



Aarhus, 2. december 2022

**Bilagssamling
til åben dagsorden til møde i repræsentantskabet for
Midttrafik
den 9. december 2022 kl. 10.30
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.

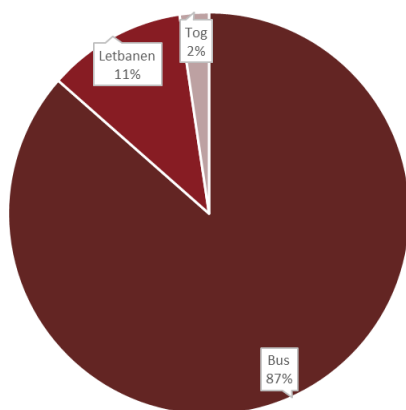
Resultat til efterregulering for 2022 er på -0,7 mio. kr. og fordeles ud til Midttrafiks bestillere primo januar 2023.

Tabel 1. Budget 2023

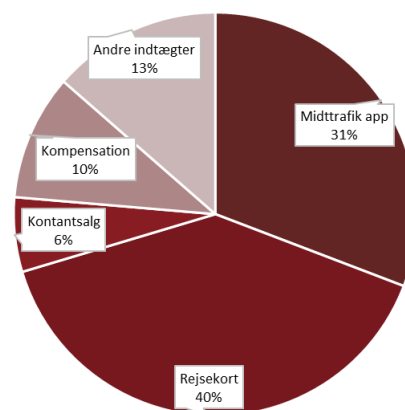
Tabell	Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	B2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *	Takststigning (4,9 %)
Busdrift												
2	Indtægter	-459,8	-660,8	-	-648,0	-665,8	-699,0	-699,0	-699,0	-4,9	-	-20,7
3	Operatøruddgifter	1.408,4	1.375,3	76,5	1.535,7	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 trafikskabernes økonomiske udfordring i 2023 vedrørende de stigende priser. Trafikskaberne forventer i alt at modtage 140 mio. kr., som fordeles mellem trafikskaberne 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%
EI-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	0,8	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 samtaletid 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	-	-
Rejskort - 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.

Table 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	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafikskelskaber 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	-
Trafikselskaber 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

DATA DREVEN 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

Det 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>Norrdjurs</p>	<p>Norrdjurs Kommune har følgende bemærkninger.</p> <p>Af budgetaftalen for 2023- 2026 i Norrdjurs 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 1428 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

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 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.

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 høringssvaret, 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

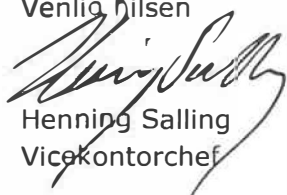
Midttrafik har den 24. juni udsendt budget 2023 i politisk høring med svarfrist den 31. oktober 2021.

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

Side 1

Modtager Repræsentantskabet for Midttrafik

Udarbejdet af Johanne Seest Hebsgaard, Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne **Bilag 1 – Kundernes møde med den harmoniserede åbne flextrafik**

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

18. november 2022

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:
dgi@midttrafik.dk

Den åbne flextrafik efter harmoniseringen

Midttrafiks åbne flextrafik kan som hidtil bruges af alle kunder i modsætning til de ordninger (fx handicapkørsel og patientbefordring), der kræver visitering af en kommune eller regionen.

Den åbne flextrafik har tre serviceniveauer:

- **Flextur:** Et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse. Taksten er som udgangspunkt 7 kr./km, min. 35 kr.
 - En kommune kan have en byzone, hvor kørsel i eller til/fra byzonen er til en højere takst for at undgå konkurrence med den almindelige kollektive trafik. Prisen er 14 kr./km, min. 100 kr.
 - En kommune kan udpege et knudepunkt, hvor kommunen ønsker at gøre det billigere for kunderne at køre til/fra. Her er taksten 3 kr./km, min 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km.
- **Plustur:** Et tilbud om kørsel mellem en adresse og den kollektive trafik, så kunden kan blive kørt den første/sidste del af en tur med kollektiv trafik med flextrafik. Taksten er 3 kr./km, min. 22 kr. Det vil være muligt at bruge rejsehjemmel fra kollektiv trafik.
- **Flexbus:** Et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder i en køreplan, hvor en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den. Taksten er den samme som i kollektiv trafik, og der kan bruges rejsehjemmel fra kollektiv trafik.

Ændringen for kunderne

I forhold til ordningerne før harmoniseringen vil kunderne helt overordnet opleve disse forbedringer i den åbne flextrafik:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét

sted for at få et overblik over mulighederne med kollektiv trafik inkl. åben flextrafik.

- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bestilles som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

Midttrafik kan give kunderne en bedre information om mulighederne, når der ikke skal tages højde for lokale forhold.

Nuværende bestillingskanaler som telefon, app og hjemmeside fastholdes som supplement. Kunderne vil kunne bestille de tre serviceniveauer på flg. måde:

- Rejseplanen: Flextur, Plustur og Flexbus
- Midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app: Flextur
- Telefonisk henvendelse til Midttrafiks bestillingsmodtagelse: Flextur og Flexbus

Administrationen vil udarbejde markedsføringsmateriale for de tre serviceniveauer, der kan bruges på tværs af hele Midttrafik og lokalt i de kommuner, der ønsker at promovere tilbuddet yderligere. Eksempler herpå præsenteres på bestyrelsesmødet.

Derudover udarbejder administrationen vejledning til kunderne i god tid inden implementeringen af harmoniseringen. Materialet vil blive udarbejdet i samarbejde med bl.a. Tilgængelighedsforum. Vejledningen vil både være skriftlig og i form af små videoer.

Rejseplanen

Den helt store fordel for kunderne ved harmoniseringen er, at Midttrafik får samlet alle tre serviceniveauer inden for den åbne flextrafik på den samme platform, som kunderne bruger til at søge en rejse med bus og tog – nemlig Rejseplanen.

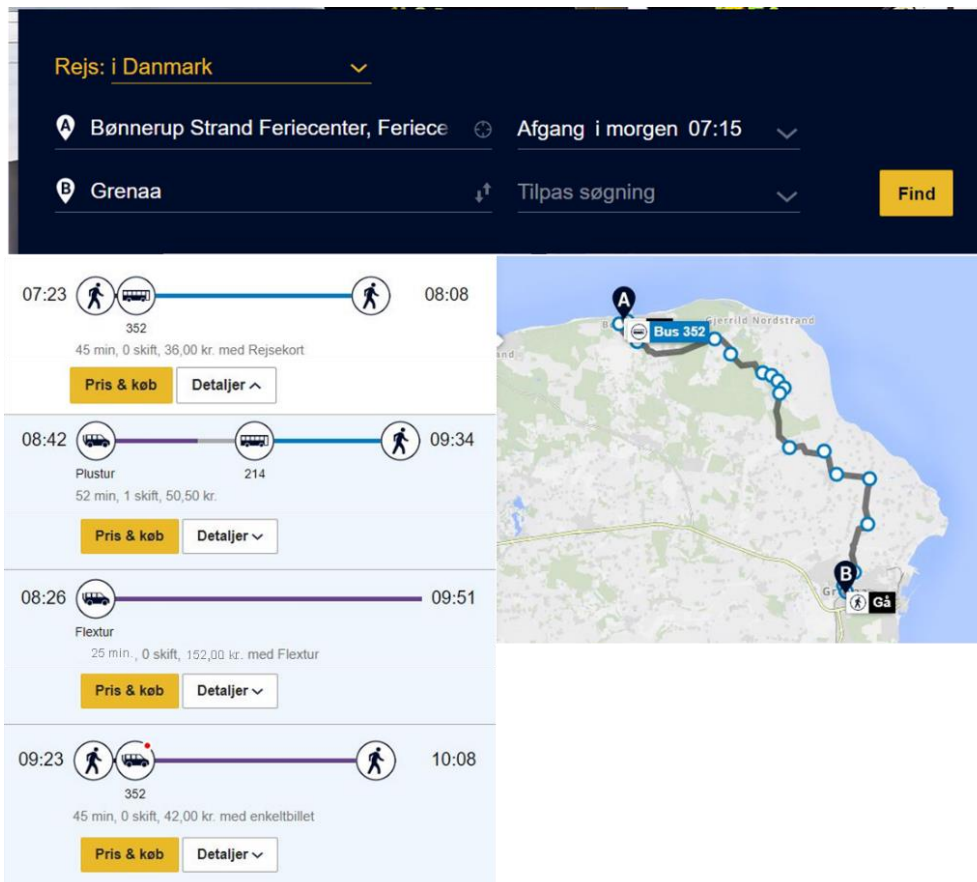
Rejseplanen er en af de mest anvendte websites i Danmark og generelt anerkendt for sin brugervenlighed. 90% af danskerne kender Rejseplanen, og 80% bruger den.

På Rejseplanen vil kunden kunne indtaste, hvor hun skal til og fra samt hvornår. Rejseplanen vil så vise alle de relevante muligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik.

Rejs: i Danmark

A Bønnerup Strand Feriecenter, Feriece Afgang i morgen 07:15

B Grenaa Tilpas søgning **Find**



07:23 08:08
352
45 min, 0 skift, 36,00 kr. med Rejsekort
Pris & køb Detaljer ^

08:42 09:34
Plustur 214
52 min, 1 skift, 50,50 kr.
Pris & køb Detaljer v

08:26 09:51
Flextur
25 min, 0 skift, 152,00 kr. med Flextur
Pris & køb Detaljer v

09:23 10:08
352
45 min, 0 skift, 42,00 kr. med enkeltbillet
Pris & køb Detaljer v

Eksemplet ovenfor er et *manipuleret* søgeresultat fra Midttrafiks område, da vi endnu ikke har Flextur på Rejseplanen.

En kunde har søgt på en rejse fra Bønnerup Strand Feriecenter til Grenaa og får præsenteret fire muligheder

- Bus på en afgang med rute 352 fra nærmeste stoppested
- Plustur fra adressen og hen til bus 214
- Flextur fra adressen hele vejen til Grenaa
- Flexbus på en afgang med rute 352 fra nærmeste stoppested

Kunden kan så vælge det, der passer hende bedst ift. tidspunkt og pris. Ved at trykke på knappen "pris og køb", kan hun købe billet og bestille den del af turen, der køres med åben flextrafik.

Flexbus og Flextur vil fortsat kunne bestilles via telefonen.

Det skal bemærkes til ovenstående eksempel, at kunden naturligvis kun får præsentere relevante muligheder. Der præsenteres således ikke Plustur, hvis kommunen ikke har udpeget knudepunkter til Plustur, hvis den ønskede tur ikke kan fortsættes med kollektiv trafik, eller hvis der er rejsemuligheder med kollektiv trafik på samme tidspunkt og strækning. Tilsvarende vil Flexbus også kun blive vist, når der er relevante afgange med Flexbus.

Modtager Repræsentantskabet for Midttrafik

Udarbejdet af Johanne Seest Hebsgaard, Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne **Bilag 2 – Et eksempel på mere overskuelig åben flextrafik**

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

18. november 2022

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Danni Giørtz-Jørgensen

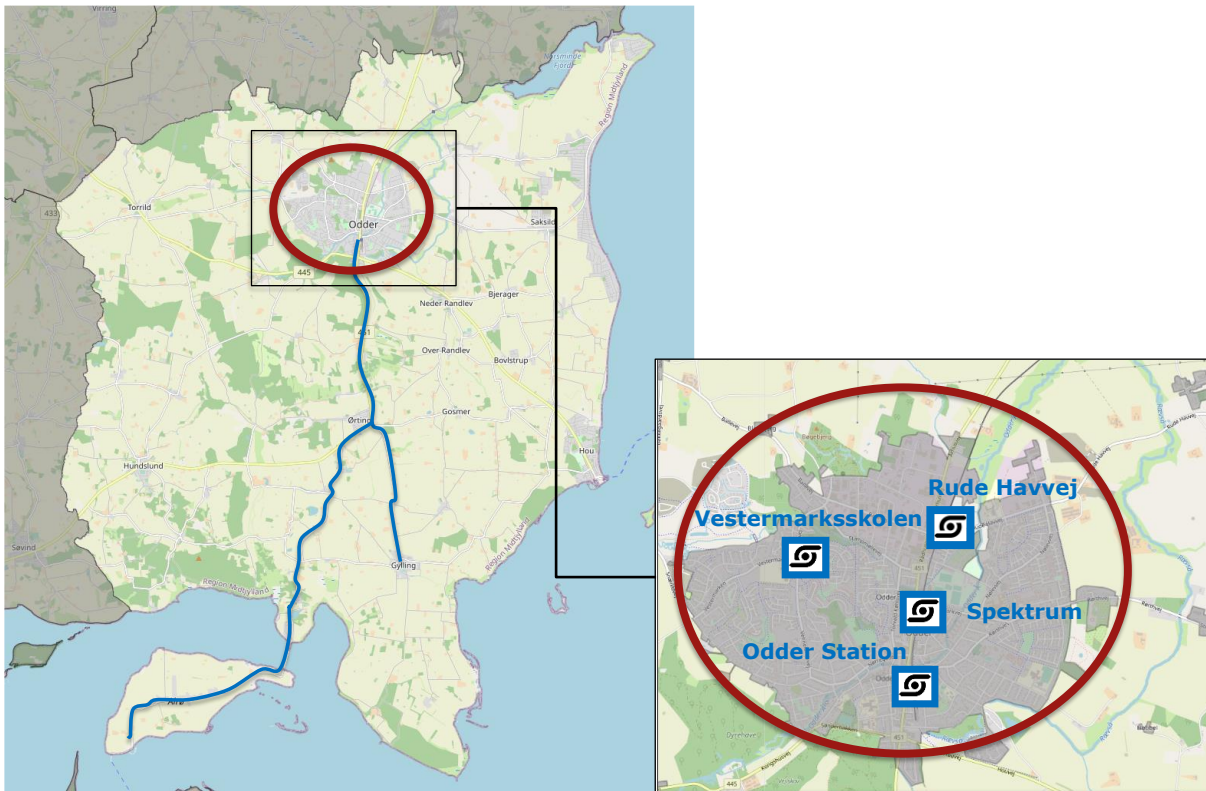
E-mail:
dgi@midttrafik.dk

Efter aftale med Odder Kommunes administration vises her et eksempel på, hvordan harmoniseringen vil gøre den åbne flextrafik mere overskuelig for kunderne.

Tilbuddet i dag

Odder Kommune tilbyder i dag:

- Flextur til 4 kr./km, min. 30 kr., med byzone (14 kr./km, min. 70 kr.) og fire knudepunkter (4 kr./km., min 30 kr.).
- Prisaftaler med Horsens og Skanderborg kommuner (samme priser som i Odder), men ikke med Aarhus kommune (derfor 14 kr./km, min. 100 kr.)
- To Flexbus ruter. Derudover Flexbus på udvalgte afgange på andre busruter.



Flextur-knudepunkter i dag – 4 kr./km, min. 30 kr.



Byzone



Flexbus

Takster i nuværende ordning

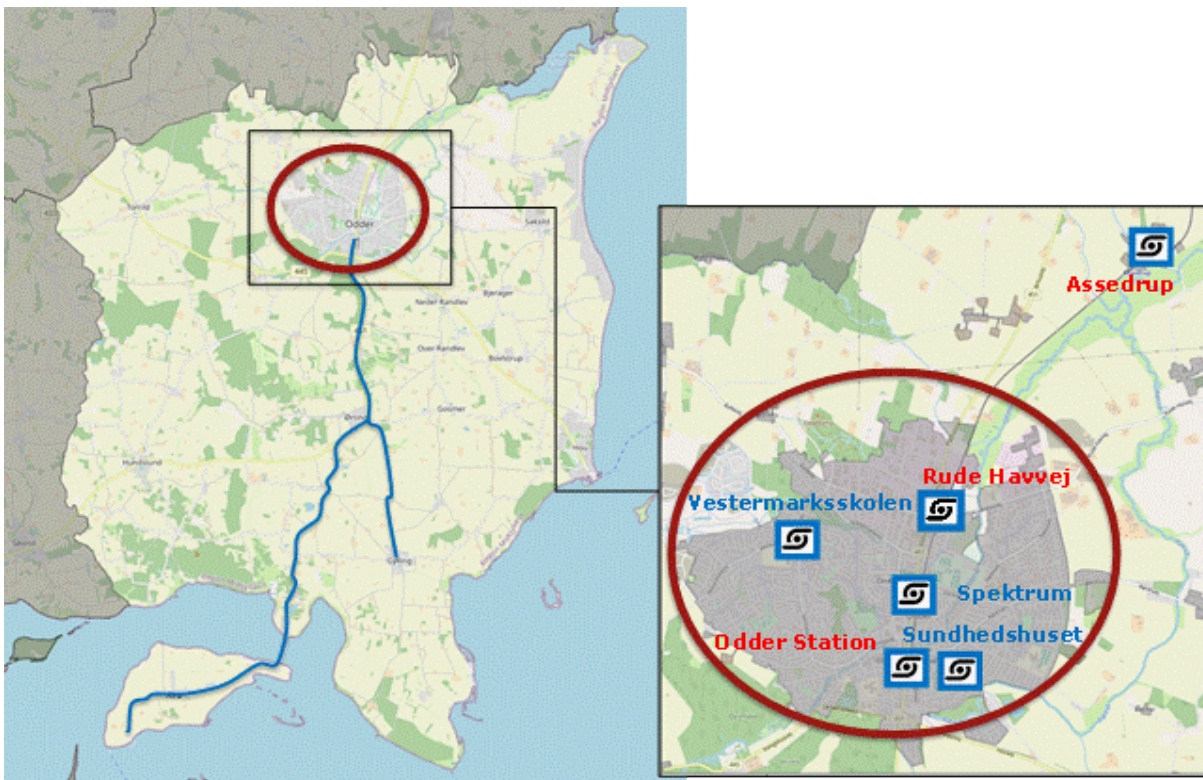
	Odder	Skanderborg (prisaf tale)	Horsens (pris- af tale)	Alle andre kommuner
Flextur - mellem adresser i oplandet	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flextur mellem opland og knudepunkter i byzone	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flextur internt i byzone	14. kr./km, min. 70 kr.		14. kr./km, min. 70 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flextur fra oplandet til selvvalgt adresse i byzone (ikke knudepunkt)	14. kr./km, min. 70 kr.	14. kr./km, min. 70 kr.	14. kr./km, min. 70 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flexbus	Kollektiv trafiks rejsehjemmel			

I Horsens Kommune er knudepunkterne: Trafikterminalen, Vitus Berings Plads, Horsens Sygehus og Horsens vaccinationscenter. Der er ikke byzone eller knudepunkter i Skanderborg

Efter harmoniseringen

Odder Kommune vil have:

- Byzonen opretholdes.
- Flextur til 7 kr./km, min. 35 kr. til alle adresser uden for byzoner i Odder Kommune og alle andre kommuner i Midttrafiks område.
- Man har valgt to yderligere knudepunkter, hvor man kan køre til for 3 kr./km, min 22 kr.
- Der indføres Plustur med tre knudepunkter, hvor man kan skifte til/fra den kollektive trafik.
- Fortsat to Flexbus-ruter og Flexbus på udvalgte afgange på andre busruter.



Flextur-knudepunkter fremover – 3 kr./km, min. 35 kr.

Knudepunkter markeret med rød tekst vil desuden kunne bruges til Plustur., dvs. betaling med kollektiv trafiks rejsehjemmel.



Byzone



Flexbus

Takster efter harmonisering

Uanset kommune	
Flextur mellem adresser i oplandet	7 kr./km, min. 35 kr.
Flextur mellem opland og knudepunkter	3 kr./km, min. 22 kr. for de første 20 km.
Flextur internt i byzone	14. kr./km, min. 100 kr.
Flextur fra oplandet til selvvalgt adresse i byzone (ikke knudepunkt)	14. kr./km, min. 100 kr.
Plustur	3 kr./km, min. 22 kr. Eller Gyldig rejsehjemmel fra anden kollektiv trafik hvis turen bestilles via Rejseplan i sammenhæng med anden kollektiv trafik.
Flexbus	Kollektiv trafiks rejsehjemmel

Modtager Repræsentantskabet for Midttrafik
Udarbejdet af Danni Giørtz-Jørgensen
Cc
Emne **Bilag 3 - Flextur til sygehuse**

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

18. november 2022

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:
dgi@midttrafik.dk

Sygehuse som knudepunkter

Det vil være oplagt for en kommune at udpege et sygehus som et knudepunkt i Flextur, så borgerne kan komme forholdsvis billigt til/fra sygehuset (3 kr./km, min. 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km).

Et sådant tilbud vil imødekomme et behov hos de patienter, der ikke er omfattet af regionens patientbefordring samt besøgende på sygehusene.

Finansiering

Flextur til 3 kr./km, kan aldrig hvile i sig selv. Det kræver offentlig medfinansiering svarende til forskellen mellem egenbetalingen og betalingen til vognmanden. Flextur finansieres altid af den kommune, hvor turen starter, uanset om turen går over en kommunegrænse. Det er ikke teknisk muligt at byrdefordere nettoomkostningen fx forholdsmæssigt efter turens længde i to eller flere kommuner eller efter kundens hjemkommune, da der er tale om ikke visiteret kørsel.

Sygehusene servicerer borgere fra flere kommuner, og derfor kan det udgøre en udfordring for de kommuner, hvor der ligger sygehuse. Den kommune, der har et sygehus, vil skulle finansiere hjemkørslen fra sygehuset, også selvom turen er til en anden kommune. Det kan afholde kommuner fra at udpege et knudepunkt i Flextur på et sygehus i kommunen.

Høringssvarene

Administrationen er opmærksom på, at flere kommuner i deres høringssvar har nævnt, at kørsel med Flextur til/fra knudepunkter på sygehuse enten bør finansieres af regionen eller fordeles på anden måde blandt kommunerne. Administrationen vil derfor følge særligt op på kørsel til sygehuse i det første år efter harmoniseringen.

Hvis evalueringen efter et år viser, at kørslen til sygehuse udgør et problem for den åbne flextrafik, vil administrationen drøfte en mulig anden løsning for netop denne type kørsel med kommunerne og regionen.

Anbefaling af løsning

En mulig anden løsning for kørsel til sygehus bør tilrettelægges, så ordningen ikke indfører øget kompleksitet for kunderne og kan håndteres administrativt.

Knudepunkter i Flextur udpeges af den enkelte kommune. Det er således den kommune, hvor et givent sygehus ligger, der skal udpege et knudepunkt på sygehuset. Knudepunktet vil så gælde for kunder fra både samme kommune og andre kommuner. Andre kommuner eller Midttrafik kan ikke udpege Flextur-knudepunkter på et sygehus, hvis sygehusets hjemkommune ikke ønsker det. De kommuner, der huser et sygehus, vil sandsynligvis være mere indstillede på at udpege Flextur-knudepunkt på et sygehus, hvis de ikke skal betale hjemrejsen for nabokommunernes borgeres besøg på sygehuset.

Løsningen på Regionshospitalet i Randers

En sådan løsning findes i dag på Regionshospitalet i Randers, hvor den er velafprøvet. Her kan kunder fra Syddjurs og Norddjurs kommuner køre til Regionshospitalet i Randers til en reduceret takst. Både turen frem og tilbage finansieres af den kommune, der i den "modsatte ende" af turen ift. sygehuset. Eksempelvis er alle ture fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers og retur til Syddjurs Kommune finansieret af Syddjurs Kommune. Så det koster ikke Randers Kommune noget, når kunder fra Syddjurs og Norddjurs kommuner kører med Flextur til og fra sygehuset. Randers Kommune betaler selv for alle ture, der starter og slutter i Randers Kommune.

Ordningen har været i kraft siden 1. januar 2020. Som det fremgår af tabellen, har der ikke været mange Flexture sammenlignet med, at der i 2020 var over 300.000 ambulante behandlinger og indlæggelser.

Flextur til knudepunktet på Regionshospitalet i Randers							
		2020		2021		1/1-14/11 2022	
Kommune	Retning	Antal	Netto-omk.	Antal	Netto-omk.	Antal	Netto-omk.
Norddjurs	Til hospitalet	17	3.885	22	3.144	8	856
Norddjurs	Fra hospitalet	17	3.399	12	1.818	5	59
I alt Norddjurs		34	7.284	34	4.962	13	915
Syddjurs	Til hospitalet	89	16.800	59	13.948	42	8.139
Syddjurs	Fra hospitalet	71	14.133	48	12.779	34	6.812
I alt Syddjurs		160	30.933	107	26.728	76	14.951

Tabellen viser, at antallet af ture er faldet fra 2020 til 2021 og tendensen ser ud til at fortsætte ind i 2022 i begge kommunerne.

Kommunernes nettoomkostning ved at tilbyde denne ordning til borgerne har været på hhv. 7.284 kr. og 30.933 kr. i 2020, i alt 38.217 kr.

Med Midttrafiks harmonisering bliver det som nævnt udgangspunktet, at den kommune, hvor sygehuset ligger, finansierer turen fra sygehuset. Hvis det havde været tilfældet i 2020, havde de to kommuner selv finansieret kørslen til hospitalerne med hhv. 3.885 kr. og 16.800 kr., og Randers Kommune havde haft en nettoomkostning på i alt 17.532 kr. for at køre kunderne tilbage til Syddjurs og Norddjurs kommuner fra hospitalet.

Fordelen ved løsningen

Denne løsning vil klart være administrationens anbefaling, hvis der skal laves en særlig model for Flextur til/fra knudepunkter på sygehuse, idet:

- Kunderne vil ikke opleve anderledes regler end for øvrige knudepunkter i Flextur, da det alene er den bagvedliggende finansiering, der håndteres anderledes. Kunderne vil kunne bestille Flextur til knudepunkter på sygehuse på samme vilkår og til samme pris som øvrige knudepunkter.
- Håndteringen af en sådan særordning er afprøvet på Regionshospitalet i Randers, så det kan håndteres administrativt.

Forudsætning for løsning

En løsning som på Regionshospitalet i Randers forudsætter enighed blandt alle kommunerne om at være villig til at finansiere ture både til og fra de sygehuse, hvor kommunen vælger at udpege et knudepunkt. Løsningen vil så gælde for alle kunder i Midttrafiks område, uanset hvor de skal køre fra for at komme til det givne sygehus. Når en kommune vælger at udpege et knudepunkt på et sygehus, skal knudepunktet kunne bruges på samme vilkår af alle kunder, uanset hvor de rejser fra inden for Midttrafiks område.

Hvis ikke den enighed kan opnås, så ordningen til et givent sygehus kun gælder for enkelte kommuner, vil vi genindføre kompleksitet, som er svær for kunderne at forstå, og som udfordrer vores mulighed for at få Rejseplanen til at håndtere Flextur. Vi skal eksempelvis ikke have en ordning, hvor rejser til lav takst til Regionssygehuset i Randers kun gælder fra Syddjurs og Norddjurs kommuner, men ikke fra Favrskov eller Viborg kommuner. Det vil genindføre kommunegrænser set fra kundernes perspektiv, og det vil ikke kunne understøttes på Rejseplanen.

Det er *ikke* en forudsætning for løsningen, at alle sygehuse får udpeget et eller flere knudepunkter. Hvis en kommune ikke har valgt at udpege et knudepunkt på et sygehus, vil kundernes tur til dette sygehus blot være til den almindelige takst (dvs. 7 kr./km, hvis det er uden for byzone eller 14 kr./km, hvis det er inden for byzone). Det vil gælde for alle kunder, uanset om de kommer fra samme kommune eller en anden kommune.

Enigheden blandt kommunerne *skal* således omfatte, at alle kommuner accepterer at betale frem- og tilbagekørslen til de sygehuse, hvor sygehusets hjemkommune udpeger et knudepunkt. Enigheden *kan* omfatte, at alle kommuner forpligter sig til at udpege knudepunkter på sygehuse i egen kommune.

IDÉOPLÆG - VISION FOR RØNDE BUSTERMINAL

FREMTIDENS GRØNNE MOBILITETSHUB



midttrafik

urban
creators



SØREN NYMARKSVEJ 3
8270 HØJBJERG

IDÉOPLÆG VEDR.
**VISION FOR RØNDE BUSTERMINAL, FREMTIDENS
GRØNNE MOBILITETSHUB**

SEPTEMBER 2022

UDARBEJDET I SAMARBEJDE MED:



KØBENHAVN:
URBAN CREATORS
NORDRE TOLDBØD 27
1259 KØBENHAVN
DANMARK

AALBORG:
URBAN CREATORS
STRANDVEJEN 9, 1
9000 AALBORG
DANMARK

INDHOLD

1/	Introduktion	3
2/	Hvad er et mobilitetshub?	4
3/	Vision for Mobilitetshub Rønde	6
4/	Fra busterminal til hub	8
	Fra busterminal til hub - hvad skal der til?	8
	Rønde Busterminal i dag	9
	Udfordringer vendes til potentialer	13
5/	Idéer til Mobilitetshub Rønde	14
	Eksempel på udmøntning af visionen	14
	3 temaer	15
	Strategier	16
	Elementer	19
6/	Trin-for-trin	21

1/ INTRODUKTION

Med god busbetjening i den ene hånd og en velfungerende busterminal i den anden, ønsker Midttrafik at gå skridtet videre og etablere et mobilitetshub på Rønde Busterminal. Nye vaner hos kunderne skaber et behov for modernisering af eksisterende løsninger.

FÆLLES OM FREMTIDENS GRØNNE MOBILITETSHUB

Visionen for Mobilitetshub Rønde baserer sig på en inddragelsesproces, hvor visionsfortællingen og idéer er blevet udviklet i fællesskab. Midttrafik har afholdt to workshops med inddragelse af relevante interessenter, herunder Syddjurs Kommune, Region Midtjylland og repræsentanter fra Distriktsrådet, Handelsstandsforeningen, Handicaprådet og Demorådet. En del af processen har været at skabe den fælles visionsfortælling og sætte ord og billeder på fremtidens Rønde Busterminal. Deltagerne så mange potentialer for en udvikling af busterminalen og havde mange idéer til både indretning og inddragelse af lokale ildsjæle i udviklingen.

Deltagernes idéer ses til højre illustreret med ord og billeder, herunder deres udvalgte inspirationsfotos samt overskrifter og ord på 'Rønde Busterminal i 2030'.



2/ HVAD ER ET MOBILITETSHUB?

Et mobilitetshub gør det nemt for brugerne at kombinere den kollektive trafik med andre transportformer, fordi det hele er samlet ét sted. Udover at være et trafikalt knudepunkt med en god regional opkobling, så er et mobilitetshub også et mødested. Her kan der være forskellige servicetilbud fx cykelværksted, pakkeboks, en café, kaffevogn, kiosk eller detailhandel. Til et mobilitetshub kan også knyttes forskellige transportmidler i form af delemobilitet såsom løbehjul, delecykler og debiler m.v. Der kan også være elementer, der understøtter det lokale fællesskab og forskellige aktiviteter såsom fitness, legeplads og sanseoplevelser.

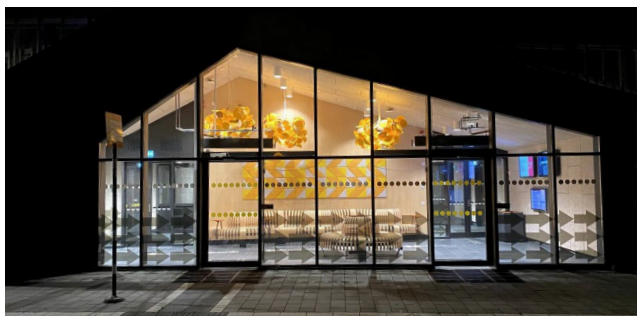
Et mobilitetshub er tilgængeligt for alle, og wayfinding guider brugeren let rundt. Designet af et mobilitetshub har flere genkendelige elementer, der gør rejsen tryk og komfortabel, fx læskærme, bænke, tavler med realtidsinformation, wi-fi, belysning etc. Men der er også en række elementer, der er unikke for hvert hub og kommunikerer stedets identitet og særegne potentialer.

—> **Formålet med at investere i mobilitetshub er at gøre den kollektive transport attraktiv for flere, fremme bæredygtige transportformer og skabe mérværdi i lokalområdet. Mobilitetshub Rønde inviterer nye kunder ind i den kollektive trafik på en tryk måde.**



Få mere information om
Midttrafiks arbejde med hubs
her: lej@midttrafik.dk

EKSEMPLER



Vellinge (ca. 6.800 indb.), Sverige: Design og kvalitet i skiftet: Opvarmede ventefaciliteter, wi-fi, toiletter og café, medfører liv og synlighed, som har vendt stedet fra et utrygt til et trygt sted at opholde sig.



Gieten (ca. 5.000 indb.), Holland: Funktioner der gør ventetid til kvalitetstid og understøtter lokale behov. Mobilitetsknudepunktet har funktioner, som de lokale drager fordel af, fx udendørs fitnessudstyr og muligheden for at besøge en kiosk ud på aftenen. Eksemplet er en del af Reis via hub-konceptet med knap 60 knudepunkter.



Siddeburen (ca. 3.000 indb.), Holland: Synergi med mobilitetshub og bylivsskabende funktioner. Omdannelse af kirke til et multifunktionelt center, der ikke kun varetages af kirken, men kombineres med flere borgerrettede funktioner. Et mobilitetshub med busstoppested blev etableret i tæt samarbejdet med initiativgruppen bag centeret.



Mobipunkter tilbyder delemobilitet fx delecycler, løbehjul, debiler mm og etableres i sammenhæng med den kollektive transport. Mobipunkterne fremmer delemobilitet ved at være synlige, bekvemmelige og let tilgængelige. De findes bl.a. i Bergen, Bremen, Helsingborg, Edinburgh, Delft, Ghent, Kortrijk og Leeds.



3/ VISION FOR RØNDE BUSTERMINAL

—→ FREMTIDENS GRØNNE MOBILITETSHUB

”Hub Rønde er et overskueligt sted at bruge Flextur i forbindelse med min udrejse. Jeg ved lige, hvor jeg skal stille mig for at vente på min vogn”

Flextrafik-brugeren

Mobilitetshub Rønde er porten mellem Aarhus og det naturskønne Djursland - her bliver du budt velkommen og sendt godt videre. Derfor har flere valgt den kollektive transport til.

Her samles alle transportformer. Mobiliteten mødes i et knudepunkt og forbinder dig let til det store opland. Det er nemt at finde rundt, at skifte fra én transportform til en anden, og det er tilgængeligt for alle. Derfor vælger mange også den bæredygtige rejse til.

Ved din ankomst træder du direkte ud i Røndes lokale byliv og får en smagsprøve på Djurslands storslåede natur. Som nyankommet bliver du nysgerrig på, hvad der mon sker om hjørnet.

Mobilitetshub Rønde er mere end bare et stop på rejsen. Her er ventetid også kvalitetstid, oplevelsestid, sansetid og kaffetid. Det er blevet et centralt mødested for alle - hverdagspassageren, turisten, den studerende, den besøgende og den lokale.

”Det er trygt og rart, at jeg kan se, hvornår min bus kommer, og om jeg er sent på den. Og så fedt, at vi lige kan købe lidt snacks, inden bussen kommer”

Elev på Rønde Efterskole

”Det er rart, at der er turistinformation og tydelige skilte videre ud mod Kalø og allerede ved ankomsten med bussen fornemmer man at ”naturen kalder”

Turist i Rønde

”Det er nemt at bruge delebilen ud til kirken og tilbage igen, når jeg skal hjem.”

Lokal i Rønde

”Jeg cyklede til Rønde og skulle videre mod Aarhus. Det var nemt at sætte min cykel og tage bussen. Jeg opdagede at man også kan leje cykler på hub'en”

Turist i Rønde

”Mobilitetshub Rønde er et sted, som samler Rønde bymidte. Her kan jeg lide at opholde mig, købe ind og tage rejsen videre.”

Borger i Syddjurs Kommune

”Jeg er stolt af at være på arbejde her. Omdannelsen af Rønde Busterminal har betydet, at jeg kan gøre mit job lidt bedre og passagerne virker gladere”

Buschauffør

4/ FRA BUSTERMINAL TIL MOBILITETSHUB

HVAD SKAL DER TIL?

Rønde Busterminal har et stort potentiale som hub, netop, fordi det er her flere regionale buslinjer mødes, og fordi busterminalen er placeret centralt i Rønde by.

Vejen fra busterminal til mobilitetshub handler i høj grad om en forening mellem tekniske forhold og bekvemmelighed på terminalområdet - for målet er at få skabt en positiv oplevelse af den samlede rejsetid.

For at forstå det fulde potentiale for Rønde Busterminal som mobilitetshub og muligheden for at tiltrække flere passagerer til den kollektive transport, er det nødvendigt at vide, hvordan stedet fungerer i dag. Det gælder både det kollektive tilbud, herunder skiftemuligheder, opkoblingen til nærmiljøet med fx stiforbindelser og selve byrummet.



5 busruter
– 3 regionalruter og 2 lokalruter



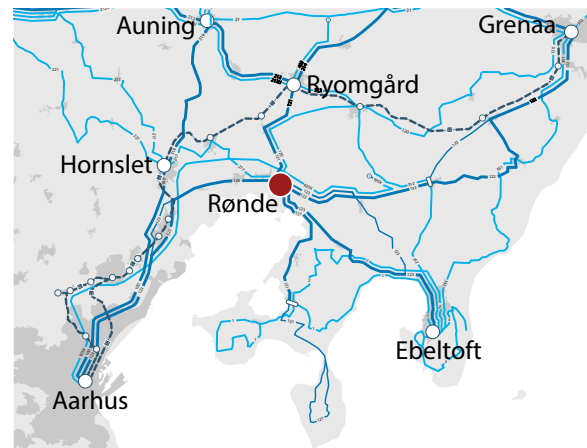
ca. **1.300**
daglige passagerer
på Rønde Busterminal i dag



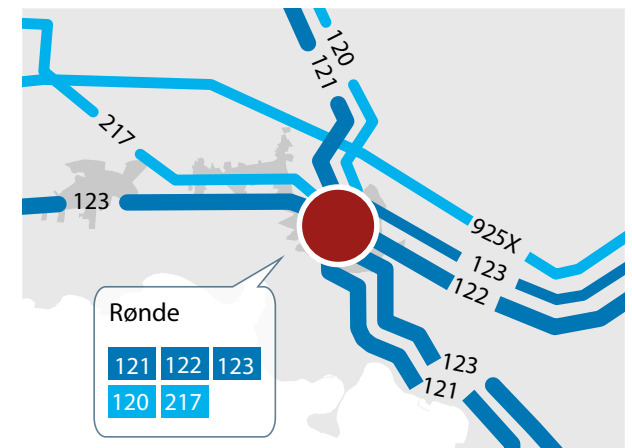
ca. **25%** af de daglige passagerer
skifter bus på Rønde Busterminal



ET REGIONALT KNUDEPUNKT



FORBINDER DIG TIL SYDDJURS



TÆT KNYTTET TIL BYMIDTEN I RØNDE



RØNDE BUSTERMINAL I DAG

- Fokusområde for idéoplæg
- P** Offentligt tilgængelig parkering
- P** Privat parkering
-  Overdækket cykelparkering
- Venteskur
- ◀...▶ Stiforbindelse

RØNDE BUSTERMINAL I DAG

BETJENING AF RØNDE BUSTERMINAL

Rønede Busterminal betjenes af fem busruter – 3 regionalruter [121, 122 og 223] og 2 lokalruter [120 og 117]. Derudover betjenes busterminalen også af Flextrafik, skolebusser og turistbusser.

Rute 123 dækker som den eneste bus den største rejsestrøm til og fra Aarhus med kvartersdrift. Adgangen til Aarhus fra de øvrige ruter er således afhængig af et godt skifte i Rønede.

De øvrige regionalruter forbinder Rønede med henholdsvis, Randers, Grenaa, Ebeltoft samt letbanestationen i Ryomgård, og betjener Rønede øst-vest via Hovedgaden. De to lokalruter betjener Rønede i den nordsydlige akse via Smouenvej mod nord og Molsvej mod syd. Lokalrute 120 har ruteforløb mellem Rønede og Grenaa, og lokalrute 217 forbinder Rønede med letbanestationerne i Mørke og Hornslet.

BUSTERMINALENS FACILITETER

Busterminalen er indrettet med faste standpladser fordelt på tre platforme, som udgør ventearealet ved bussens stoppesteder. Funktioner direkte knyttet til terminalområdet er seks læhuse, bænke, to overdækkede cykelskure, et chaufførlokale og et offentligt toilet, som ses på kortet til højre. Busterminalen er også omgivet af øvrige funktioner bl.a. et fitnesscenter og et apotek.

NÆRHED TIL BYENS TILBUD OG FUNKTIONER

Med en placering i den østlige ende af Hovedgaden i Rønede by, er busterminalen tæt forbundet med Røndes primære handels- og byliv. Der er indkøbs- og parkeringsmuligheder i gåafstand og kort gang til byens uddannelsesinstitutioner og bibliotek.

PARKERING

De store parkeringsarealer syd for Hovedgaden kan opfylde behovet for parkering i skiftet mellem forskellige transportmidler som fx ved pendlerture. Samkørsel kan fremtidigt med fordel ske fra det nærmeste parkeringsareal vest for busterminalen. Her er i dag både privat og offentligt tilgængelig parkering.

FORBINDELSER

Der er flere stiforbindelser, der kobler busterminalen med de omkringliggende veje, hvilket medvirker til, at busterminalen ikke opleves isoleret. Ankomsten til busterminalen er i dag præget af manglende skiltning, samt to brede asfalterede indkørsler, som skyldes bussernes svingradier, der optager plads. Hovedgaden er en trafikret færdselsåre i Rønede og opleves svær at krydse. Passagerer tilskyndes i dag til at krydse vejarealet ved nord/syd- og vest/øst-gående akser, som ikke er reelle fodgængerfelter, men blot et skifte i belægning. Det store vejareal gør det svært for cyklisterne at aflæse, hvor det er bedst at placere sig.

STEDER AT MØDES

Ophold i terminalområdet, mens man venter på sin bus, sker primært på platformene idag. Der er få andre opholdssteder nær terminalområdet, men det opleves ikke, at disse tilbyder kombinationen af læ og overblik over terminalen, som kan være med til at gøre oplevelsen af ventetid mere behagelig. Arealet foran Kulturhotellet er det eneste reelle pladsrum nær terminalområdet. Dette areal opleves dog ofte vindblæst.

GRØNNE ELEMENTER

Busterminalen fremstår hårdt belagt og med få grønne flader. Foran Kulturhotellet og langs med Hovedgaden findes gadetræer og ved det vestlige parkeringsareal er der enkeltstående træer og anden beplantning. Derudover er der få plantekummer placeret sammen med bænke i de to pladsrum, jf. forrige afsnit.



Bænke på platformene bliver anvendt meget, mens bænke placeret væk fra platformene anvendes minimalt.



Parkering og standsning dominerer den sydlige del af busterminalen. Kun busser er tilladt at køre ind mellem platformene.



Et kort over seværdigheder i Rønne by og omegn samt Djursland er i dag placeret på dette kort syd for platformene.



Cykelparkering nær busterminalen er i dag i to overdækkede skure placeret vest og øst for bussernes stoppesteder.



Skiltning af bussernes stoppesteder, som det ser ud i dag. Det er svært at læse busnumret på afstand.



Pladsen foran Kulturhotellet administreres både af Kulturhotellet og et værtshus.



Akse med skifte i belægning, se afsnit om forbindelser. Kontrasten mellem belægningstyperne er ikke stor nok til, at svagtseende kan orientere sig.



Det er i dag muligt at finde noget at spise og drikke nær busterminalen, men der mangler et hurtigt "grab & go" med udsyn til sit stoppested.



Apoteket er velbesøgt, og parkering på terminalområdet sker hovedsageligt i forbindelse med ærinder på apoteket.

KORRESPONDANCE MELLEM BUSRUTER

Gode skiftemuligheder kræver plads. Jævnfør de nuværende køreplaner vil der i myldretiden være ca. 8-9 busser i hver retning, der betjener Rønde Busterminal fordelt over en time. Tilsvarende for de øvrige dagtimer er der mellem 4-6 busser i hver retning i timen. I aften- og de sene timer er der henholdsvis ca. 5-6 busser og ca. 3 busser per time. Busruterne korresponderer med hinanden, og har derfor korte ophold på terminalen samtidig, dette giver kunderne mulighed for at skifte mellem ruterne med kort ventetid. Tages der udgangspunkt i tidsintervallet mellem kl. 15.00-16.00, fremgår det af køreplanerne, at der på ét tidspunkt i det givne tidsinterval er fem holdende busser samtidig på busterminalen.

FREKVENNS:

- 120:** 1 afgang om morgenen og 1-2 afgang om eftermiddagen
- 121:** Timesdrift kl. 5.00-18.00
- 122:** Timesdrift kl. 7.00-21.00 og to-timesdrift kl. 21.00-23.00
- 123:** Kvartersdrift kl. 6:30-19.00 og halvtimesdrift kl. 19.00-24.00
- 217:** Timesdrift fra kl. 6.00-8.00 og fra kl. 12.00-18.00. Fra kl. 9.00-11.00 er der to-timesdrift samt 1 afgang fra 19.00-22.00

SKIFT PÅ TERMINALEN

Rønde Busterminal er allerede et velfungerende knudepunkt. Der er et dagligt antal passagerer på ca. 1.300 på terminalen. Der er lavet en analyse af antal skift på terminalen ud fra rejsekombinationer mellem de fem tilknyttede busruter – eksempelvis 122+217. Her fremgår det, at 25% af passagererne skifter mellem ruter i Rønde. Størstedelen heraf skifter til og fra rute 123.

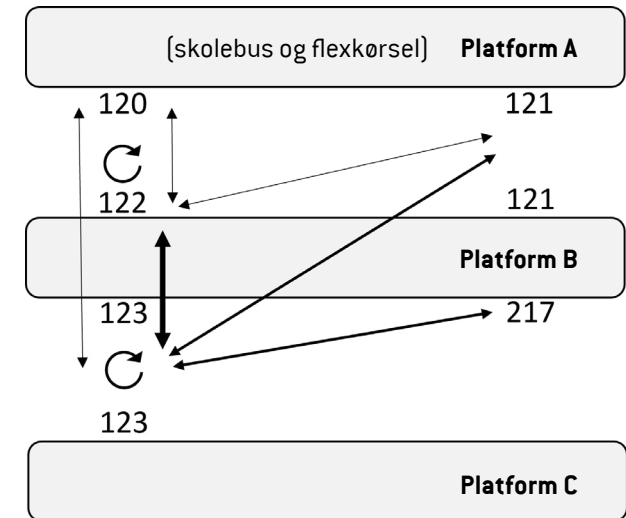
FODGÆNGERFLOW PÅ TERMINALEN

Analyserne af terminalen viser, at et stort antal passagerer ankommer fra hovedgaden og krydser det trafikerede areal foran busperronerne. Langt de fleste rejsende opholder sig naturligt på den midterste platform, når de foretager et skift mellem busserne. Der er mindre eller ingen brug af den nordlige og sydlige platform. Figuren til højre illustrerer busterminalens tre platforme og de passagerflow, der er på terminalen.

OPTIMERING AF TERMINALEN


Rønde Busterminal i dag er et meget trafikeret sted og trafiksikkerheden for gående er udfordret med de mange biler, der krydser terminalområdet. Der har derfor været kigget nærmere på løsninger, der kan frede terminalområdet. Der kigges blandt andet på muligheden for at ensrette hele terminalområdet. Dette vil give et roligere terminalområde og lette orienteringen for de bløde trafikanter på terminalen. Tekniske undersøgelser af muligheden for ensretning er igangsat. Blandt andet vil en ensretning medvirke en øget køretid på en del

ruter. Bussernes placering på terminalen skal ligeledes afklares. Den største aktivitet ses på platform B, hvor der med fordel kan tænkes ventefaciliteter ind til det korte ophold. Den minimale anvendelse af platform A og platform C, som nedenstående figur viser, muliggør en udnyttelse af disse arealer til nye faciliteter og ny indretning af busterminalen. En del af kørearealet nord for platform A skal dog bibeholdes til brug for flexkørsel og skolebusser.



Skiftemønstre på Rønde Busterminal i dag.

UDFORDRINGER VENDES TIL POTENTIALER

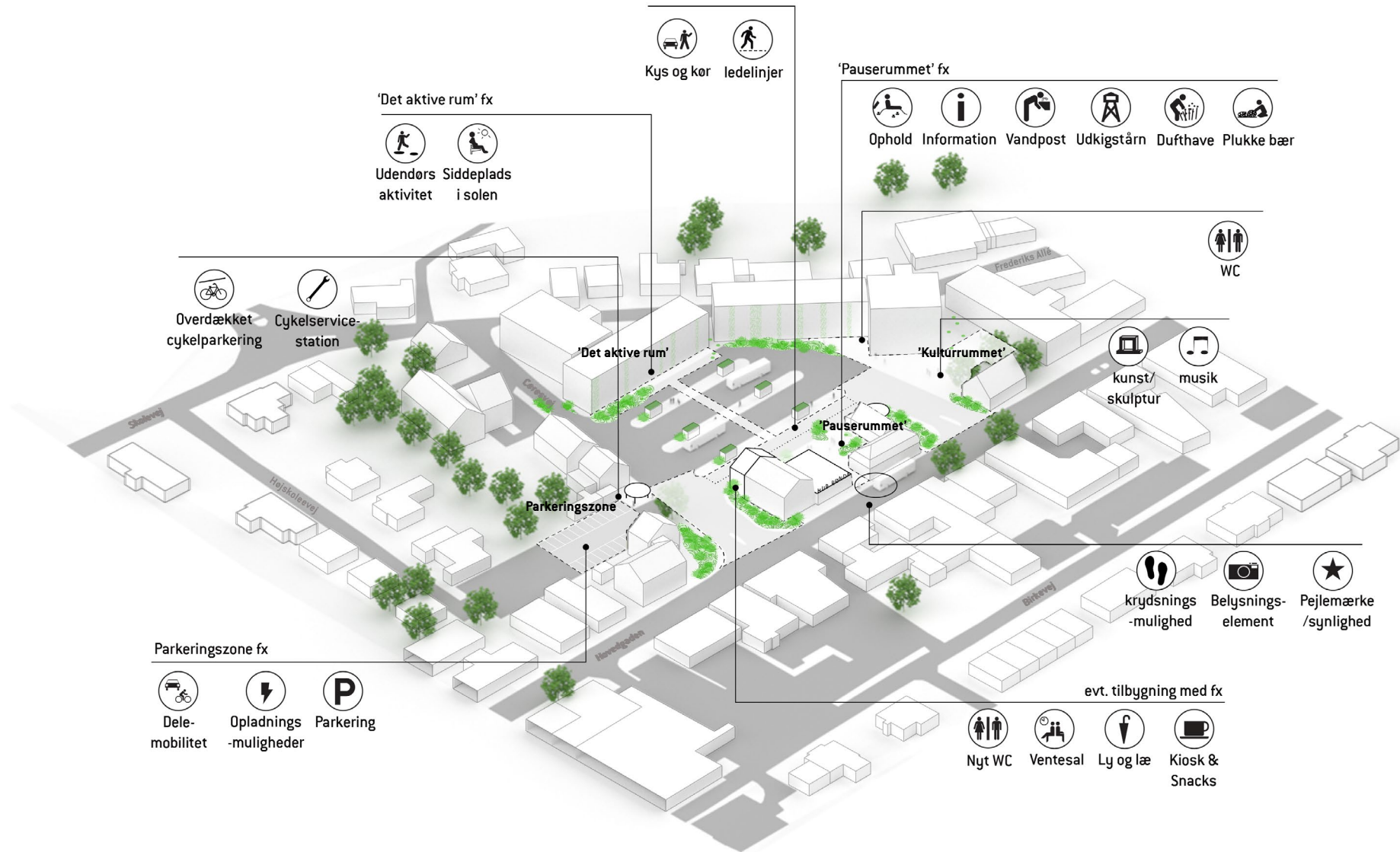


- ...store vejarealer, der ikke benyttes
- ...mange hårde, grå flader, der ikke virker indbydende
- ...vindblæste platforme og læhuse
- ...vindblæste og få siddemuligheder til det længere ophold
- ...mangler grønne transportmuligheder
- ...mangler informationer og overblik
- ...mangler kobling fra terminalen til de omkringliggende seværdigheder
- ...utryghed på terminalens bagsider
- ...ringe tilgængelighed for bl.a. svagtseende og dårligt gående
- ...usikkerhed omkring, hvor man må og kan færdes sikkert
- ...en busterminal domineret af biler
- ...manglende kvalitet i busterminalens faciliteter, fx offentligt wc
- ...svært at krydse Hovedgaden
- ...svært at se, at her ligger en busterminal



- ...udnytte det store areal til mere
- ...arbejde med det grønne på en synlig og inviterende måde
- ...læfyldte siddemuligheder til det korte ophold
- ...styrke ventefaciliteter til det længere ophold
- ...fremme delemobilitet
- ...trafikinformationer og mere synlig skiltning
- ...mere information til besøgende og turister
- ...mere belysning i tilstødende arealer
- ...øge tilgængeligheden med ledelinjer, kontraster og sænkede kantsten
- ...styrke orienterbarheden og tryghed for gående og cyklister
- ...fredeliggørelse med pladسدannelse, kys-og-kør og evt. ensretning
- ...forbedre terminalens ventefaciliteter
- ...krydsningsmulighed på Hovedgaden
- ...forbedring af ankomstveje og kobling til by

5/ IDÉER TIL MOBILITETHUB RØNDE



3 TEMAER FOR UDVIKLINGEN

Baseret på input fra inddragelsesprocessen er der udpeget tre overordnede temaer for udvikling af Rønde Busterminal.



DET GODE MØDESTED

I temaet 'det gode mødested' er fokus på, at Rønde Busterminal skal være en slags byens "dagligstue" - et uformelt, rummeligt, legende og sanseligt miljø få skridt fra Hovedgaden.

Vi vil derfor se en udvikling fra:

- fra terminal til mødested
- fra at være afkoblet til at blive integreret i bymidten



DEN GRØNNE PORT

I temaet 'den grønne port' er fokus på at byde velkommen til Mols Bjerge og Kalø Vig, byde velkommen i den kollektive trafik samt skabe flere og bedre muligheder for at benytte sig af grønne mobilitetsformer.

Vi vil derfor se en udvikling fra:

- fra transitrum til levende byrum
- fra grå til grøn flade



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

I temaet 'den sammenhængende rejse' er fokus på faciliteter, der øger kvaliteten af skiftet mellem transportmidler og af ventetiden på Rønde Busterminal samt god opkobling til de lokale og regionale cykelruter.

Vi vil derfor se en udvikling fra:

- fra individuel transport til kollektiv transport
- fra ventetid til kvalitetstid

DET GODE MØDESTED

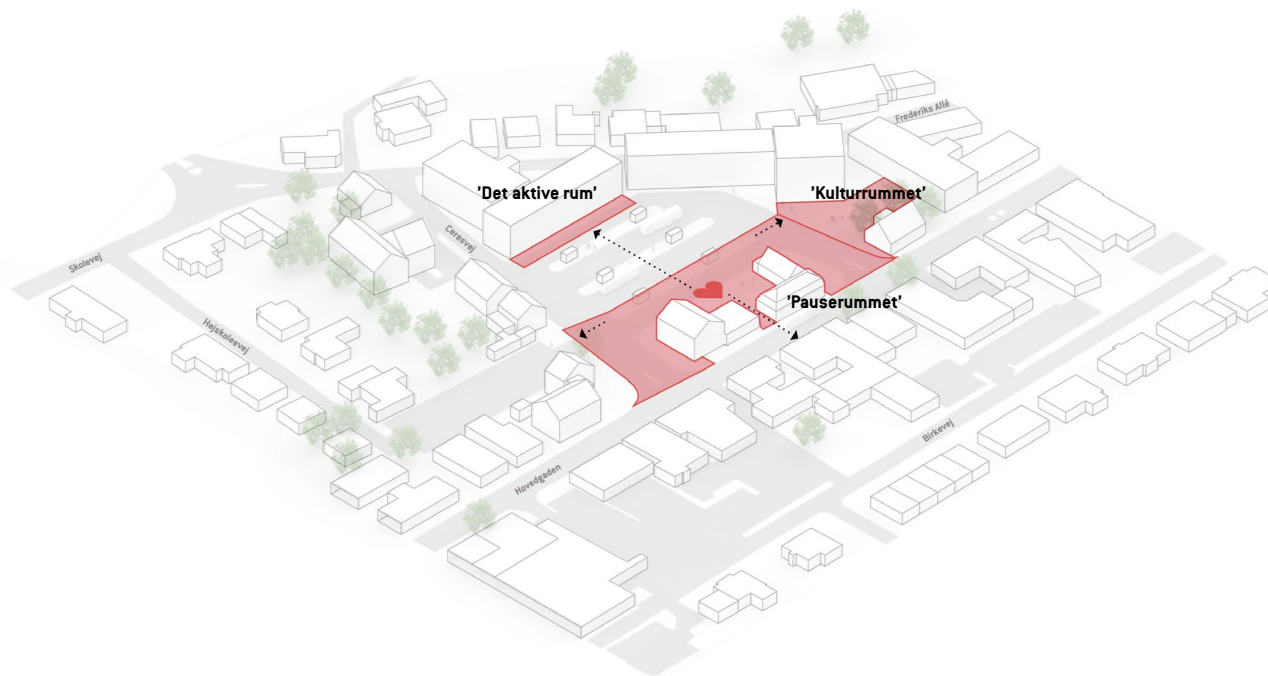


RUM TIL OPHOLD OG BEDRE FÆRDELSE

En bedre udnyttelse af busterminalens store areal skal skabe mere rum til ophold og bedre færdsel for passagerer og andre bløde trafikanter.

Med en ny inddeling skabes variation i ventezoner og rum til ophold, som både indbyder til den aktive ventetid nær bussens stoppested og den passive ventetid i et nærtliggende miljø med overblik over busterminalen. Her tilbyder 'pauserummet', 'kulturrummet' og 'det aktive rum' forskellige faciliteter og funktioner til gavn for passagerer og byens øvrige brugere. 'Pauserummet' er busterminalens centrale mødested og informationspunkt. Det er her de fleste faciliteter er samlet, og hvortil man ankommer fra Hovedgaden eller bliver sat af ved Kys og Kør.

I indretningen af de tre rum som gode mødesteder er det vigtigt at indtænke rumdannende elementer, komfortable siddemuligheder og eventuelt iøjnefaldende elementer, som kan starte små samtaler. Det er særligt vigtigt at få skabt en rumlig indretning i 'Pauserummet', da dette i dag opleves som et stort åbent areal.



RØNDE MOBILITESHUB ER DET GODE MØDESTED

Flere muligheder for ophold og en tydelig zoneinddeling gør Rønne Mobilitetshub til det gode mødested. Ankomsten til busterminalen vises bl.a. i en flade med anden belægning, hvor færdsel og ophold i højere grad sker på passagerens og de bløde trafikanters præmisser.

EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Byrumsinventar, der danner rum



Belysning, der danner rum



Komfortable siddemuligheder for alle



Zoneangivende belægning og ledelinje

DEN GRØNNE PORT



EN GRØN OG SANSELIG BUSTERMINAL

Der skabes en bedre og mere synlig ankomst ved at give terminalområdet flere grønne landskabstræk, som forbynder busterminalen med det omgivende, naturskønne Djursland. Det grønne skal opleves med flere sanser og hele kroppen - det skal være smukt at kigge på, kunne duftes, danne læfyldte oaser til ophold. Der skal opleves fugleflojt og summen af insekter.

Der støttes op omkring busterminalens grønne identitet med flere bæredygtige tiltag som fx et fokus på biodiversitet, øget synlighed af grønne mobilitetsformer og affaldssortering.

Landskabelige elementer skal også lede gående gennem passagen fra Hovedgaden og ind i busterminalens centrale rum - 'pauserummet'. Grønne landskabstræk skaber også en mere attraktiv og synlig ankomst for forbipasserende på Hovedgaden. Da der ikke kan ændres i bredden af indkørselsvejene, arbejdes der med overgangen mellem busterminal og Hovedgaden på andre måder, der skaber synlighed og sammenhæng, som fx ændringer i belægning, skiltning og grønne træk.



RØNDE MOBILITESHUB ER DEN GRØNNE PORT

Løjnefaldende landskabstræk og grønne mobilitetsformer gør Rønde Mobilitetshub til den grønne port. Landskabet tydeliggør gangarealer og opdeler busterminalens store, asfalterede areal i flere, mindre steder til ophold.

EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Eksempel på grønne tage på venteskure



Eksempel på funktionel anvendelse af grønt bed



Eksempel på midlertidige grønne oaser



Eksempel på plantekummer som vejvisning

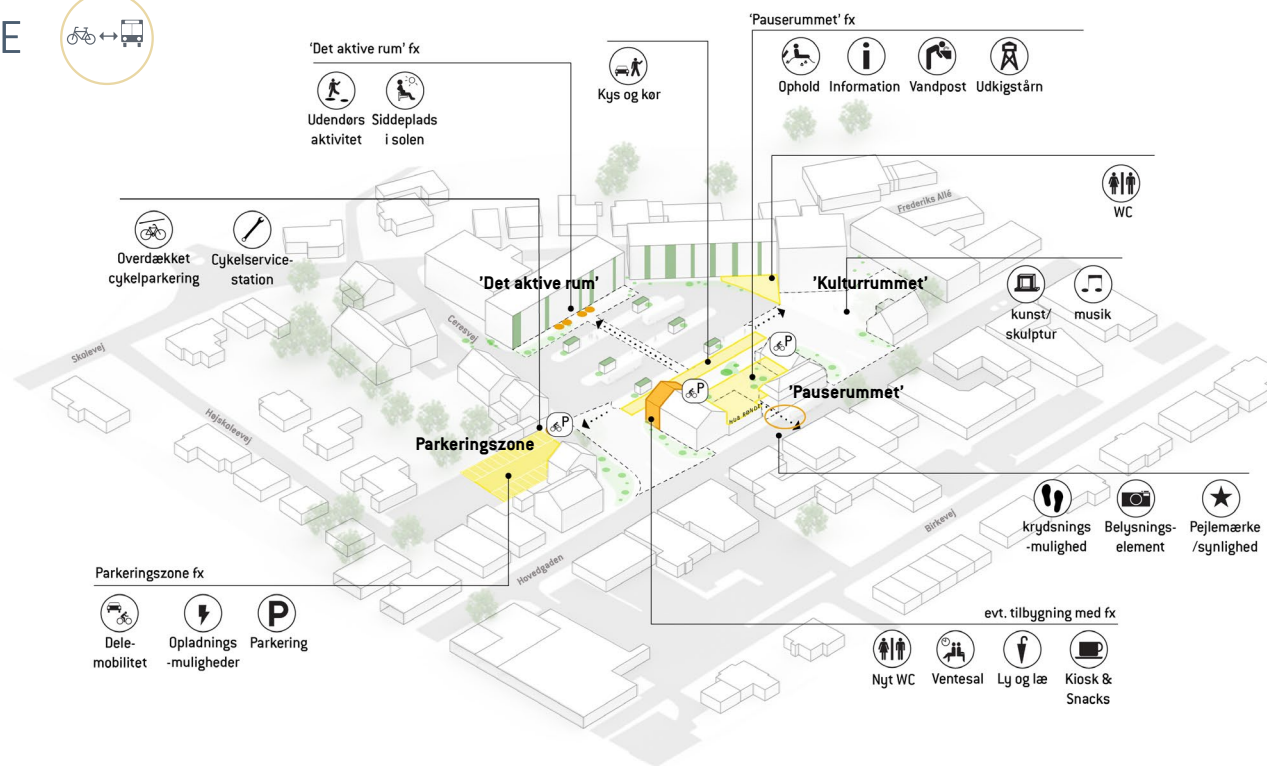
DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE



FLERE PUBLIKUMSVENDTE FACILITETER

Flere publikumsvendte faciliteter på Rønde Mobilitetshub øger kvaliteten af ophold og ventetid på busterminalen for passagerer og øvrige brugere af byen. Busterminalen indrettes i zoner med fokus på god visuel kontakt mellem funktioner og faciliteter. 'Pauserummet' indrettes fx med Kys & Kør, ventesal, trafikinformationer, snackautomat, komfortable opholdsmuligheder og et nyt toilet - tiltag, der medvirker til at sikre en god oplevelse af opholdet på busterminalen og hjælpe kunderne godt videre. En tilføjelse på længere sigt kan være et eleveret opholdsareal som fx et udsigtstårn, hvor det er muligt at få et kig til Kalø Vig.

I parkeringszonen tilbydes pendlerparkering og delemobilitet fx delebiler og -cykler fra reserverede og tydeligt markerede pladser. I zonen er der opladningsmuligheder til transportmidler på el og let tilgængelig, belyst, overdækket og evt. aflåselig cykelparkering. I zonen opstilles en realtidsskærm, så de rejsende kan se, hvornår deres bus afgår, mens de fx låser cyklen. Indretningen understøtter en kommende supercykelsti og bidrager med information om cykelstier, der kan hjælpe både hverdagscyklister og turister med at komme nemt og trygt på den rigtige rute.



RØNDE MOBILITETSHUB UNDERSTØTTER DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

Flere faciliteter og tilbud af høj kvalitet på Rønde Mobilitetshub bidrager til en positiv oplevelse af rejsen. Faciliteter placeres nøje med fokus på synlighed og i tilknytning til trafikinformationer.

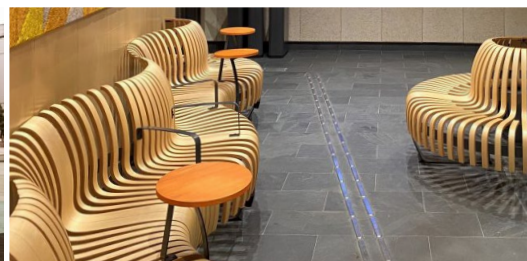
EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Mobipunkt i Bergen med markering af pladser



Aktiviteter til ventetiden og lokalområdets beboere



Mulighed for at sidde med fx en laptop



Ankomst og pejlemærke

ELEMENTER

Mange forskellige elementer kan indgå i indretningen af et mobilitetshub. Nogle elementer vil være genkendelige vartegn for alle mobilitetshub, mens andre vil adskille sig fra hub til hub - og være indrettet på baggrund af den enkelte lokations fysiske rammer og særlige kvaliteter.




Her ses et katalog over elementer i et mobilitetshub samt udvalgte elementer, der vil være relevant for Rønde. Lys grå markering betyder, at dette element ikke indgår i visionen for Mobilitetshub Rønde.

LOKALE FUNKTIONER






Lokalt særpræg

- ✓  Midlertidig byinventar og -eksperimenter
- ✓  Kunst











Aktiviteter

- ✓  Fysisk udfoldelse
- ✓  Legeplads
- ✓  Vandreruter






Servicetilbud

- ✓  Wifi
- ✓  Vandpost
- ✓  Kiosk og snacks
- ✓  Aflåselig cykelboks
- ✓  Pakkeboks





FYSISKE RAMMER

- ✓  Landskabelige elementer
- ✓  Overdækket cykelparkering
- ✓  Ledelinjer og ramper
- ✓  Tryghedsskabende belysning
- ✓  Ventosal
- ✓  Offentligt toilet
- ✓  Ladestandere
- ✓  Servicestation til cykler
- ✓  Chaufførlokale
- ✓  Siddemuligheder til aktiv og passiv ventetid

ORIENTERING OG INFORMATION

- ✓  Pejlemærke
- ✓  Trafikinformation
- ✓  Genkendelig wayfinding
- ✓  Turistinformation
- ✓  Countdown

OMSTIGNINGSMULIGHEDER /SKIFTEMULIGHEDER

- ✓  Delemobilitet
- ✓  Parkeringszone
- ✓  Flextrafik
- ✓  Kys & Kør



Generelt opfører vi os mere empatisk og med større respekt, når der er tegn på, at nogen har draget omsorg for et område. En menneskelig skala, og at der er andre mennesker til stede, er essentielt for, at knudepunktet opleves som trygt.”

- Sofie Kirt Strandbygaard, PhD, Ekspert i tryghed

6/ TRIN-FOR-TRIN

DEN VIDERE PROCES

Med Midttrafiks visionsoplæg er første skridt taget mod at løfte Rønde Busterminal til et stærkt mobilitetshub. En række lokale aktører har medvirket i tilblivelsen af visionsplanen og netop den lokale forankring er central for at tage skridtet fra vision til handling. Det første skridt vil være at opnå politisk forankring og sikre fælles forståelse med Syddjurs Kommune om en mere konkret plan for både indretning og implementering. Midttrafik kan bidrage med viden og delvis medfinansiering, men det vil være kommunen, som ejer og infrastrukturforvalter, der skal drive projektet.

ETAPEVIS UDVIKLING

Det samlede oplæg beskriver et visionært slutprodukt, som kan fungere som endemål for udviklingsarbejdet. Implementeringen af den samlede vision skal afpasses med den tilgængelige økonomi og ejerforhold og skal ses i sammenhæng med kommunens andre planer for

udviklingen af Rønde. Det er derfor hensigtsmæssigt at udvikle hubben etapevist og starte med de mest effektive og enkle greb. Dermed kan kvaliteten for brugerne rykkes mærkbart på kort sigt samtidig med, at første skridt tages i en gradvis realisering af visionen. Som en første grundsten har Midttrafik allerede givet Syddjurs Kommune tilsagn om medfinansiering af en styrket indsats for digital formidling på terminalen. Dette projekt kan være et springbræt til at tænke en samlet etape 1 for udviklingen af hubben. Herunder ses et eksempel på en etapevis udvikling, som lægger ud med ét eller flere åbningstræk.

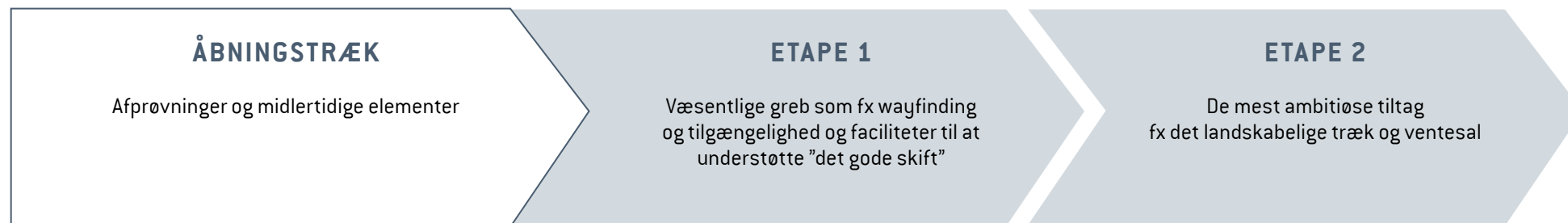
LOKALE DRIVKRÆFTER ER GENVEJ TIL SUCCES

Arbejdet med oplægget har afdækket en bred vifte af lokale aktører med visioner og vilje til at bidrage. Det vil være en styrke for projektet, hvis disse lokale drivkræfter kan inddrages i nogle af de konkrete delprojekter allerede i første etape. Derved fastholdes visionens

momentum lokalt. Elementer i visionen kan afprøves og evalueres før endelig etablering, og der skabes et fælles ejerskab omkring projektet. Erfaringer peger på, at samskabelse underbygger en adfærdsregulerende opmærksomhed på at holde området pænt, samtidig med at det kan give en gevinst for bidragsyderne. 1. etape kunne derfor bl.a. indeholde:

Åbningstrækket kan derfor være at:

- Inddrage unge fra byens uddannelser og kulturinstitutioner som f.eks. Kulturhotellet til at lave et ”hæng ud tema”
- Inddrage lokalrådet i udvikling af midlertidige grønne elementer
- Afprøvning af tilgængelighedstiltag – f.eks. information og handicap-parkeringsplads med tavle og afmærkning
- Pop-up cykeludlejning/værksted varetaget af lokal cykelhandler
- Afprøvning af wayfinding og digital information



En etapevis udvikling for Mobilitetshub Rønde

Bekendtgørelse 2021-12-01 nr. 2330

om vedtægter for organisering af trafikskaber (standardvedtægt)

I medfør af § 2, stk. 5, i lov om trafikskaber, jf. [lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015](#), og efter forhandling med indenrigs- og boligministeren, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til [§ 8 i bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020](#) om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter:

Anvendelse

§ 1

For de trafikskaber vest for Storebælt, der er oprettet i medfør af § 1, stk. 1, 1. pkt., i lov om trafikskaber (herefter loven), gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 1.

Stk. 2.

Følgende bestemmelser i bilag 1 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23 og 27-33.

Stk. 3.

Bestemmelsen i bilag 1, § 27, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transportministeren giver tilladelse hertil.

§ 2

For det trafikskaber på Sjælland, der er oprettet i medfør af lovens § 1, stk. 2, gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 2.

Stk. 2.

Følgende bestemmelser i bilag 2 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23, 27-35.

Stk. 3.

Bestemmelserne i bilag 2, §§ 27-29, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transportministeren giver tilladelse hertil.

Godkendelse

§ 3

Trafikskaberne nævnt i §§ 1-2 skal i medfør af lovens § 2, stk. 4, sende vedtægterne og ændringer heraf til godkendelse hos transportministeren og indenrigs- og boligministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Fristen kan forlænges af transportministeren eller indenrigs- og boligministeren med en begrundet

udtalelse for forlængelsen. Har trafikselskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser eller begrundet udtalelse for forlængelse, anses vedtægterne for godkendt.

Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

§ 4

Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2022.

Stk. 2.

Bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018 om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt) ophæves.

Stk. 3.

Trafikselskabernes vedtægter, som er vedtaget på denne bekendtgørelses ikrafttrædelsestidspunkt, er gældende, indtil de afløses af vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse. Vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse skal være godkendt af trafikselskabernes bestyrelser senest den 1. januar 2023.

Bilag 1. Standardvedtægt, trafikselskaber vest for Storebælt

Standardvedtægt for trafikselskaber vest for Storebælt

Præambel

Region xx [og Region xx] etablerer et trafikselskab, der dækker xx Kommunes, xx Kommunes. . . og xx Kommunes område. (Udmeldt ø-kommune skrives ud af præambelen)

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er ...

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestandsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikelskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikelskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikelskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikelskaber om opgaver, som trafikelskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikelskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet [For trafikkselskaber, der omfatter kommuner i 2 regioner: 1 udpeget af og blandt medlemmerne i xx Regionsråd og 1 udpeget af og blandt medlemmer i yy Regionsråd], 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og yy udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikkselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3

2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,

3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

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

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

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den [ikrafttrædelsesdato].

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet [regionsrådene]. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Bilag 2. Standardvedtægt, trafikskabet på Sjælland

Standardvedtægt for trafikskabet på Sjællands geografiske område

Præambel

Region Hovedstaden og Region Sjælland samt samtlige kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholms Regionskommune, etablerer ét samlet trafikskabet, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er ...

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område: -1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,

2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,

3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,

4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og

5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestandsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde

med andre trafiksselskaber om opgaver, som trafiksselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafiksselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Sjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og y udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede; dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.

Stk. 2. Det kvalificerede flertal på mindst 2/3 skal omfatte mindst 2 af de 3 medlemmer, som repræsenterer regionerne og den kommune, der yder det største tilskud.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,
2. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
3. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
4. rejseregler,
5. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
6. udbudsstrategier,
7. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,
8. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,

9. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,

10. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,

11. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,

12. valg af sagkyndig revision,

13. forslag til ændring i og tillæg til denne vedtægt og

14. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Region Hovedstaden og Region Sjælland bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning.

Stk. 2. Regionale ruter, som kun betjener én region, betales af den pågældende region. Finansieringen af regionale busruter, der krydser regionsgrænsen, aftales mellem regionerne.

§ 28. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 2. Lokale busruter inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune.

Stk. 3. Øvrige lokale ruter inden for trafikelskabet på Sjællands geografiske område betales af trafikelskabet på Sjællands deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

§ 29. Trafikselskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikselskabet, og delvist af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område, jf. lovens § 3, stk. 3.

Regnskab og budget

§ 30. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådene om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådene senest 5 uger før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 33. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 34. Beslutning om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 35. Vedtægten træder i kraft den [ikrafttrædelsesdato].

Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådene for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.



VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET MIDTTRAFIK gældende fra 1. september 2018

Præambel

Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselkab, der dækker Aarhus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik.

Stk. 2. Selskabets hjemsted er i Aarhus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselkaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner og Busselskabet Aarhus Sporveje særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselkabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselkaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselkabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselkaber om opgaver, som trafikselkaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselkabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8

Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Stk. 2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.

Stk. 3. Forslag til supplerings af dagsordenen skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, *stk. 2*, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, *stk. 1*.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og 2 næstformænd.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, *stk. 3*.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, *stk. 3*.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrol- afgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

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

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

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsråde-

ne] senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabs godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den 1. september 2018.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport- og bygningsministeren og økonomi- og indenrigsministeren.

-----0-----

Vedtaget af bestyrelsen den 16. maj 2018

Godkendt af repræsentantskabet den 16. maj 2018

Godkendt af Regionsrådet for Region Midtjylland den 27. juni 2018

Godkendt af økonomi- og indenrigsministeren den 1. september 2018

Godkendt af transport- og bygningsministeren den 1. september 2018

VEDTÆGT FOR TRAFIKSELSKABET MIDTTRAFIK

gældende fra 1. januar 2023

Præambel

Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselkab, der dækker Aarhus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område. Etableringen sker i henhold til lov om trafikselkaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik

Stk. 2 Selskabets hjemsted er i Aarhus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselkaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, og
- 5) privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner og Aarbus særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestandsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselkabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselkaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. lovens § 11, stk. 1, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselkabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, første pkt. Selskabet kan endvidere samarbejde

med andre trafiksselskaber om opgaver, som trafiksselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafiksselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5, sidste pkt.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8

Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Stk. 2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.

Stk. 3. Forslag til supplerende af dagsordenen skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og 2 næstformænd.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 3.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

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

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

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den **1. januar 2023**.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren