus.

Bedre stoppesteder og mobilitetsknudepunkter kobler transportformer

Aarhus Kommune ønsker at fremme brug af transportformer, der reducerer trængslen og bidrager til grøn omstilling – det gælder bl.a. tog, bus, cykel, samkørsel, elbil og gang. Her er det helt centralt at sikre, at det bliver attraktivt og let at skifte mellem transportformerne. De fysiske rammer på og i tilknytning til stoppesteder og knudepunkter spiller en vigtig rolle i passagerernes oplevelse af den samlede rejse og i oplevelsen af det gode skifte.

Derfor har Aarhus Kommune i deres investeringsplan afsat i alt 100 mio. kr. til arbejdet med at løfte området over de næste 10 år. Første skridt er udarbejdelse af en strategi for mobilitetsknudepunkter og kombinationsrejser. Strategien forventes at blive behandlet politisk i første halvdel af 2023.

Tankerne bag denne indsats flugter én til én Midttrafiks fokus på bedre stoppestedforhold og udvikling af en regional strategi for mobilitetshubs, der både favner den kollektive trafik og de private mobilitetsformer. Midttrafik indgår i en ekspertfølgegruppe, der bidrager til tilblivelsen af strategien. Vi vil i planperioden også stille os til rådighed i det konkrete arbejde med detaljering af de enkelte delprojekter for mobilitetsknudepunkter i samarbejde med kommunen. Det skal give de bedst mulige projekter og sikre sammenhæng til Midttrafiks udrulning af mobilitetshubs andre steder i regionen.

Herudover indgår vi i løbende sparring omkring den generelle udvikling og opgradering af stoppestedforhold i kommunen og har bl.a. støttet en række stoppestedforbedringer både økonomisk og med faglig viden gennem stoppestedspuljen. Disse projekter realiseres i løbet af 2023, og flere ventes at komme til.

Bedre integration af byudvikling og kollektiv trafik

Blandt fokusområderne for mobilitetsplanens periode er også at styrke indsatsen for bedre integration mellem byudvikling og den kollektive trafik. Her kan opstå store synergier, hvis det gøres rigtigt. Der er dog også talrige eksempler på de udfordringer, det giver, når byen udvikles uden øje for den kollektive trafik.

Fokusset er både relevant på overordnet strategisk niveau, hvor det er vigtigt, at den store forventede befolkningstilvækst sker i områder med god kollektiv betjening. Det er et aktiv for de nye byområder, at de er godt betjent med kollektiv trafik, og samtidig understøtter byudvikling tæt på stationer og stoppesteder en bedre udnyttelse af infrastruktur- og driftsinvesteringer gennem højere passagergrundlag i oplandet.

Fokus er også højaktuelt i den mere detaljerede planfase. Indrettes lokalplaner uden tanke på den kollektive trafik kan det blive meget vanskeligt og omkostningstungt sidenhen at udvikle kollektivt trafik i området. Midttrafik og Aarhus Kommune har i det seneste år udviklet et screeningsværktøj til lokalplanprocessen, som skal sikre at eventuelle behov for kollektiv trafikbetjening indtænkes på et tidligt tidspunkt i processen. I planperioden vil vi med afsæt i dette værktøj styrke vores indsats på sparring med kommunen omkring gode løsninger i byplanlægningen.

Højklasset kollektiv trafik i Aarhusområdet

Østjylland fungerer i høj grad som ét sammenhængende transportopland med Aarhus som centrum. Området er i vækst og med væksten følger øget trængsel på vejene. Aarhus og de syv nærmeste kommuner forventes frem mod 2045 af tiltrække 16 % flere borgere og dermed samlet huse 750.000 indbyggere. Dette vil lægge massivt pres på infrastrukturen, særligt i Aarhus by, hvor mange af de store rejsestrømme samles.

Skal mobiliteten i Aarhus sikres, er det derfor vigtigt både at adressere de lokale transportbehov og de regionale strømme med effektive grønne mobilitetsstilbud. Letbanesamarbejdet adresserer netop disse udfordringer. Samarbejdet er et fællesskab af Aarhus og de syv nærmeste kommuner samt Region Midtjylland. Midttrafik deltager også og varetager sekretariatsfunktionen. Samarbejdet startede med planlægningen af letbanens første etape, og har siden bredt fokus ud til mere generelt at understøtte udviklingen af højklasset kollektiv transportinfrastruktur i området.

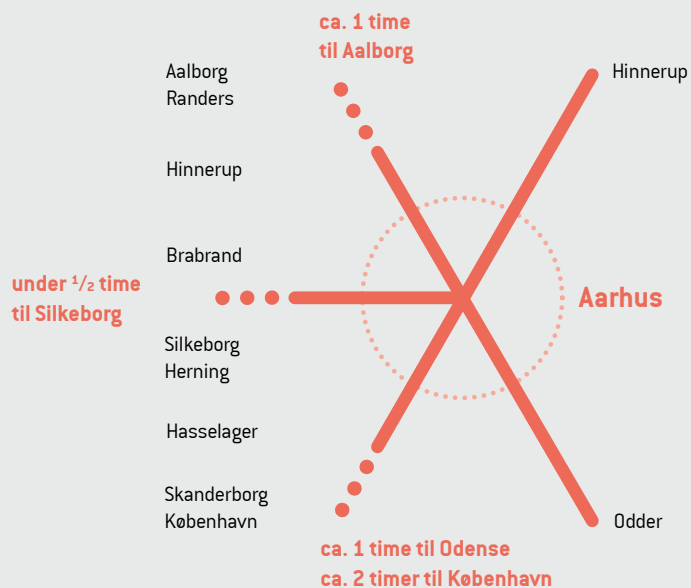
Samspil2030 er Letbanesamarbejdets visionsplan for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og

det østjyske bybånd. Planen indeholder en række konkrete projekter, der kan styrke den regionale sammenhæng og mobiliteten i Aarhus. Projekterne omhandler bl.a. udbygning af letbanen og BRT på en række af de vigtigste interne korridorer i Aarhus samt en række projekter med mere regional karakter. Det gælder bl.a. ny direkte bane til Silkeborg, nye stationer i Brabrand og Stilling, øget regionaltogdrift på hovedbanen, samt BRT eller letbaneprojekter til Hinnerup og Randers.

Retningen er dermed sat for fremtidens højklasset kollektive trafik i Aarhusområdet. Først for står afslutningen på den igangværende planlægning og miljøvurdering af etape 2 med Letbane/BRT til Spanien-Brabrand og Lisbjerg-Hinnerup samt projektafklaring for BRT på Ringvejen i Aarhus.

Med korridorerne i Samspil2030 fastlagt, muliggøres en bedre integration med byudviklingen både i Aarhus og i nabokommunerne. I det videre arbejde bliver det centralt at integrere planerne for byudviklingen bedst muligt med disse kollektive akser, så de gode tilbuddet kommer flest muligt til gavn og driver den grønne omstilling i en samlet østjysk fingerplan for byudvikling og højklasset kollektiv trafik.

III. 37.1: Den østjyske fingerplan.





”

Jeg kører ofte med regionalbussen, når jeg skal ind til byen om morgenen. Hvis jeg først skal afsted midt på dagen, hvor bussen ikke kører, så bestiller jeg en Flexbus i stedet. Jeg synes, at det giver god mening, at den store bus ikke kører, når vi kun er få passagerer, der skal med. Det er dejligt, at Flexbussen sikrer, at jeg altid har en mulighed for at komme frem uden bil.

Lokalbetjening

I det spredte opland udenfor de større byer betyder lavt transportbehov og højt bilejerskab, at det mange steder er vanskeligt at tilbyde attraktiv og effektiv rutebunden kollektiv trafik. Og udfordringerne ventes generelt at vokse de kommende år. De demografiske fremskrivninger peger på en fortsat affolkning af landdistrikterne, særligt af de unge, som er den kollektive trafiks største kundegruppe. Det betyder, at efterspørgslen på kollektiv trafik udenfor byerne falder.

Tendensen har gennem årene mange steder ført til en nedadgående spiral, hvor færre passagerer har medført en gradvis reduktion af busafgangene. Det har øget behovet for og brugen af bil, med endnu færre kollektive passagerer til følge.

Resultatet er, at tilbuddet mange steder nu udelukkende består af skolebuskørsel med enkelte ture morgen og eftermiddag. Skoleruter er tilpasset de enkelte skoleelevers behov og har som regel kun få, daglige afgang. Det betyder, at ruterne ikke kan dække borgernes transportbehov til f.eks. indkøb, besøg eller fritidsinteresser.

Mobilitetens rolle i landdistrikter

Ikke desto mindre har mobilitetstilbuddet stor betydning for mulighederne for at udvikle og fastholde velfungerende landsbyer og landdistrikter. Transportmulighederne er ofte en vigtig parameter i valg af bopæl. Begrænsede mobilitetstilbud betyder, at familier i landdistrikterne i høj grad er afhængige af egne biler for at få transportbehovene dækket. Børn og unge er her særligt udsatte, da de ofte ikke har adgang til bil. Ligeledes ældre, der med alderen bliver mindre mobile og selvhjulpne. Et offentligt mobilitetstilbud kan her være adgangsbilletten til at interagere med omverdenen. Transport til og fra skole og uddannelse er naturligt essentielt, men også fritidsliv, fritidsjobs og social omgang begrænses, hvis transportmulighederne ikke er til stede.

Der er således brug for alternativer til den rutebundne kollektive trafik, hvis vi skal fastholde mobilitet i landområderne inden for en økonomisk realistisk ramme. Vi skal her sikre, at vi har de rette produkter at tilbyde, og at vi ved nok om kundernes rejsestrømme og transportvaner til at benytte produkterne rigtigt.

Skal den nedadgående spiral for mobiliteten i landområderne vendes, er det nødvendigt at omprioritere ressourcerne og gentænke den måde, hvorpå de forskellige områder betjenes. Nogle steder er bus stadig det rette svar, andre steder må vi tænke i mere fleksible løsninger og i kombinationer af bus og Flextrafik.

Viden er første skridt mod bedre ressourceudnyttelse

Første skridt er at sikre, at vi bruger de fælles ressourcer bedst muligt. Her har Midttrafik et ansvar for at sikre, at der ikke unødigt kører tomme busser rundt – det er hverken godt for økonomien eller klimaet. Vi ønsker, at ressourcerne til kollektiv trafik anvendes så effektivt som muligt. Ved tomme busafgange uden formål skal vi sammen med ejerne omprioritere ressourcerne, så de målrettes det faktiske mobilitetsbehov.

Der kan dog være flere gode grunde til, at man ser halvtomme busser i gadebilledet. En busrute har ikke jævn belastning over hele ruten, og nogle steder vil antallet af passagerer således være lavere end andre steder på ruten. Også rutens retning har betydning for antallet af passagerer, og bussen kan dermed godt være fuld i den ene retning, mens den kører halvtom i den anden retning. Endeligt er der også sæsonvariationer, der påvirker passagertallene. Disse overvejelser skal tages med i betragtning.

Tilsvarende gælder det med muligheden for at indsætte minibusser på ruter med lav be-



III. 40.1: Midttrafiks Flextrafikprodukter kan sikre mobiliteten og øge hovednettets rækkevidde.

nyttelse. Det kan være en løsning på strækninger med jævn lav benyttelse hele dagen, men mange ruter har relativt stor spidsbelastning i myldretiden, selvom de har lav benyttelse på andre tidspunkter. Når der er kapacitetsbehov for store busser i myldretiden, bliver det derfor ofte ineffektivt at købe små busser til at køre uden for myldretiden, mens de store busser holder stille i garagen. Det kræver således, at transportbehovet på en rute skal kunne klares med små busser hele dagen og også have kapacitet nok på de kolde regnvejrskdage, hvor der er flest passagerer med. Samtidig giver kapaciteten i store busser bedre mulighed for flexarealer med plads til medtagning af cykler, kørestole og barnevogne.

Det er derfor helt centralt, at Midttrafik har viden om, hvordan vores passagerer rejser på alle afgange. Her har vi allerede gode data fra de automatiske tællesystemer, som er implementeret på langt størstedelen af vores ruter. Disse data giver mulighed for at forstå ruternes benyttelse og kan dermed klart identificere, om en busafgang kan løses mere effektivt på en anden måde, eller om den tjener et fornuftigt formål. Hos Midttrafik bruger vi allerede disse data målrettet i vores daglige arbejde med optimering og effektivisering af rutekørslen, og vi skal i planperioden blive endnu bedre til systematisk at sætte dem i spil i dialogen med ejerne.

Bus og bane skal fortsat være ryggraden

Midttrafiks palet af transporttilbud består af de rutebundne tilbud (hovednet, regionalru-

ter, lokalruter og skoleruter) samt Flextrafik, som tilbyder fleksible behovsstyrede transportløsninger.

Hovednettet og de øvrige regionale ruter forbinder typisk større byer, men betjener naturligt også landdistrikter og mindre byer, der ligger undervejs. Dermed løser disse ruter også lokale transportopgaver. Der ligger et potentiale i, gennem lokale transporttilbud og gode knudepunkter, at øge oplandet til hovednettet. Ved at sikre gode vilkår for den såkaldte last-mile transport kan vi understøtte hovednettet med flere passagerer og samtidig give flere borgere adgang til dette mobilitetsstilbud. I den sammenhæng bliver den lokale transportopgave i højere grad at give de rejsende mulighed for at komme til hovednettet med bus, Flextrafik, cykel eller anden mikromobilitet, frem for at tilbyde rutekørsel hele vejen.

Udenfor strækninger med hovednet og regionale ruter er der dog også lokale transportbehov, som må løses. Disse er ofte bundet tæt op på skole- og/eller ungdomstransport, men kan nogle steder også dække et større transportbehov. Afhængig af efterspørgslen kan kommunerne vælge at tilbyde lokalruter, som indgår på lige fod med anden bustrafik i Midttrafik, herunder at de vises på Rejseplanen, eller alene dække skolekørslen med skoleruter/rabatruter, hvor kommunen selv planlægger ruteforløb. Her ligger også en vigtig opgave i at samtænke tilbuddene, der hvor det giver mening, så borgerne oplever mest mulig sammenhæng i nettet.

Harmoniseret Flextrafik sikrer en fleksibel grundmobilitet

På strækninger og i områder med lav, sporadisk behov for mobilitet kan Flextrafik spille en vigtig rolle i mobilitetsbilledet, med et tilbud som kun kører, når den bestilles. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser med meget få passagerer, f.eks. i tyndt befolkede områder eller i ydertidspunkter med lavt transportbehov. Flextrafik er dermed en mulighed for at undlade at køre fast buskørsel med meget få passagerer, men alligevel understøtte lokalområdernes mobilitet. Midttrafik ser en stigende efterspørgsel fra ejerne på værktøjer til at skabe mobilitet i yderområder, og her giver Flextrafikken en række af de vigtigste svar.

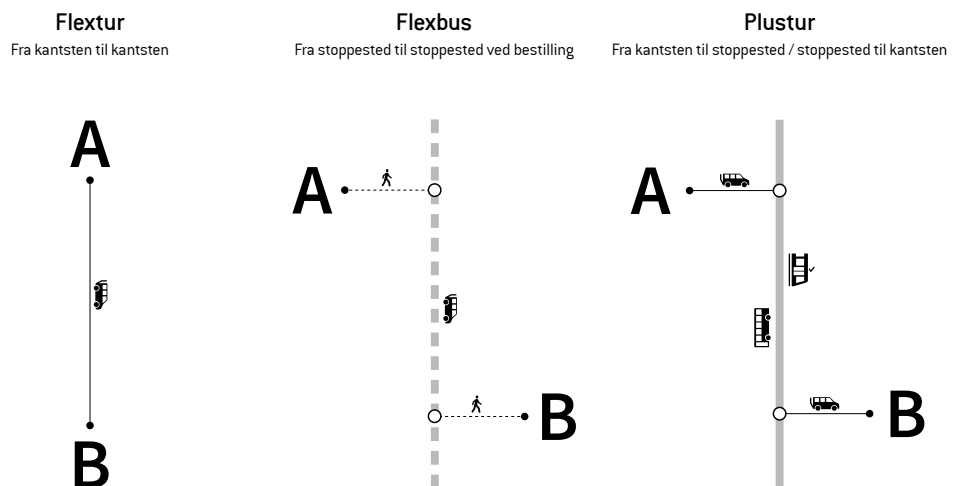
Skal Flextrafikken opfylde sit fulde potentiale som effektiv, fladedækkende basismobilitet i fremtidens transportbillede, er det essentielt, at tilbuddet fremstår enkelt og lettilgængeligt for kunderne. Det gør den ikke i dag. Midttrafiks bestyrelse har derfor, ud fra grundig kortlægning af udfordringerne

hos bl.a. kunder og ejere, besluttet at harmonisere ordningerne, så kunderne får enklere adgang til information, bestilling og betaling samt en ens prisstruktur.

Harmoniseringsoplægget holder fast i Flextrafikkens tre grundfunktioner:

- > Flextur er adresse til adressekørsel, som skal bestilles. Den kan fungere som basismobilitet i områder, hvor der ikke kører bus og sikrer derved, at alle har en mulighed for transport, omend det kan være dyrere end bus.
- > Flexbus er kørsel med flexvogne fra stoppested til stoppested på en fastlagt rute, som kun kører, hvis den bestilles. Denne model kan direkte bruges som erstatning af tynde ruter og afgange, hvor der er meget få passagerer med.
- > Plustur er et tilbud om last-mile kørsel fra adresse til et udvalgt knudepunkt i områder, hvor der er langt til nærmeste bus.

III. 41.1: Midttrafiks tre åbne Flextrafikprodukter.



Den harmoniserede Flextrafik giver ens regler på tværs af regionen og gør, at alle kunder får mulighed for at rejse fra adresse til adresse på tværs af kommunegrænser til en grundlæggende takst på 7 kr. pr. km. For at undgå konkurrence med bybustrafikken har kommunerne dog mulighed for at definere byzoner, hvor Flextrafik ikke støttes.

Kommunerne kan også udpege knudepunkter, hvor borgerne på ture under 20 km kan rejse til en takst på niveau med en busbillet. Dette giver netop mulighed for at understøtte mobilitetstilbuddet og sikrer, at også borgere der har langt til bussen, kan nå udvalgte, vigtige servicefunktioner – enten ved at køre direkte til målpunktet eller ved at blive kørt til en bus- eller banestrækning og derfra forsætte med bus eller tog.

En central del er harmoniseringen bliver herudover at styrke kommunikationen om mulighederne, herunder at samle alle Flextilbud sammen med den øvrige kollektive trafik, så kunderne kun skal kigge ét sted for at finde den bedste rejse.

Midttrafik ser frem til at implementere løsningen sammen med ejerne og sætter sig som mål at udnytte de perspektiver, den nye model giver for mobilitet i hele regionen.

Private aktører som supplement

Udover Midttrafiks egne produkter kan andre mobilitetsformer bidrage til det samlede mobilitetsbillede i landdistrikterne. Gode forhold ved knudepunkter kan bidrage til at øge oplandet til hovednettet og øvrige regionalruter, bl.a. ved at understøtte cyklen

som tilbringertransport. Samtidig kan mobilitetsløsninger, som samkørsel, delebiler og mikromobilitet (delecykler, løbehjul mv.), være eksempler på tiltag, der kan supplere den kollektive trafik, forbedre muligheder for at komme til og fra stoppestedet og gøre det lettere at vælge grøn transport til.

Erfaringer viser, at sådanne tiltag typisk har størst markedspotentiale i tætte byområder og i store rejsestrømme. Som alternativ til bus i tyndt befolkede områder, vil tiltagene, indenfor de nuværende rammer, erfaringsmæssigt ofte få begrænset benyttelse og vil kræve finansiering og en stor indsats på information og markedsføring for at blive en succes. Skal andre mobilitetstilbud fungere udenfor de store byer, kræver det, at rammerne nytænkes og nuværende lovgivning udfordres. Tilbuddene vil ofte ikke kunne fungere på markedsvilkår, og det kan derfor være nødvendigt at subsidiere dem, på samme måde som med den almindelige kollektive trafik. Yderligere begrænser den nuværende lovgivning trafiksselskabernes handlerum ift. private mobilitetsaktører. Skal vi hos Midttrafik tage en mere aktiv rolle og kunne indgå kontrakter med øvrige udbydere kræver det en ændring i Lov om Trafiksselskaber.

I anerkendelse af behovet for alternative mobilitetsløsninger i spredt befolkede områder vil vi i planperioden arbejde for at afdække potentialerne i bredere mobilitetsløsninger – også i landdistrikterne. Vi vil løbende styrke vores vidensposition og i øvrigt indgå aktivt i forsøgsprojekter, der hvor der viser sig relevante muligheder.

Midttrafiks kerneprodukter - Indsatser i planperioden

- > Vi vil fastholde strukturerne i det tilpassede hovednet, som vi har fået implementeret gennem de seneste 4 år, og videreudvikle hovednettet iht. de fastsatte planprincipper.
- > Vi vil prioritere ressourcer til hovednettet, når det er muligt, med ønsket om en effektiv ressourceudnyttelse.
- > Vi vil prioritere korrespondancer mellem hovednetsruter og øvrige ruter samt sikre, at der er gode fødelinjer, således at flest mulige borgere får adgang til hovednettet.
- > Vi vil løbende, i forbindelse med udbud, rådgive ejerne ift. grøn omstilling af den kollektive trafik.
- > Vi vil sikre en effektiv ressourceudnyttelse ved at sammentænke by-, lokal- og regionalruter i betjening af bybusbyerne.
- > Vi vil implementere den harmoniserede model for Flextrafik.
- > Vi vil tilpasse den kollektive trafikbetjening ift. efterspørgslen og bruge både bus og Flextrafik til at sikre mobiliteten i regionen.
- > Vi vil i planperioden afdække, om der findes et potentiale i at samarbejde med andre mobilitetsaktører, f.eks. ift. last-mile transport.





REJSENS FYSISKE RAMMER

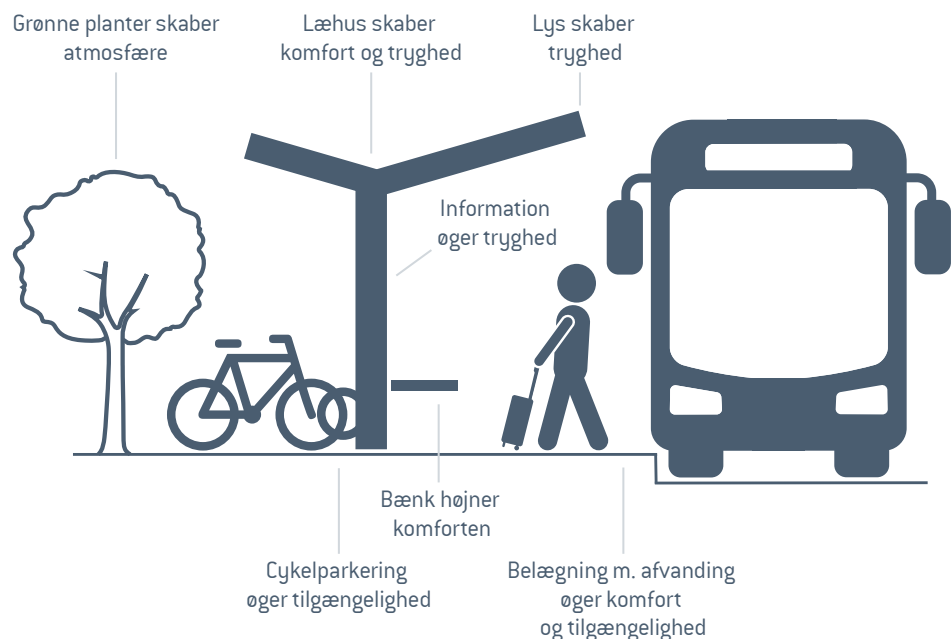
En rejse med den kollektive trafik er mere end selve køreturen. For kunden starter rejseoplevelsen, når de går ud ad hoveddøren, og den slutter først, når de er fremme ved endemålet. Her spiller de fysiske forhold, som kunden oplever undervejs, en vigtig rolle. Stiforbindelser, stoppestedets indretning og selve vejen, bussen kører, er alle del af den fysiske infrastruktur, som former rejseoplevelsen.

Ansvar for de fysiske tiltag ligger i høj grad hos vejmyndigheden, typisk kommunen,

men da forholdene har stor betydning for kvaliteten og driften af den kollektive trafik, ønsker vi i Midttrafik at bidrage til at styrke de fysiske forhold, så de bedst muligt understøtter den gode rejseoplevelse.

Derfor sættes infrastrukturen i centrum i dette afsnit, og vi fokuserer på de to infrastrukturer, der er særligt betydende for kundernes oplevelse af den kollektive trafik, nemlig stoppestedets forhold og fremkommelighed på vejene.

Ill. 45.1: Eksempler på, hvilke elementer, der kan forbedre oplevelsen af et stoppested.



Indbydende stoppesteder

De seneste år har Midttrafik haft et øget fokus på stoppestedets betydning, men der er fortsat stor forskel på kvaliteten af stoppestederne i vores område. Vi har en ambition om at skabe et rejsetilbud, som kunderne er tilfredse med og trygge ved at bruge. Derfor skal vores stoppesteder også være tilgængelige, trygge og indbydende.

Stoppestederne er Midttrafiks ansigt udadtil, både for vores kunder, men også for øvrige trafikanter, der passerer stoppestederne i vejrummet. Vi ved, at alle dele af en rejse påvirker kundernes vurdering af rejseoplevelsen, og for at gøre opfattelsen af den samlede rejse attraktiv, sætter vi bl.a. fokus der, hvor kunderne møder den kollektive trafik ved stoppestederne.

Stoppesteder for alle

Hvis den kollektive trafik skal opfattes som en attraktiv rejseform, hvad enten det er en pendler- eller fritidsrejse, skal kunderne opleve, at det er nemt, trygt, komfortabelt og bekvemt at rejse med os. Den gode rejseoplevelse skabes således, når kunderne oplever, at vi møder dem i deres forventninger og behov – det gælder også ved stoppestedet.

Ved at tage et kundefokus og afsøge hvordan vi kan hjælpe kunderne trygt igennem alle elementer af rejsen, kan der skabes gode, samlede rejseoplevelser for alle.

Men vores kunder er meget forskellige og har forskellige behov. Derfor er det bl.a. også relevant at arbejde med det umiddelbare nærområde omkring stoppestedet, herunder de enkelte stoppesteders adgangsforhold og stiforbindelser. Midttrafik vil medvirke til at sikre, at stoppestederne i vores område er tilgængelige for alle, i alle livets faser, også for borgere med fysiske udfordringer.

Midttrafik vil være trafikselskab for alle typer af kunder, og dette arbejde skal også forankres i arbejdet med stoppesteder og det lokalområde, det betjener. Vores anbefalinger vil således tage udgangspunkt i det eksisterende og udnytte muligheder og funktioner i nærområdet i kombination med viden om kundernes adfærd og behov. Det at forbedre et stoppested er en stedsspecifik opgave, og indsatsen skal designes efter stoppestedets brugergruppe, funktion og placering.

Håndbog og stoppestedspulje

Midttrafik er allerede godt i gang med stoppestedsarbejdet. I den forrige planperiode udgav Midttrafik en stoppesteds-håndbog. Håndbogen peger på virkemidler og tiltag, som er af særlig betydning for kundernes oplevelse af stoppestedet.

I 2021 oprettede Midttrafik desuden Stoppestedspuljen, som giver ejerne en økonomisk håndsrækning til at indrette indbydende og attraktive stoppesteder. Med puljemidlerne sættes der et særligt fokus på at forbedre stoppestedernes funktionalitet, brugervenlighed, kvalitet og tilgængelighed.

De første stoppestedsprojekter er så småt ved at være i mål, og arbejdet forsættes i denne planperiode. I alt har puljen tildelt knap 5,2 mio. kr. til arbejdet med stoppesteder i 2022 og 2023.

Puljens rammer er meget rummelige, hvorfor der er plads til at tilgodese meget forskellige stoppestedsprojekter:

- > I Skive Kommune har puljemidlerne bidraget til systematisk at udskifte gamle, mørke og udtjente træskure med nye læhuse med lys og udsyn. I Skive afprøves bl.a. materialernes holdbarhed med en hærværksnedsættende indretning.
- > I Skanderborg går midlerne til at opsætte count-down-skærme ved udvalgte stoppesteder med mange rejsende, et tiltag undersøgelser viser giver særlig stor kundetilfredshed.
- > I Aarhus går midlerne til at forskønne Poul Cadovius' ikoniske champignon-læhuse fra 1960'erne ved at få lokale kunstnere til at udsmykke dem med malerier. Her arbejdes der på at gøre stoppestederne mere trygge ved at erstatte graffiti med kunstværker samt lave lys i læhusene.



De midtjyske mobilitetshubs

Mens mange stoppesteder primært danner rammen om mødet med en bus, er andre stoppesteder/knudepunkter rammen om skift mellem flere transportmidler. Et skifte stiller andre krav til de fysiske rammer, hvad enten det er skift mellem private transportformer eller mellem kollektive produkter af forskellig art. Dette bliver kun mere aktuelt i takt med, at paletten af mobilitetstilbud øges. For kunderne skal rejsen, med eller uden skift, være så gnidningsfri som muligt, og her spiller den fysiske indretning en stor rolle.

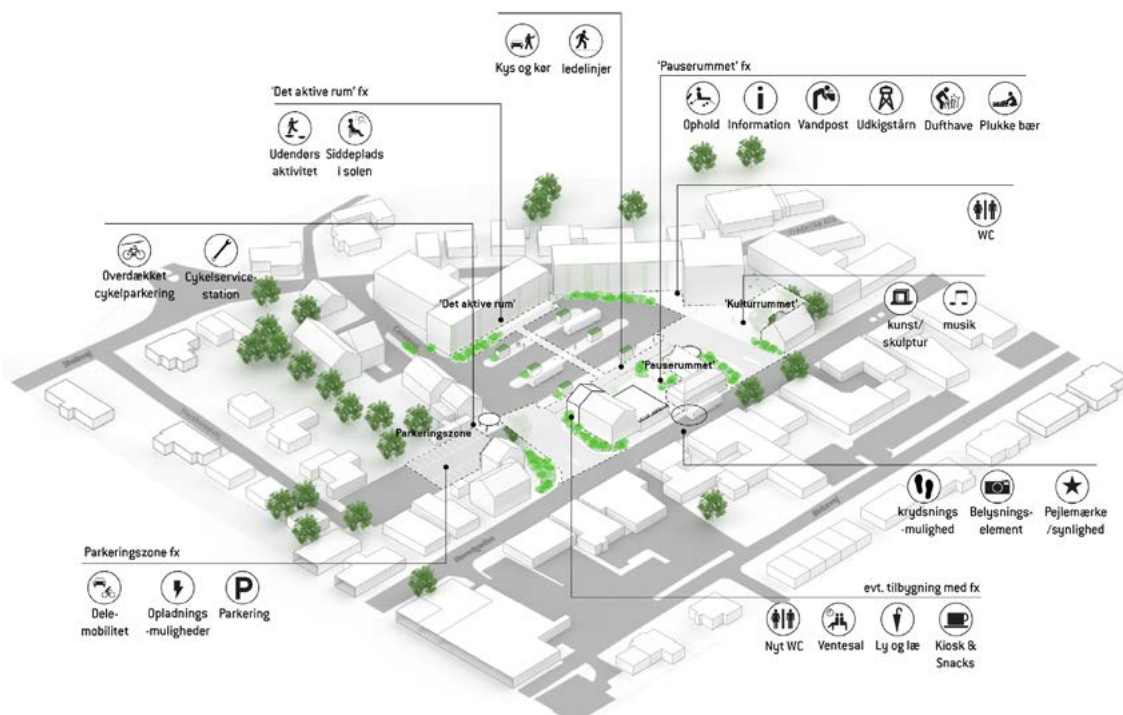
Midttrafik vil skabe gode rejseoplevelser og gode skift for både faste og lejlighedsvis kunder. Derfor vil vi i planperioden skabe 'de midtjyske mobilitetshubs'. 'Hubs' er særligt udpegede stoppesteder eller knudepunkter, hvor indretningen af de fysiske faciliteter er helt i top. I hubs gøres en særlig indsats for at gøre skiftet og mødet med den kollektive trafik så bekvem og gnidningsfri som overhovedet muligt. Herunder at hjælpe lejlighedsvis kunder, som ikke er vant til at rejse kollektivt, gennem mødet med Midttrafiks produkter og service.

De midtjyske hubs udvælges med udgangspunkt i tre grundlæggende forudsætninger; højfrekvent betjening, lokal forankring og umiddelbar nærhed til større pendlerstrømme, eller at lokationen er et rejsemål i sig selv.

Fire genkendelige grundfunktioner går igen ved hubs:

- > En pausezone til den passive ventetid, et bekvemt sted med ro og fred og mulighed for behageligt ophold. Her kan de rejsende f.eks. nyde en kop kaffe eller læse en bog, mens de venter.
- > En skiftezone til den aktive ventetid, her skifter passagerer, stiger ind og ud af bussen, der er trafikinformation og bevægelse.
- > En parkeringszone der sikrer, at det er nemt at kombinere den kollektive trafik med andre transportformer.
- > En informationszone, hvor kunderne kan orientere sig i informationer omkring deres rejse.

III. 48.1: Principskitse for Rønde Mobilitetshub. Projektet er forsat i udviklingsfasen.





III. 49.1: De nye elbusser i Midt- og Vestjylland gør det nemmeret at bruge rejsetiden til f.eks. lektier.

Designet af en mobilitetshub har flere grundelementer, der gør rejsen tryk og komfortabel, f.eks. læfaciliteter, bænke, realtidsinformation, belysning mm. Men der er også en række elementer, der er unikke for hver hub og kommunikerer stedets identitet og særegne potentialer.

Midttrafik vil i planperioden samarbejde med ejerne om at udvikle hub-konceptet, så det kan favne bredt i vores region. Vi vil også samarbejde om at etablere hubs forskellige steder i Midtjylland. Konkret forventer vi at næste skridt bliver visionsprojekter i Holstebro og Odder, men endemålet er at konceptet skal rulles ud i hele regionen, så det bliver så let som muligt for kunderne at skifte og rejse på tværs.

Indbydende busser

Gennem udbud af busdriften arbejder vi hele tiden på at forbedre indretningen af busserne og tilpasse dem efter kundernes behov og ønsker. Bl.a. arbejder vi med at tilpasse busindretningen, så busserne fremstår indbydende og med nutidige installationer, som kan gøre rejsen mere behagelig, eksempelvis opladestik og borde.

Senest er der, på baggrund af ønsker og inputs fra et ungepanel, blevet indsat 36 nye regionale elbusser i Midt- og Vestjylland. Alle busserne er udstyret med aircondition, borde samt USB-stik og Wifi. Derudover er der i 15 af busserne særlige komfortsæder og hattehylde, og tre af busserne er indrettet med atmosphere loftsbelysning. De unges ønsker indgår desuden i et projekt hos Midttrafik om indretning af fremtidens busser.

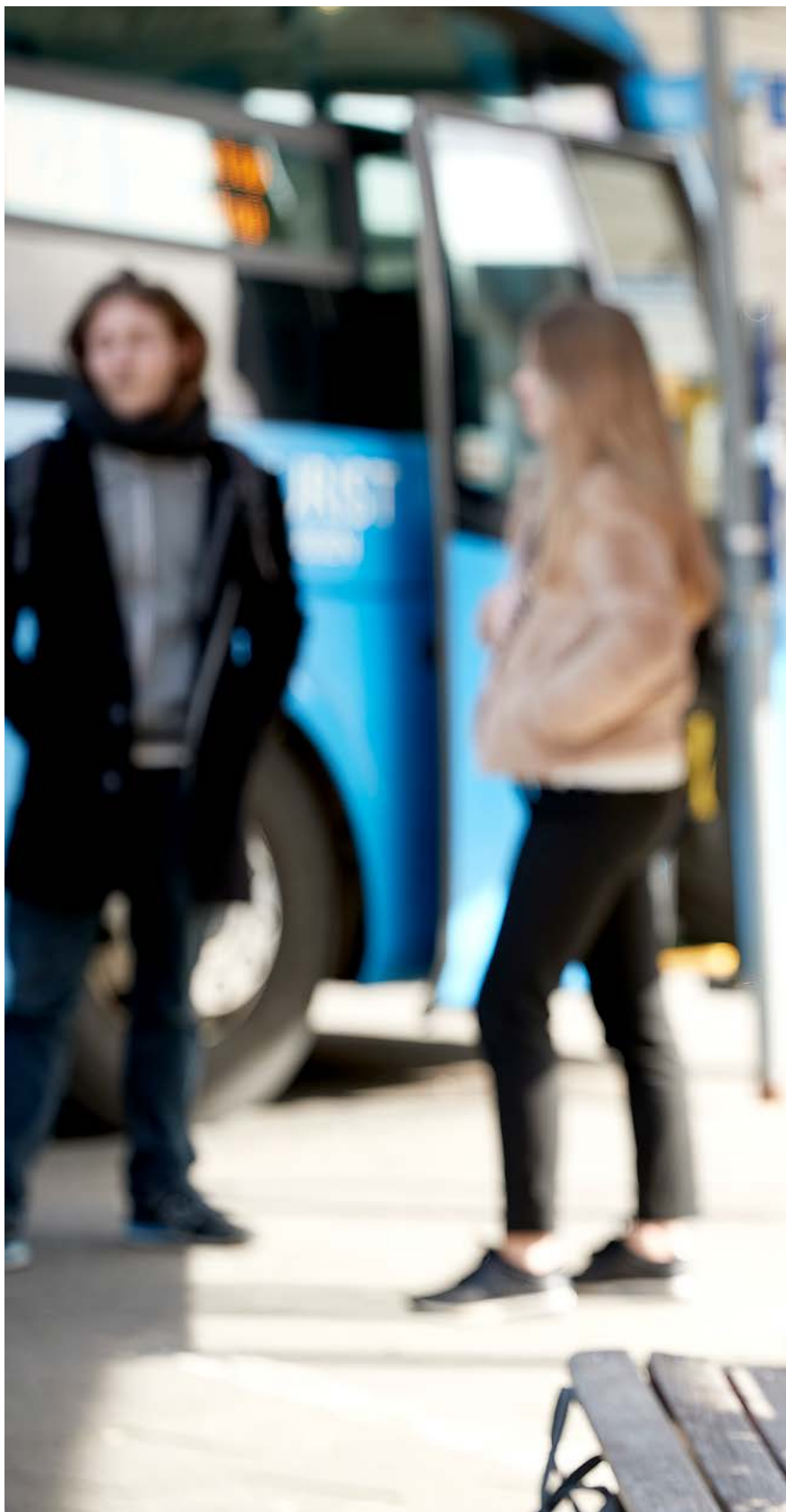
Midttrafik som videnscenter

Midttrafik ønsker at bistå ejerne med kompetent og databaseret rådgivning. Vi skal give gode, konkrete og kvalificerede råd, og ejerne skal opleve, at de mødes og hjælpes, når de henvender sig. I tæt dialog vil vi sammen skabe holdbare og gennemtænkte løsninger - til glæde for både ejerne og kunderne.

Vores rådgivning vil trække på den nyeste viden fra forskning, analyser og undersøgelser. Vi ønsker at være den naturlige sparingspartner, som kommunerne inddrager, når de står overfor stoppestedsforbedringer samt større ombygninger af knudepunkter, stationer og terminaler. Bl.a. følger vi udviklingen af generelle tendenser i danskernes transportvaner og tilpasser stoppesteder, udstyr og service tilsvarende. Som eksempel har et stigende salg af elcykler medført, at mange kunder ønsker mere sikkerhed ved stoppestederne, når de parkerer cyklen og rejser. Samtidig mødes den kollektive trafik også med forventninger til mere digital information, som fysisk udstilles undervejs på rejsen. Begge er tendenser, som vi vil arbejde med at implementere i planperioden.

Vi vil også sørge for at dele og udbrede de erfaringer, som vi opnår gennem projekterne i Stoppestedspuljen, så kommuner og andre interesserede kan læse med om projekterne og drage inspiration herfra.

Vi vil også hjælpe ejerne ved at bruge vores data. Eksempelvis kan vi bistå med at lave forskellige databaserede udpegninger, f.eks. de ti mest benyttede stoppesteder i kommunen eller de stoppesteder, hvor der er flest passagerer, der foretager et skift.





”

Vi har fået et knudepunkt i byen - et sted, hvor både bus, tog og mennesker mødes. Det er dejligt, at jeg kan vente i læ, købe en kop kaffe og finde information om min rejse. Det er også her, jeg mødes med mine veninder, når vi kører sammen til håndboldtræning.

Midttrafik kunde 2026

Fremkommelighed er troværdighed – og en god investering

Dårlig fremkommelighed udfordrer i stigende grad bustrafikken, særligt i Aarhus og de større bybusbyer. Det har groft sagt to store konsekvenser; forsinkelser og dårlig pålidelighed for kunderne samt økonomiske konsekvenser for ejerne. Midttrafik vil i perioden arbejde for at styrke fremkommeligheden gennem tæt samarbejde med ejerne, både omkring kortlægning af problemerne og udvikling af løsninger.

Værdien af bedre fremkommelighed

Hvor hurtigt og rettidigt bussen kommer frem gennem trafikken, har direkte indflydelse på, hvordan kunderne opfatter kvaliteten af den kollektive trafik. Når busserne fanges i trængsel, medfører det længere rejsetid og forsinkelser for kunden. Samtidig tilfører forsinkelser en stor usikkerhed på rejsen, særligt når man har et planlagt skifte, man skal nå. Når bussen ikke er rettidig, udhuler det tilliden til den kollektive trafik og betyder samtidig, at kunder må tage tidligere hjem-

mefra for at gardere sig mod mulige forsinkelser. Dermed bliver den oplevede rejsetid længere, også ud over hvad den egentlige forsinkelse er.

Styrket fremkommelighed vil gøre bussen hurtigere og mere pålidelig for kunderne. Dermed hjælper god busfremkommelighed til at stille den kollektive trafik stærkere i konkurrencen med bilen. Samtidig vil det gavne chaufførerne, der bliver bedre i stand til at overholde køreplanen, og får tid og overskud til at yde en bedre kundeservice.

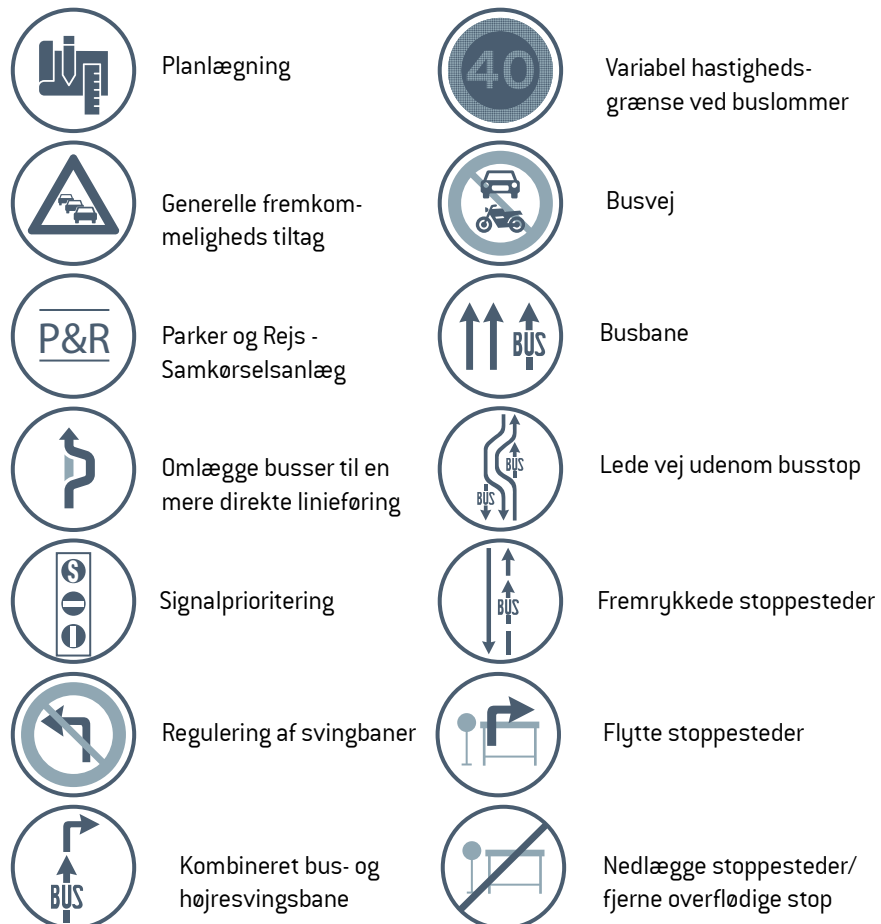
Fremkommeligheden har også stor indflydelse på udgifterne til busdriften, som afregnes som køreplantimer. Jo hurtigere bussen kommer frem, jo billigere er det at drive det ønskede serviceniveau. Særligt på strækninger med mange afgang er fremkommeligheden vigtig, da selv små tidstab akkumuleret vil have store økonomiske konsekvenser.



Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid pr. afgang på en strækning med kvartersdrift i dagtimerne og halvtimesdrift aften/weekend en ekstraudgift på næsten 1 mio. kr. pr. år til busoperatøren. I tillæg kan serviceforringelsen føre til passagerfrafald, som forværrer driftsøkonomien yderligere.

Arbejdet med at forbedre fremkommeligheden er derfor ofte en god investering, der både forbedrer driftsøkonomien og styrker kundetilfredsheden. Ofte må højere prioritet af bus i byerne dog ske på bekostning af andre trafikanter, f.eks. bilister. Fremkommelighedstiltag er derfor også et spørgsmål om politiske prioriteringer af det fælles begrænsede areal i byen.

III. 53.1: I illustrationen er der vist en række af de greb, der med fordel kan anvendes i forbindelse med fremkommelighedsproblemer.



Samarbejde og dialog – fra diagnose til løsning

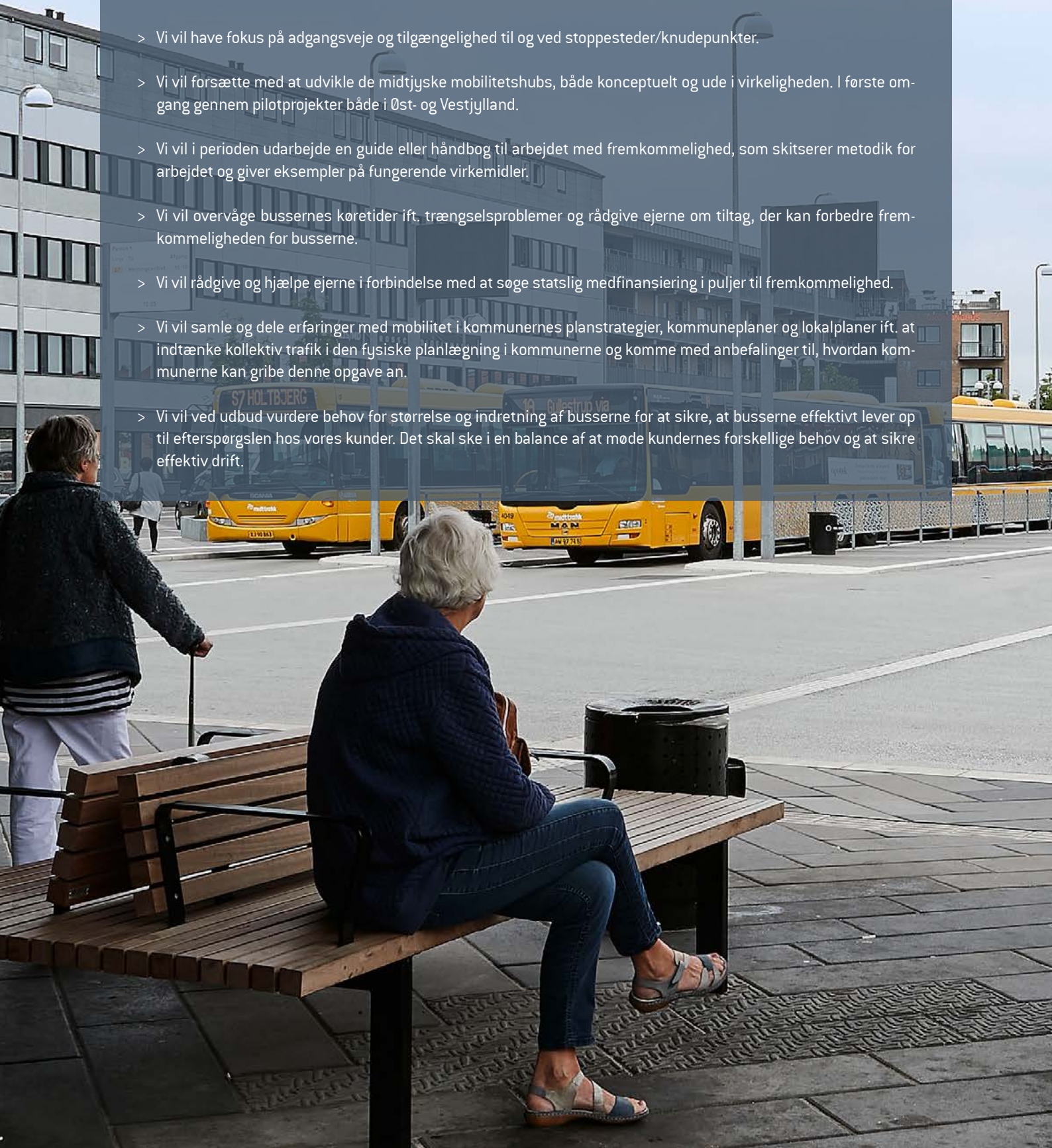
Fremkommelighed på vejinfrastrukturen er primært kommunernes ansvar, mens Vejdirektoratet har ansvaret på statsvejnettet. Men ligesom for indsatsen med stoppestederne, ønsker Midttrafik at være den naturlige sparringspartner, når fremkommeligheden for den kollektive trafik skal styrkes.

For at kunne optimere fremkommeligheden er det essentielt at have et godt billede af, hvor, hvornår og hvorfor rettidigheden udfordres, samt hvor stort et omfang udfordringen har. Midttrafik har GPS-udstyr i alle busser, som giver stor viden om netop disse forhold. Samtidig har vi erfaring med at omsætte disse data til forståelse af de konkrete problemer. Det gør os i stand til, ud fra fakta, at stille diagnosen. Herefter er det så op til dialog med ejerne om, hvordan problemstilling kan løses.

Til inspiration for dialogen om løsninger vil Midttrafik i planperioden udarbejde en håndbog for bedre fremkommelighed, som kan være grundlag for Midttrafiks rådgivning af ejerne og inspirere til gode valg.

Rejsens fysiske rammer - Indsatser i planperioden

- > Vi vil i planperioden udpege stoppesteder i hver kommune, som på baggrund af antal daglige påstigere/skift, bør prioriteres i stoppestedsindsatsen.
- > Vi vil udbrede kendskabet til og brugen af Stoppestedshåndbogen, herunder hvilke initiativer, der kan forbedre stoppene, og hvordan Midttrafiks stoppestedspulje og andre puljer kan søges om støtte til forbedring af forholdene.
- > Vi vil have fokus på adgangsveje og tilgængelighed til og ved stoppesteder/knudepunkter.
- > Vi vil forsætte med at udvikle de midtjyske mobilitetshubs, både konceptuelt og ude i virkeligheden. I første omgang gennem pilotprojekter både i Øst- og Vestjylland.
- > Vi vil i perioden udarbejde en guide eller håndbog til arbejdet med fremkommelighed, som skitserer metodik for arbejdet og giver eksempler på fungerende virkemidler.
- > Vi vil overvåge bussernes køretider ift. trængselsproblemer og rådgive ejerne om tiltag, der kan forbedre fremkommeligheden for busserne.
- > Vi vil rådgive og hjælpe ejerne i forbindelse med at søge statslig medfinansiering i puljer til fremkommelighed.
- > Vi vil samle og dele erfaringer med mobilitet i kommunernes planstrategier, kommuneplaner og lokalplaner ift. at indtænke kollektiv trafik i den fysiske planlægning i kommunerne og komme med anbefalinger til, hvordan kommunerne kan gribe denne opgave an.
- > Vi vil ved udbud vurdere behov for størrelse og indretning af busserne for at sikre, at busserne effektivt lever op til efterspørgslen hos vores kunder. Det skal ske i en balance af at møde kundernes forskellige behov og at sikre effektiv drift.





”

Efter Midttrafik var ude i min klasse og fortælle om kollektiv trafik, er jeg blevet meget mere tryk ved at tage bussen selv - og det er mine forældre også.

SAMARBEJDE, INFORMATION OG KOMMUNIKATION

Der er mange fordele, både for samfundet og for den enkelte, ved at vælge kollektiv trafik eller anden grøn mobilitet frem for privat bil, når det er muligt. Grøn mobilitet fungerer bedst, når de forskellige mobilitetsformer spiller sammen og supplerer hinanden. I et samfund med mange mobilitetsudbydere kan det være svært at overskue, hvad der er den bedste rejseform i den konkrete situation, og det stiller derfor større krav til planlægning og viden hos den rejsende, der skal forholde sig til flere elementer. Der er således et stort behov for at koordinere mellem mobilitetsaktørerne, så den samlede rejse hænger bedst muligt sammen, og så kunderne ved, hvilke tilbud der findes, og hvordan de benyttes.

Som trafikelskab kan vi spille en stor rolle i at løse disse udfordringer. Nøgleordene er her samarbejde, information og kommunikation, som er helt afgørende for, at borgerne udnytter den samlede mobilitetspalet bedst muligt. Vi løser bedst vores opgave som trafikelskab ved at samarbejde med alle de aktører, der ligesom os, har en interesse i, at mobiliteten i Midtjylland er så god som overhovedet muligt.

Hos Midttrafik har vi altid en interesse i, at så mange som muligt vælger grøn mobilitet, både ift. miljø og trængsel, men også for at sikre, at den kollektive trafik bliver ved med at have sit eksistensgrundlag i hele regionen. Skal den grønne mobilitet stå som et attraktivt alternativ eller supplement til bil, er det vigtigt, at vi tænker nyt, bl.a. ved at afprøve samarbejde med aktører, som vi

traditionelt set ikke arbejder sammen med. Samarbejde med virksomheder, andre udbydere af mobilitet og kommercielle aktører kan være indgangsvinklen til at få flere ikke-brugere og lejlighedsvis rejsende til at prøve den kollektive trafik, mens en indsats rettet mod skoler og uddannelsesinstitutioner kan sikre, at børn og unge også forbliver kunder i den kollektive trafik i fremtiden. Ved at samarbejde med andre kan vi desuden blive klogere på, hvad vores fælles kunder ønsker ift. mobilitet og af den kollektive trafik.

Målene med et øget samarbejde er mange, og de rækker langt ud over den kollektive trafiks traditionelle mål. Ultimativt kan et øget samarbejde bidrage til den grønne omstilling, styrke erhvervslivet og gøre det lettere for virksomheder at tiltrække og fastholde arbejdskraft, styrke uddannelsesområdet, så så mange som muligt får en ungdomsuddannelse og støtte fritidslivet, så transport ikke skal begrænse borgernes mulighed for at deltage i aktiviteter.

Midttrafik vil derfor tage indsatsen ift. samarbejde, information og kommunikation ind i denne mobilitetsplan.

Midttrafiks samarbejde med ejerne

Samarbejdet og ansvarsdelingen mellem Midttrafik og ejerne er beskrevet i Samarbejdsaftalen fra 2007. Det er ejerne, der beslutter serviceniveauet og bestiller kørslen hos Midttrafik, hvorefter det er vores opgave at omsætte ejernes ønsker til sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Som tidligere beskrevet, har også infrastrukturen, herunder veje, stoppesteder og knudepunkter, direkte indflydelse på kvaliteten af de kollektive tilbud, Midttrafik leverer.

Det er hhv. de enkelte kommuner, Vejdirektoratet og Staten, der har vejmyndigheden, og dermed ansvaret, for infrastrukturen. Midttrafik har ikke midler til anlæg og drift af infrastruktur, som f.eks. stoppesteder, men yder gerne rådgivning og deltagelse i infrastrukturprojekter.

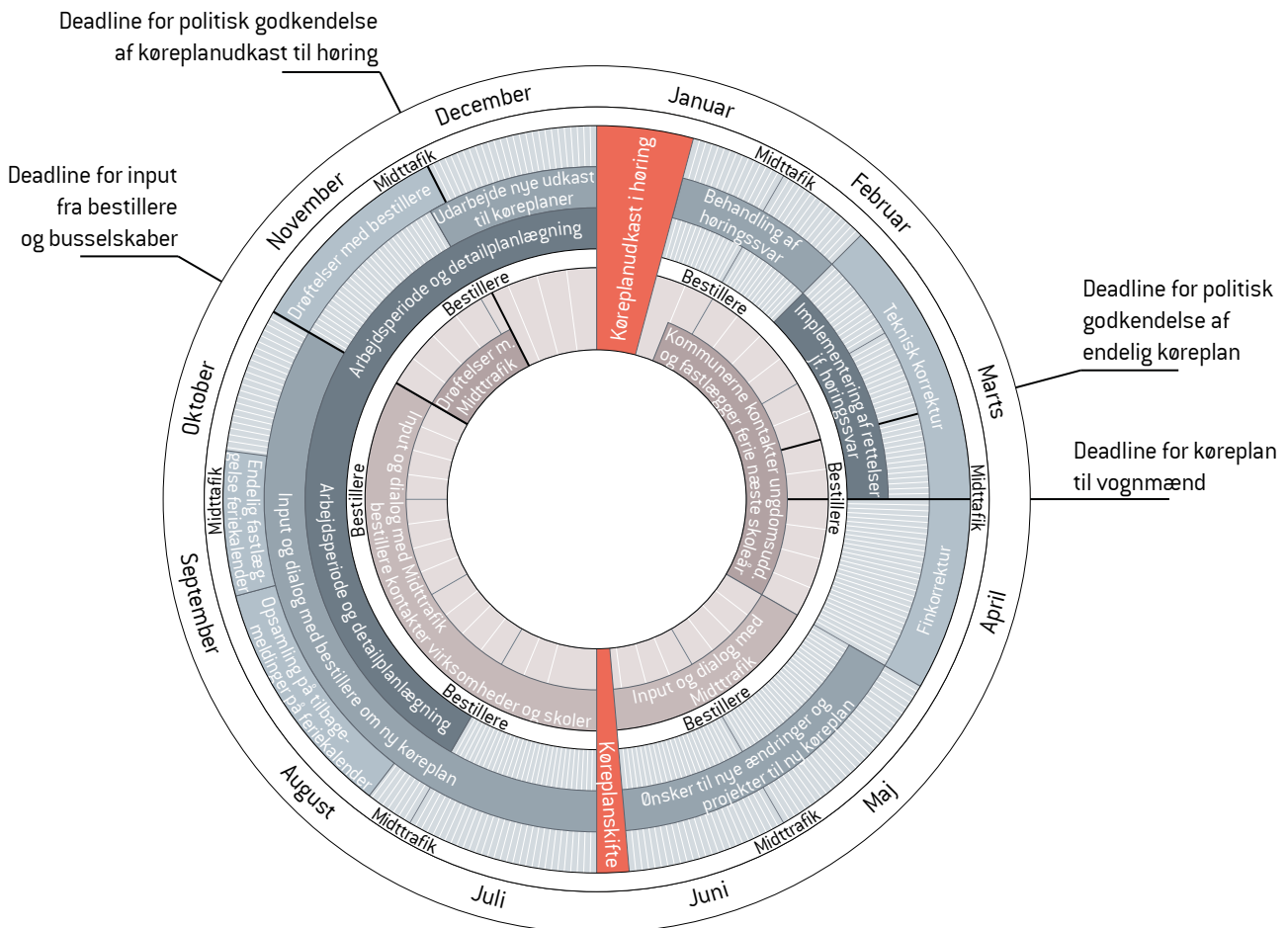
Midttrafik ser desuden et potentiale i at udvide vores samarbejde med ejerne til også at omfatte andre kommunale forvaltninger. Der er flere forvaltninger, der kan have en interesse i, at den samlede mobilitet fungerer, og at borgerne kan få opfyldt deres behov for transport.

Kommuner og region kan desuden bidrage med at give borgerne større incitament til at bruge kollektiv trafik til kulturinstitutioner, borgerservices, biblioteker, sygehuse etc. ved at informere om mulighederne for kollektiv trafik fremfor parkeringsinfo ved indkaldelser, på hjemmesider, i foldere, annoncering m.m.

Øvrige samarbejdspartnere

Midttrafik har allerede i dag et velfungerende samarbejde med skoler, uddannelsesinstitutioner og vognmænd. Vi inddrager parterne efter behov ift. den løbende tilpasning af køreplaner, ligesom parterne kan komme med ønsker til ændringer i forbindelse med det årlige køreplansskifte. Samarbejdet er således helt afgørende for vores arbejde med at tilrettelægge den kollektive trafik.

III. 58.1: Illustrationen viser årshjulet for Midttrafiks køreplanproces og vigtige deadlines.





”

Min arbejdsplads har lavet et samarbejde med Midttrafik om grøn transport til arbejde. Det betyder bl.a., at der står et løbehjul ved stoppestedet, som jeg kan tage den sidste del af vejen til mit kontor.

Når Midttrafik laver projekter, som f.eks. trafikplaner der medfører større ændringer i det kollektive net, inddrages de faste samarbejdspartnere i processen. Ved trafikplanprojekter bliver det muligt at gentænke den kollektive trafikbetjening, og det giver således også mulighed for at betjene bl.a. skoler og uddannelsesinstitutioner på en ny måde. I projekter kan vognmændene desuden bidrage med vigtig viden ift. hvad deres chauffører oplever ude i virkeligheden, og hvordan ruter og køreplaner fungerer i praksis.

Selvom vi allerede har en fast kontakt og samarbejde med skoler og uddannelsesinstitutioner i dag, øjnes der et potentiale i at udfolde dette yderligere. Vi ser bl.a. et potentiale i at lave en tidlig indsats i folkeskolerne, hvor vi kan påvirke børn og forældre i en

positiv retning ift. at benytte den kollektive trafik.

Børn og unge er fremtidens kunder, og det er vigtigt, at vi møder denne gruppe og sikrer, at børn også har lyst til at bruge os senere i livet. Alt for mange unge vælger den kollektive trafik fra, så snart de fylder 18 år og får kørekort, og vi ved, at det herefter er svært at vinde dem tilbage igen. I planperioden vil Midttrafik derfor opstarte et forsøg med en tidlig indsats til folkeskole-niveau, hvor børnene undervises i brugen af den kollektive trafik. Tiltaget skal ligeledes påvirke og inddrage forældrene, så de fremadrettet er trygge ved at vælge kollektiv trafik, f.eks. når familien skal på tur, og når barnet bliver stort nok til at rejse selv.

Samarbejde om fremtidens grønne mobilitet

Midttrafik deltager i Interreg-projektet 'Fremtidens grønne mobilitet', hvis primære partnere er regioner, kommuner og trafikselskaber i hhv. Danmark, Norge og Sverige.

Projektet har til formål at forsøge at løse udfordringerne med færre brugere af kollektiv trafik, stigende trængsel på vejene og stagnering i antallet af cyklister ved at undersøge og afprøve forskellige grønne mobilitets tiltag.

Projektet er inddelt i fire arbejdsplaner, en tværgående arbejdsplan omkring adfærd og derudover tre arbejdsplaner omkring 'Børn og unges mobilitet', 'Mobilitetsløsninger i yderområderne' og 'Pendling og tjenesterejser'.

Projektet løber fra sommeren 2023 og tre år frem, og projektperioden falder dermed sammen med planperioden for denne mobilitetsplan, ligesom de fire arbejdsplaner går fint i tråd med de tanker, der er i denne plan. Det er derfor naturligt at lade nogle af mobilitetsplanens indsatser indgå i Interreg-projektet, og omvendt.

Potentiale i nye samarbejder

Midttrafiks samarbejde med de faste samarbejdspartnere kan med fordel bredes ud til også at omfatte andre parter, f.eks. større virksomheder og kommercielle aktører, ligesom der ses et potentiale i at i højere grad at samarbejde med andre mobilitetsudbydere. Et samarbejde med nye aktører kan give merværdi for vores kunder og bidrage til at den samlede mobilitet i Midtjylland forbedres. Midttrafik vil derfor i denne planperiode prøve nye samarbejder af i forsøg, der kan belyse, hvilke gevinster dette kan give. Forsøgene kan herved være udgangspunkt for fremadrettet at gøre samarbejdet med andre aktører mere permanent, forudsat at lovgivningen tillader dette.

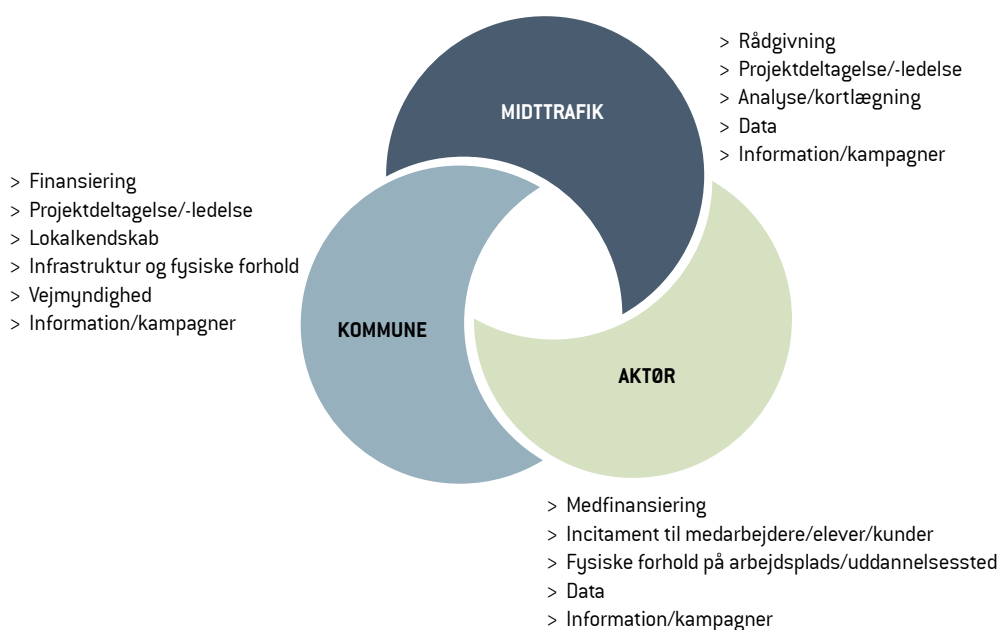
For virksomheder kan incitamentet til at gå med i et forsøg omkring mobilitet være at forbedre transporttilbuddene til og fra arbejdspladsen for deres medarbejdere, hvilket i sidste ende kan gøre det lettere at rekruttere og fastholde arbejdskraft. Yderligere kan et fokus på medarbejdertransport være væsentligt ift. at nå virksomhedernes mål om grøn omstilling og klimaaftryk.

For kommercielle aktører, f.eks. i kulturlivet, kan et samarbejde omkring mobilitet bidrage til at kunder/gæster transporterer sig mere grønt og mindre i privat bil til arrangementer. Dette kan bidrage til den grønne omstilling, give merværdi for kunderne og ultimativt medføre mindre trængsel og et mindre behov for parkeringspladser hos den pågældende aktør. Vi har allerede gode erfaringer med arrangementskørsel til festivaler, bl.a. Smukfest, og denne erfaring ønsker vi at udbrede i planperioden.

Andre udbydere af mobilitet samarbejder allerede, i forskellig grad, med trafiksselskaber, kommuner og regioner rundt i landet. For disse kan et samarbejde omkring mobilitet være med til at øge synligheden af deres mobilitetsprodukter.

For at indgå et samarbejde med andre aktører er det først og fremmest vigtigt, at der er en klar afstemning af forventninger og ansvar ift. hvad Midttrafik kan levere, og hvad kommuner og nye samarbejdspartnere skal levere.

Ill. 61.1: Illustrationen viser eksempler på, hvad hhv. Midttrafik, kommune og en aktør hver kan bidrage med i et projekt.



Information og kommunikation

Information og kommunikation er helt essentielt, når det kommer til den kollektive trafik. For at kunderne kan bruge et tilbud, må de først vide, at det findes, og hvordan det benyttes.

Markedsføring og branding kan aldrig stå alene. Det skal være understøttet af et godt grundprodukt, og dermed også det af ejerne besluttede serviceniveau. Midttrafik vil derfor fortsætte med initiativer, der fastholder og forbedrer kvaliteten i og omkring den kollektive trafik i Midtjylland - helt ud i sidste led, hvor chaufføren møder kunden.

Kernen i Midttrafiks information og markedsføring er derfor grundprodukterne indenfor bus, tog, letbane og Flextrafik. Services som Midttrafik Kundecenter, Midttrafik Live o.l. markedsføres også. Midttrafiks markedsføring vil derfor også understøtte de tiltag og indsatser, som er indeholdt i mobilitetsplanen, tilpasset om der f.eks. er tale om et fast og omfangsrigt tiltag, som f.eks. en ny mobilitetshub, eller der er tale om et pilotforsøg, som f.eks. en tidlig indsats i folkeskoler, for

at få flere folkeskoleelever til at tage bussen.

Vores information skal være tilgængelig på flere platforme, fysisk og digitalt, således at vi møder kunderne der, hvor de naturligt finder deres information, og så vi tilgodeser både de kunder, der er selvhjulpne på digitale medier og de kunder, der foretrækker personlig rådgivning.

Markedsføring og branding af kollektiv trafik

Midttrafik er allerede helt oppe på den store klinge for at markedsføre den kollektive trafik i Region Midtjylland. Vi laver taktiske produktkampagner for at udbrede kendskabet til billettyper, Midttrafik live, cykelmedtagning, elbusser m.m. overfor alle målgrupper; pendlere, unge, lejlighedsvis og potentielle kunder. De taktiske produktkampagner skal bl.a. informere potentielle kunder om, at vi allerede har nogle af de ting, de efterspørger: billigere billetter uden for myldretiden (rejsekort og pensionistkort), fleksible billetter (PendlerKlip og rejsekort), cykelmedtagning m.m.

CA. 21 MIN.

REJS FOR 18 KR. MED KLIPPEKORT

← →
**Kører op til
8 gange
i timen**

**Fra Brabrand
Til Park Allé**

Ta' bussen, og kom hurtigt fra A til B.
Sådan får du mere ud af turen.



Køb din billet
i Midttrafik app



midttrafik

Kampagne: Fordele ved kollektiv trafik

I 2022 igangsatte vi en kampagne, der fortæller den gode historie og fremhæver særlige fordele ved kollektiv trafik. Kampagnen har stor eksponering i medierne og fortæller dels om de generelle fordele ved kollektiv trafik, som f.eks. "brug din rejsetid", "slip for stress i lange bilkøer", "nem parkering", "samfundsnytte/ansvar ift. udledning" og "trængselsproblemer", og dels om lokale fordele ved at benytte kollektiv trafik, f.eks. hvor hurtigt man kan komme fra Skødstrup til Aarhus C. De lokale tiltag har kørt i Aarhus i efteråret 2022 og skal udbredes til andre bybusbyer i 2023.

AFA JCDecaux

Midttrafik skal give kunderne en fornemmelse af tryghed ved at benytte en 'show-it-don't-tell-it' strategi med hyppig rengøring, udluftning og adfærd igennem nudging.

I 2022 indførte vi desuden et mobilt kundecenter, der skal gøre Midttrafik mere synligt udenfor Aarhus. Det mobile kundecenter kan komme ud til f.eks. byfester, kulturelle arrangementer, ældrerråd, messer og uddannelsessteder, og her kan medarbejderne bl.a. vejlede i Midttrafiks produkter, priser og billettyper.

Et særligt fokus på de unge

I Midttrafik har vi et særligt fokus på de unge, da de udgør en stor del af den kollektive trafikskunde gruppe, og da vi ønsker at de skal forblive kunder i busserne – også efter de selv får kørekort. I den forbindelse laver vi kampagner, som lægger vægt på de ting, der er vigtige for de unge, særligt uddannelses-

søgende, f.eks. vores ungdomskortkampagner.

Unge skal hjælpes i gang med den kollektive trafik. Dagsbilletter og andre gode tilbud skal gøre den kollektive trafik attraktiv for de unge, så de rejser med Midttrafik, når de har brug for det. Bussen skal være 'top-of-mind' til sociale aktiviteter, familieturen, byturen og andre oplagte lejligheder, hvor bussen er bedst.

Midttrafik undersøger desuden muligheden for at lave forsøg målrettet folkeskoleelever. Børn og unge bliver i dag kørt i bil en stor del af tiden. Vi vil derfor, gennem et forsøg, undersøge, om et samarbejde med folkeskolerne kan bidrage til at lære børn, unge og deres forældre om kollektiv trafik ved hjælp af undervisningsmaterialer til både de mindre klasser og udskolingen.

III. 64.1: Eksempel på kampagne der fremhæver en fordel ved kollektiv trafik.



**Fra spildtid
Til arbejdstid**

Ta' bussen eller Letbanen, og brug tiden på at tjekke mails i stedet for at sidde i bilen. Sådan får du mere ud af turen.

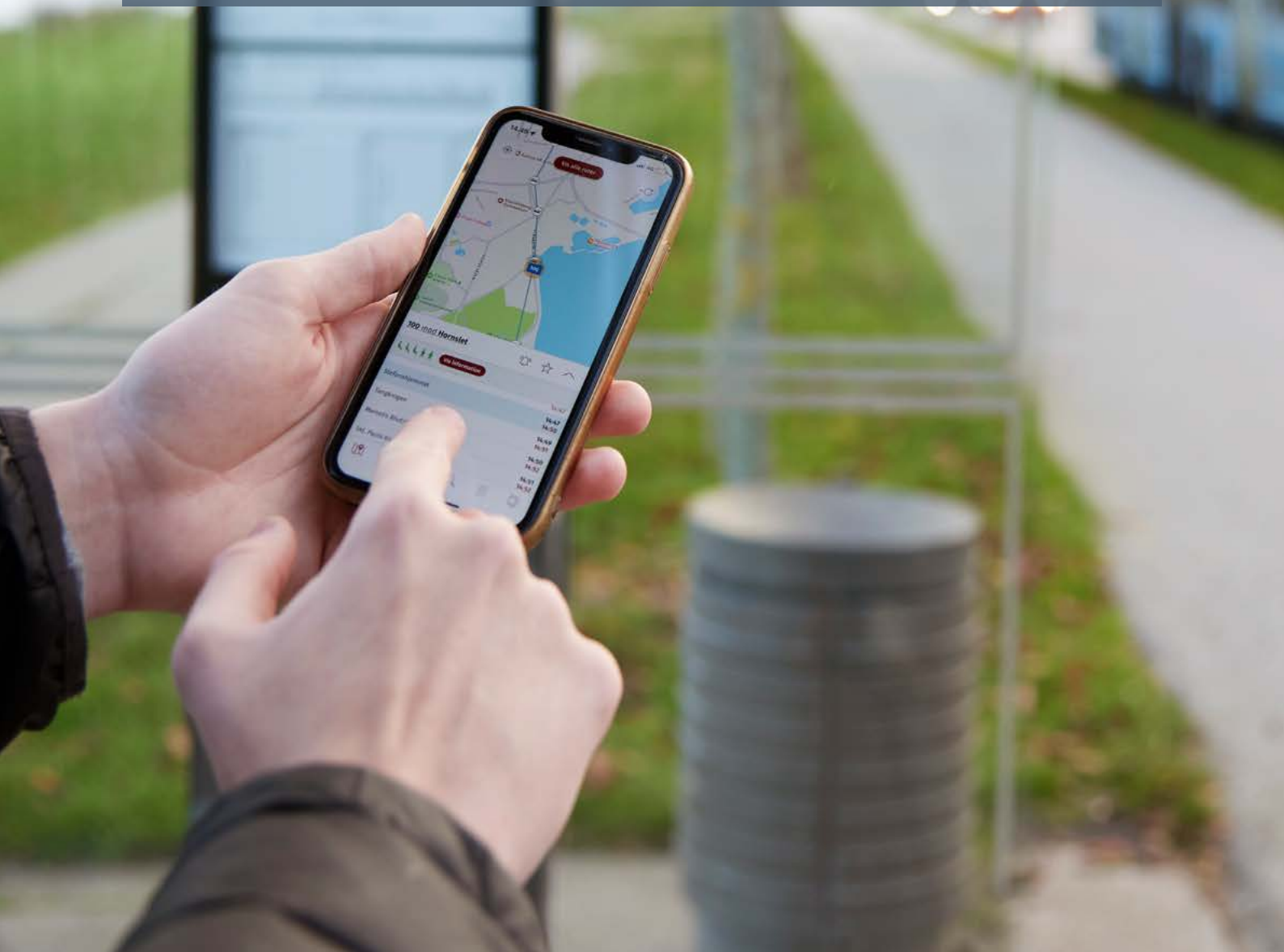
 midttrafik

Køb din billet i Midttrafik app 

Samarbejde, information og kommunikation

- Indsatser i planperioden

- > Vi vil indgå et samarbejde med interesserede virksomheder og lave forsøg med henblik på at få flere til at køre kollektivt til arbejde. Vi vil i planperioden afdække, hvilke større virksomheder eller erhvervsområder i Midttrafiks område, der med fordel kan indgås et samarbejde med, og i samarbejde med den/de pågældende kommune(r) vil vi tage initiativ til et samarbejde.
- > Vi vil fortsætte med udviklingen af kørsel til større arrangementer, så som festivaller, og herigennem forsøge at få flere lejlighedsvist rejsende til at få kendskab til vores produkter. Ligeledes vil vi indgå et samarbejde med kommercielle aktører og lave forsøg med kørsel til events, for at tiltrække flere nye og lejlighedsvist rejsende ind i den kollektive trafik.
- > Vi vil indgå samarbejde med andre mobilitetsudbydere, med fokus på at skabe sammenhæng i den samlede rejse for vores kunder.
- > Vi vil samarbejde med øvrige trafikselskaber omkring en national MaaS-løsning, som skal integreres i Rejseplanen.
- > Vi vil udbrede kendskabet til vores produkter, både den ordinære kollektive trafik og vores Flextrafikprodukter.
- > Vi vil i vores kommunikationsindsats have et særligt fokus på de unge som fremtidens kunder.
- > Vi vil lave forsøg med undervisningsmateriale til folkeskole-niveau, og herved påvirke børn og deres forældre positivt ift. den kollektive trafik.



Bilag 1 - Takstens historie

2007: Bestyrelsen besluttede i 2007, at taksten på handicapkørsel i alle kommuner, bortset fra Aarhus Kommune, skulle være til 3 kr. pr. km, min. 30 kr. pr. 1. januar 2008. Dette oplæg var i høring i kommunerne.

Taksten i Aarhus Kommune fulgte buszonetaksten.

2010/2011/2012: I 2010 godkendte bestyrelsen, at administrationen i samarbejde med udvalgte repræsentanter i kommunerne, skulle arbejde på et oplæg til en fælles takst i hele regionen, inkl. Aarhus Kommune.

Oplægget til taksten blev 3 kr. pr. km, min. 30 kr. tom. 100 km. Bestyrelsen godkendt i juni 2011 dette og implementeringen skete d. 1. marts 2012. Inden bestyrelsen blev forelagt oplægget, havde det været i høring i kommunerne.

Det blev også vedtaget i juni 2011, at hvis turen er mere end 100 km er taksten 9 kr. pr. km fra 101 km. Dette blev også implementeret fra marts 2012.

2018: Bestyrelsen godkendt i 2018, at give 50 % rabat for medrejsende (op til to stk.) på handicapkørsel med implementering fra d. 1. januar 2019.

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

21. november 2022

Journalnr.:
5.5.6-00028-2020

Sagsbehandler:
Christina Nysten Justesen

E-mail:
cnj@midttrafik.dk

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

Regnskab 2021

Indhold

Indledning	3
COVID-19	3
Udgifter, passagerindtægter og tilskud	3
Indtægtsfinansiering	3
Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling	4
Euronorm og drivmiddel.....	4
Økonomiske nøgletal	5
Rejsenøgletal	9
Klima- og miljønøgletal.....	12

Indledning

Trafiksselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2021 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafiksselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt). Dette betyder, at der vil forekomme afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafiksselskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer, fordi trafiksselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

Kommuner, som udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden fast forbindelse til andre kommuner, kan jf. § 1, stk. 3 i lov om trafiksselskaber undlade at deltage i et trafiksselskab, og kommunen skal i så fald varetage de opgaver, der påhviler trafiksselskaberne. Tre kommuner har indtil videre valgt, selv at varetage opgaverne som trafiksselskab.

Fanø, Samsø og Ærø Kommuner har overtaget ansvaret for den kollektive trafik, og kommunerne indgår derfor særskilt i denne statistik.

COVID-19

COVID-19 har sat et tydeligt aftryk på den kollektive trafik i både 2020 og 2021. Dette gælder også for den offentlige buskørsel, og der er dermed store ændringer i nogle af nøgletallene ift. 2019. Der er således en generel tendens til et faldende passagertal og dermed et fald i billetindtægter.

Trafiksselskaberne har haft mulighed for at søge om kompensation for COVID-19 merudgifter og mindreindtægter i 2021. Den af staten udbetalte COVID-19 kompensation til det enkelte trafiksselskab fremgår af tabel 1.

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafiksselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafiksselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafiksselskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus de samlede regionale og kommunale tilskud.

Indtægtsfinansiering

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort og kontrolafgifter).
- Kommunal finansiering, som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort).
- Regional finansiering, som udgøres af regionale tilskud til trafiksselskabets offentlige buskørsel.

- Statslig finansiering, som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (ungdomskort, blinde/svagtseende, pensionist- og børnerabatter, værnepligtshort og off peak-kompensation)

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten, som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (ungdomskort, blinde og svagtseende, børne- og pensionistrabatter, værnepligtshort og off peak-kompensation)
- Indtægter fra kommuner, som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (eks. køb af skolekort).

Euronorm og drivmiddel

Der er større og større fokus på klimaet og den offentlige trafiks indflydelse herpå. Som noget nyt er trafikselskaberne derfor blevet bedt om at angive hvilke drivmidler busserne kører på, samt hvilken euronorm dieselbusserne opfylder. Langt størstedelen af busserne kører på fossile brændstoffer, som i dette tilfælde er diesel, men der findes også alternative drivmidler som el, biodiesel, HVO og Biogas. Biodiesel er et fossilfrit plantebaseret alternativ til diesel, mens HVO er syntetisk diesel, som er baseret på biobrændstof.

Dieselbusserne er kendetegnet ved at opfylde en euronorm. Euronormen fortæller hvilket EU-direktiv om luftforurening busserne lever op til. Euronormen sætter grænser for hvor mange stoffer en bus må udlede, og formålet med euronormerne er at beskytte luftkvaliteten og reducere udledningen af drivhusgasser. Euronormernes krav er blevet skrapere over årene, hvorfor busser med nyere euronormer (højere tal) udleder færre stoffer end dem med ældre euronormer. Enkelte busser er så gamle, at de er fra før den første euronorm blev indført, hvorfor disse er karakteriseret som "Præ-euronorm". EEV står for Enhanced Environmentally friendly Vehicle og er en standard, der blev indført imellem Euronorm 5 og Euronorm 6.

Formålet med at inkludere data om drivmiddel og euronorm er, at kunne følge omstillingen til nulemissionsbusser over tid. Data for drivmidler og euronorm kan findes i slutningen af denne statistik.

Økonomiske nøgletal

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik (1)	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Udgifter										
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.278,7	52,8	548,4	637,7	1.466,7	744,5	13,1	3,4	5,0	6.750,3
Salgsudgifter (inkl. løn)	215,6	0,7	17,0	36,0	88,0	49,3	0,0	0,0	0,1	406,7
Administration (inkl. løn)	185,0	3,1	36,7	28,0	59,6	40,0	0,3	0,3	0,4	353,2
Samlede udgifter	3.679,3	56,6	602,1	701,6	1.614,3	833,7	13,4	3,7	5,5	7.510,2
Passagerindtægter										
Billetter/kort	997,4	13,8	165,1	113,9	352,0	157,0	0,0	0,2	0,6	1.800,2
Offentlige instanser	173,0	9,1	38,9	54,9	107,0	55,8	0,1	0,2	0,0	439,0
Andre inkl. Kontrolafgifter	34,7	0,0	4,2	1,1	7,6	1,2	0,0	0,0	0,0	48,8
Samlede passagerindtægter	1.205,1	22,9	208,1	169,8	466,7	214,1	0,1	0,4	0,6	2.288,0
Tilskud (2)										
Tilskud fra regioner	507,0	0,0	89,4	109,0	259,3	157,8	0,0	0,0	0,0	1.122,5
Tilskud fra kommuner	1.520,3	24,7	241,4	331,2	651,1	340,9	13,3	3,0	4,8	3.130,6
Samlede tilskud	2.027,3	24,7	330,7	440,2	910,4	498,8	13,3	3,0	4,8	4.253,1
COVID-19 tilskud fra staten	447,0	9,1	63,2	91,5	244,9	120,8	0,0	0,3	0,0	976,8
Samlede indtægter (3)	3.232,4	47,6	538,8	610,1	1.377,1	712,8	13,4	3,4	5,5	6.541,1

(1) Differencen mellem Midttrafiks udgifter og indtægter skyldes, at Midttrafiks resultat ikke bliver byrdefordelt til Midttrafiks ejere

(2) Tilskud er et udtryk for trafikelskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikelskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafikelskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

(3) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafikelskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (mio. kr.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Efterregulering af tilskud										
Efterregulering fra/til regioner	2,4	0,0	-3,0	3,9	0,0	-1,1	0,0	0,0	0,0	2,2
Efterregulering fra/til kommuner	41,9	0,0	1,7	6,4	0,0	6,9	0,0	0,0	0,0	56,9
Samlet efterregulering	44,3	0,0	-1,3	10,3	0,0	5,9	0,0	0,0	0,0	59,1

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafikelskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikelskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafikelskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafikselkab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Driftsudgifter (inkl. løn)</i>										
Kontraktbetaling	3.173,1	52,4	517,0	628,9	1.404,0	732,4	13,1	3,4	5,0	6.529,2
EDB-omkostninger	26,4	0,1	15,2	1,8	15,4	7,6	0,0	0,0	0,0	66,5
Chaufførlokaler	9,2	0,0	0,1	0,2	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	11,8
Billetteringsudstyr	-0,4	0,4	5,0	1,3	13,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,2
Radioudstyr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	60,7	0,0	9,7	5,4	34,2	1,5	0,0	0,0	0,0	111,5
Stoppesteder	9,8	0,0	1,4	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	12,0
Driftsudgifter i alt	3.278,7	52,8	548,4	637,7	1.466,7	744,5	13,1	3,4	5,0	6.750,3
<i>Salgsudgifter (inkl. løn)</i>										
Provision	20,3	0,2	0,0	0,0	0,0	-1,4	0,0	0,0	0,0	19,1
Markedsføring og info.	69,5	0,4	11,2	7,7	11,8	7,2	0,0	0,0	0,1	108,0
Rejsehjemmel	0,1	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Kundecenter, salg og distribution	15,8	0,0	5,8	10,2	12,6	12,2	0,0	0,0	0,0	56,6
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,1	0,0	0,0	9,0	7,0	0,0	0,0	0,0	16,1
Rejsekort	110,0	0,0	0,0	18,0	54,0	24,2	0,0	0,0	0,0	206,3
Salgsudgifter i alt	215,6	0,7	17,0	36,0	88,0	49,3	0,0	0,0	0,1	406,7
<i>Administrationsudgifter (inkl. løn)</i>										
Bygninger og inventar	11,6	0,4	2,5	1,4	7,4	2,8	0,0	0,0	0,0	26,1
Konsulenter, revision, advokat	25,4	0,0	3,0	0,4	3,3	8,3	0,0	0,0	0,0	40,6
Møder, rejser	1,4	0,0	0,1	0,3	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	2,1
EDB	18,8	0,5	5,4	2,8	11,8	6,2	0,0	0,0	0,0	45,4
Kontor, telefon, mv.	10,3	0,1	1,6	0,4	0,3	0,4	0,3	0,0	0,0	13,4
Personale og uddannelse	9,8	0,2	1,8	0,4	2,1	0,3	0,0	0,0	0,0	14,5
Løn	118,5	2,0	22,2	22,2	34,0	21,5	0,0	0,3	0,4	221,1
Renter	-10,8	0,0	0,0	0,2	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	-10,2
Ej specificeret	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Administrationsudgifter i alt	185,0	3,1	36,7	28,0	59,6	40,0	0,3	0,3	0,4	353,2
Samlede udgifter	3.679,3	56,6	602,1	701,6	1.614,3	833,7	13,4	3,7	5,5	7.510,2

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafikselkab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	89%	93%	91%	91%	91%	89%	98%	92%	91%	90%
Salgsudgifter (inkl. løn)	6%	1%	3%	5%	5%	6%	0%	0%	2%	5%
Adm. udgifter (inkl. løn)	5%	5%	6%	4%	4%	5%	2%	8%	7%	5%
Samlede udgifter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Passagerbetaling</i>										
Billetter/kort	997,4	13,8	165,1	113,9	352,0	157,0	0,0	0,2	0,6	1.800,2
Andre (cykel, post mv.)	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,8
Kontrolafgifter	34,7	0,0	4,2	0,3	7,6	1,1	0,0	0,0	0,0	48,0
Passagerbetaling i alt	1.032,1	13,8	169,3	115,0	359,7	158,2	0,0	0,2	0,6	1.849,0
<i>Indtægter fra staten</i>										
UU-kort Unge på ungdomsuddannelser	39,3	1,5	11,4	7,3	22,6	15,5	0,0	0,0	0,0	97,7
VU-kort Unge på videregående uddannelser	20,7	0,0	1,6	0,6	5,8	1,7	0,0	0,0	0,0	30,4
XU-kort (16-19 årige)	7,6	0,2	0,7	0,0	1,4	1,7	0,0	0,0	0,0	11,6
Blinde og svagtseende	2,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	2,4
Off peak	60,8	1,0	4,2	4,1	19,1	9,3	0,0	0,0	0,0	98,6
Børnerabatordningen	23,8	1,8	12,8	15,9	38,1	14,8	0,1	0,1	0,0	107,3
Værnepligtskort	2,3	0,2	0,3	1,3	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	8,1
Andre indtægter	4,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3
Indt. fra staten i alt	160,5	4,9	31,1	30,5	89,0	45,2	0,1	0,1	0,0	361,5
<i>Indtægter fra kommune</i>										
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Køb af skolekort	12,5	4,2	7,7	24,3	18,0	10,5	0,0	0,1	0,0	77,4
Indtægter fra kommune i alt	12,5	4,2	7,7	24,3	18,0	10,6	0,0	0,1	0,0	77,5
Samlede passagerindtægter	1.205,1	22,9	208,1	169,8	466,7	214,1	0,1	0,4	0,6	2.288,0

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Passagerbetaling	86%	60%	81%	68%	77%	74%	0%	51%	97%	81%
Indtægter fra staten	13%	21%	15%	18%	19%	21%	100%	21%	3%	16%
Indtægter fra kommune	1%	18%	4%	14%	4%	5%	0%	28%	0%	3%
Samlede passagerindtægter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Passagerfinansieringsgrad	33%	40%	35%	24%	29%	26%	1%	12%	12%	30%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som de samlede passagerindtægters andel af de samlede udgifter.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikselvskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>										
Busdrift	347,8	0,0	50,0	98,7	195,7	142,5	0,0	0,0	0,0	834,8
Fællesudgifter	159,1	0,0	39,3	10,3	63,5	15,3	0,0	0,0	0,0	287,6
Regionale tilskud i alt	507,0	0,0	89,4	109,0	259,3	157,8	0,0	0,0	0,0	1.122,5
<i>Kommunale tilskud</i>										
Busdrift	1.364,4	18,8	195,7	301,3	545,7	311,9	13,3	3,0	4,8	2.758,8
Fællesudgifter	155,9	5,9	45,6	29,9	105,4	29,0	0,0	0,0	0,0	371,8
Kommunale tilskud i alt	1.520,3	24,7	241,4	331,2	651,1	340,9	13,3	3,0	4,8	3.130,6
Samlet tilskud	2.027,3	24,7	330,7	440,2	910,4	498,8	13,3	3,0	4,8	4.253,1

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Regionale tilskud</i>										
Busdrift	69%	-	56%	91%	75%	90%	-	-	-	74%
Fællesudgifter	31%	-	44%	9%	25%	10%	-	-	-	26%
Regionale tilskud i alt	100%	-	100%	100%	100%	100%	-	-	-	100%
<i>Kommunale tilskud</i>										
Busdrift	90%	76%	81%	91%	84%	91%	100%	100%	100%	88%
Fællesudgifter	10%	24%	19%	9%	16%	9%	0%	0%	0%	12%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Tilskud</i>										
Regionale tilskud	25%	0%	27%	25%	28%	32%	0%	0%	0%	26%
Kommunale tilskud	75%	100%	73%	75%	72%	68%	100%	100%	100%	74%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, offentlig bustrafik, Regnskab 2021 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	28%	24%	28%	16%	22%	19%	0%	6%	11%	25%
Kommunal finansiering (3)	42%	51%	41%	51%	41%	42%	99%	83%	88%	43%
Regional finansiering	14%	0%	15%	16%	16%	19%	0%	0%	0%	15%
Statens finansiering	4%	9%	5%	4%	6%	5%	1%	3%	0%	5%
I alt	88%	84%	89%	87%	85%	86%	100%	92%	100%	87%

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter. I 2021 summer denne ikke til 100 % for de trafikselvskaber, som desuden har fået udbetalt COVID-19 kompensation fra staten.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykler, post mv.) og kontrolafgift. Det er eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Rejsenøgletal

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, offentlig bustrafik, Regnskab 2021

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Trafikkontrollører	65,9	0,4	9,5	4,8	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	83,4
Administration	280,5	4,2	66,1	59,6	91,7	57,2	1,0	1,0	1,0	562,3
Medarbejdere til administration af indtægtsdækket virksomhed	0,0	0,0	0,0	0,0	13,1	2,8	0,0	0,0	0,0	15,9
Andre	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	2,2
Samlet antal årsværk	346,4	4,6	75,6	65,1	104,8	64,4	1,0	1,0	1,0	663,8

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, offentlig bustrafik, Regnskab 2021

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø (1)	Alle
Antal driftsbusser	1.185,5	30,0	337,0	410,0	815,0	449,0	6,0	3,0	5,0	3.240,5
Køreplankm (i tus)	106.441,9	2.991,1	19.152,8	27.711,9	69.477,5	32.864,6	392,9	135,5	0,0	259.168,2
Køreplankm pr.bus	89.787,7	99.704,0	56.833,2	67.589,9	85.248,5	73.195,2	65.476,4	45.166,7	0,0	79.978,2
Køreplantimer (i tus)	4.077,6	76,7	630,2	804,4	1.854,5	913,7	10,6	5,5	11,3	8.384,5
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,1	39,0	30,4	34,5	37,5	36,0	37,1	24,6	0,0	30,9
Køreplantimer pr. bus	3.439,6	2.556,6	1.870,1	1.961,9	2.275,4	2.034,9	1.765,0	1.835,0	2.264,0	2.587,4
<i>Pr. køreplantime (kr./time):</i>										
Passagerindtægter (2)	295,5	298,6	330,3	211,2	251,6	234,3	13,7	81,0	56,6	272,9
Tilskud	497,2	321,8	524,7	547,3	604,3	545,9	1.255,9	536,2	424,9	532,3

(1) Samsø Kommune skiftede i august 2020 fra rutebusser til telebusser, hvorfor alle busser er talt med, selvom der typisk kun er 3 busser i drift ad gangen.

(2) Samlede passagerindtægter består af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, offentlig bustrafik, Regnskab 2021

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.671,8	39,6	495,8	723,2	1.338,1	591,7	6,0	3,4	3,7	5.873,4
Antal påstigninger (i mio.)	117,6	1,1	9,0	9,1	35,4	11,6	0,3	0,0	0,0	184,1
Antal rejser (i mio.)	99,9	1,1	7,8	7,8	34,6	10,0	0,3	0,0	0,0	161,6
Transportarbejde (i mio. personkm)	608,6	13,8	139,4	113,2	445,7	125,0	4,4	0,2	0,3	1.450,5
<i>Pr. indbygger</i>										
Køreplantimer	1,5	1,9	1,3	1,1	1,4	1,5	1,8	1,6	3,0	1,4
Køreplankm.	39,8	75,5	38,6	38,3	51,9	55,5	65,2	39,5	0,0	44,1
Påstigninger	44,0	27,9	18,2	12,5	26,4	19,6	46,8	6,3	8,7	31,3
Rejser	37,4	27,9	15,8	10,8	25,9	16,9	46,8	6,3	7,2	27,5
Personkm	227,8	348,6	281,2	156,5	333,1	211,2	729,6	61,0	74,3	247,0
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>										
Regionalt tilskud	189,7	0,0	180,2	150,8	193,8	266,7	0,0	0,0	0,0	191,1
Kommunalt tilskud	569,0	622,6	486,8	458,0	486,6	576,1	2.207,4	861,3	1.294,5	533,0
Samlet tilskud pr. indbygger	758,8	622,6	667,1	608,8	680,3	842,9	2.207,4	861,3	1.294,5	724,1

(1) Indbyggertal for 1. kvartal 2022.

Tabel 14. Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, offentlig bustrafik, Regnskab 2021

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT (1)	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Køreplantimer (i tusinde)</i>										
Regionalruter	886,8	65,0	281,8	234,7	640,1	300,5	0,0	0,0	0,0	2.408,9
Lokalruter	824,3	0,0	81,4	240,9	233,2	246,4	10,6	0,5	1,6	1.638,8
Bybusruter	2.358,3	4,8	250,2	328,8	878,2	355,2	0,0	0,0	0,0	4.175,4
Åbne skolebusruter	8,3	6,9	0,0	0,0	103,0	0,0	0,0	3,2	0,0	121,3
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	9,8	11,6
Flextur	0,0	0,0	16,8	0,0	0,0	11,6	0,0	0,0	0,0	28,4
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køreplantimer i alt	4.077,6	76,7	630,2	804,4	1.854,5	913,7	10,6	5,5	11,3	8.384,5
<i>Påstigere (i tusinde)</i>										
Regionalruter	24.363,2	978,0	3.706,7	2.199,0	8.421,7	0,0	0,0	0,0	0,0	39.668,5
Lokalruter	15.207,7	0,0	836,7	2.420,4	2.014,4	0,0	281,8	1,6	5,5	20.768,1
Bybusruter	77.983,4	41,5	4.394,1	4.435,9	24.950,6	0,0	0,0	0,0	0,0	111.805,6
Åbne skolebusruter	78,6	85,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,0	0,0	178,3
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,0	26,8	32,8
Flextur	0,0	0,0	79,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	79,3
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Påstigere i alt	117.632,9	1.105,3	9.016,8	9.055,3	35.386,7	11.598,8	281,8	21,6	32,3	184.131,5
<i>Køreplankm (i tusinde)</i>										
Regionalruter	28.857,9	2.686,2	10.654,0	10.433,4	31.366,5	13.653,4	0,0	0,0	0,0	97.651,5
Lokalruter	24.234,3	0,0	2.815,7	9.346,4	8.162,1	9.708,4	392,9	14,1	0,0	54.673,8
Bybusruter	53.058,5	112,4	5.059,5	7.932,0	26.344,6	9.105,6	0,0	0,0	0,0	101.612,6
Åbne skolebusruter	291,2	192,5	0,0	0,0	3.604,4	0,0	0,0	109,7	0,0	4.197,8
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,7	0,0	11,7
Flextur	0,0	0,0	623,6	0,0	0,0	397,3	0,0	0,0	0,0	1.020,9
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køreplankm i alt	106.441,9	2.991,1	19.152,8	27.711,9	69.477,5	32.864,6	392,9	135,5	0,0	259.168,2

(1) NT er ikke i stand til at opdele påstigere på ruteniveau for 2021.

Klima- og miljøøgletal

Tabel 15. *Bussernes drivmidler og euronorm, offentlig bustrafik, Regnskab 2021*

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Ærø	Fanø	Samsø	Alle
<i>Antal busser på drivmiddel</i>										
El	103,6	0,0	23,0	29,0	54,0	0,0	0,0	0,0	0,0	209,6
Brint	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Biodiesel	117,0	0,0	0,0	0,0	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	131,0
Naturgas	0,0	0,0	0,0	50,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	85,0
Diesel	915,0	30,0	289,0	331,0	605,0	352,0	0,0	3,0	5,0	2.530,0
HVO	0,0	0,0	7,0	0,0	107,0	69,0	0,0	0,0	0,0	183,0
CBG	37,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,0	0,0	0,0	0,0	65,0
Andre drivmidler	0,0	0,0	18,0	0,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,0	24,0
Busser i alt	1.172,6	30,0	337,0	410,0	815,0	449,0	6,0	3,0	5,0	3.227,6
<i>Bussernes euronorm</i>										
Præ-euronorm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Euronorm 1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Euronorm 2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Euronorm 3	26,7	0,0	5,0	14,0	12,0	4,0	0,0	0,0	0,0	61,7
Euronorm 4	28,2	2,0	5,0	21,0	39,0	19,0	0,0	3,0	0,0	117,2
Euronorm 5	36,7	12,0	29,0	215,0	38,0	77,0	0,0	0,0	2,0	409,7
EEV	314,0	0,0	81,0	131,0	212,0	137,0	0,0	0,0	0,0	875,0
Euronorm 6	663,4	16,0	194,0	0,0	460,0	115,0	6,0	0,0	3,0	1.457,4
Euronorm irrelevant	103,6	0,0	23,0	29,0	54,0	97,0	0,0	0,0	0,0	306,6
Busser i alt	1.172,6	30,0	337,0	410,0	815,0	449,0	6,0	3,0	5,0	3.227,6

Trafikstyrelsen udgiver statistikker, der dækker den offentlige servicetrafik. Udover denne statistik, der omhandler offentlig buskørsel, udgives statistikker for handicapkørslen, ikke-statslige jernbaner, de forventede udbud samt entreprenørerne.

Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
www.tbst.dk

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2021 ekskl.
handicapkørsel**