



Aarhus, 9. maj 2025

**Bilagssamling
til åben dagsorden til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
16. maj 2025 kl. 09:30**

**AarBus
Jegstrupvej 5
8361 Hasselager**

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

CVR-nr. 29 94 31 76

Revisionsberetning nr. 24

af 16. maj 2025

til årsregnskab for 2024

UDKAST



Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2024	338
1.1	Indledning	338
1.2	Konklusion på den udførte revision	338
1.3	Centrale forhold ved revisionen	338
1.4	Revisionsbemærkninger	338
1.5	Supplerende oplysninger i revisionsberetningen	339
2	Revision af årsregnskabet for 2024	339
2.1	Risikovurdering	339
2.2	Revisionsstrategi og -plan	340
3	Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen	340
3.1	Passagerindtægter	340
3.2	Byrdefordeling 2024	341
3.3	Operatørudgifter	341
3.4	Hensatte forpligtelser, pension	342
4	Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2024	342
4.1	Resultatopgørelse	342
4.2	Balance	343
4.3	Øvrige forhold	344
5	Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision	345
5.1	Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2024	346
6	Ledelsesberetningen	347
7	Revision af internt årsregnskab for AarBus	347
7.1	Konklusion på den udførte revision	347
7.2	Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision	348
8	Øvrige forhold	348
8.1	Direktionens regnskabserklæring	348
8.2	Ikke-korrigerede forhold	348
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	348
8.4	Overholdelse af lovgivningen	349
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	349
9	Afsluttende oplysninger m.v.	349
9.1	Andre ydelser end revision	349
9.2	Lovpligtige oplysninger	349
	Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet	352
	Bilag 2 - Møder med bestyrelse eller direktion	353

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2024

1.1 Indledning

Vi har revideret det af ledelsen udarbejdede årsregnskab for 2024 for Midttrafik, der udarbejdes efter bestemmelserne i Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner. Vi har i tilknytning til revisionen afgivet en udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen af årsregnskabet for 2024 har omfattet omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2024 for AarBus.

Årsregnskabet udviser følgende hovedtal:

mio. kr.	2024	2023
Omkostningsbaseret resultat (- er underskud)	-33,4	-52,9
Samlede aktiver	403,9	479,3
Egenkapital	-24,8	19,7

Resultatopgørelsen for 2024 er opstillet efter en ny rapporteringsstruktur, for yderligere vedrørende ændringen henvises der til Note 1 Anvendt regnskabspraksis i årsrapporten side 26. Der er ikke yderligere ændringer til de i årsrapporten anvendte principper for indregning og måling i forhold til 2023.

Revisionsberetningen er alene udarbejdet til brug for bestyrelsen.

1.2 Konklusion på den udførte revision

Revisionens formål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflæggelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 12. maj 2022, hvortil vi henviser.

Vedtages årsregnskabet i den foreliggende form, og fremkommer der ikke under bestyrelsens behandling og vedtagelse af årsregnskabet yderligere oplysninger, som kan påvirke årsregnskabet, vil vi forsyne årsregnskabet med en revisionspåtegning uden modifikationer, afgive en udtalelse om ledelsesberetningen uden bemærkninger samt afgive en udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision uden væsentlige kritiske bemærkninger.

Vores revisionspåtegning omfatter årsrapporten side 18-40. Vi har ikke foretaget revision af budgettal.

1.3 Centrale forhold ved revisionen

Vi har i overensstemmelse med de internationale standarder om revision identificeret følgende centrale forhold, der efter vores vurdering er mest betydelige ved revision af årsregnskab 2024:

- ▶ Indregning af passagerindtægter, jf. afsnit 3.1.1.

I vores revisionspåtegning har vi i afsnittet om centrale forhold ved revisionen beskrevet, hvorfor forholdet anses som et forhold, der var mest betydeligt ved revisionen, og hvordan forholdet blev behandlet ved revisionen.

1.4 Revisionsbemærkninger

I henhold til Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvor vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,

at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller

at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Bestyrelsen skal træffe afgørelse vedrørende eventuelle bemærkninger og indsende denne til tilsynsmyndigheden sammen med revisionsberetningen.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger.

1.5 Supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

- ▶ Midttrafik fik i 2023 foretaget en ekstern vurdering af, hvorvidt organisationens IT-styring er tilstrækkelig til at understøtte virksomhedens strategiske forretningsformål. Vurderingen resulterede i en række væsentlige observationer og anbefalinger. Ledelsen har oplyst os om, at der er igangsat en række initiativer, som skal imødekomme rapportens anbefalinger og at der er igangsat en opdatering af evalueringen på baggrund af rapportens anbefalinger.
- ▶ Midttrafik er overgået til nyt regnskabssystem i løbet af 2024. Overgangen har medført et ekstraordinært højt træk på organisationens ressourcer, hvilket har medført forsinket ledelsestilsyn med de interne kontroller.
- ▶ Vi henviser i øvrigt til nedenstående afsnit 4.3.2 og 4.3.3.

2 Revision af årsregnskabet for 2024

2.1 Risikovurdering

Vi har opdateret vores forståelse af og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurderet, i hvilken grad regnskabet er eksponeret over for risici, der kan resultere i væsentlig fejlinformation i regnskabet.

Vi har med den daglige ledelse endvidere drøftet risikoen for væsentlig fejlinformation som følge af besvigelser eller fejl og de af ledelsen iværksatte tiltag til overvågning og styring heraf, herunder udformning og implementering af relevante kontroller til effektivt at forebygge eller opdage og korrigere væsentlig fejlinformation.

Vi har i den forbindelse vurderet Midttrafiks generelle kontrolmiljø, overordnede kontroller og kontroller inden for udvalgte, væsentlige regnskabsområder.

Baseret på vores drøftelser med den daglige ledelse og vores kendskab til Midttrafiks aktiviteter, branchen og forhold i øvrigt har vi identificeret følgende regnskabsposter som de mest væsentlige:

Regnskabspost	Revisionsmål
▶ Passagerindtægter	Forekomst
▶ Operatørudgifter, herunder Flextrafik	Fuldstændighed
▶ Hensættelse til tjenestemandspensioner	Værdiansættelse
▶ Byrdefordeling	Måling

Posterne i resultatopgørelsen er ændret efter overgangen til nyt regnskabssystem, vores risikovurdering af øvrige forhold er uændret i forhold til sidste år.

2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2024 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet. Vi henviser til bilag 1 i nærværende beretning, hvor vores revisionsstrategi- og plan for 2024 er beskrevet.

Ved vores finansielle revision anvendes et væsentlighedsniveau på 16 mio. kr. for årsregnskabet som helhed. Væsentlighedsniveauet fordeles og allokeres til de enkelte regnskabsposter. Væsentlighedsniveauet er fastsat på baggrund af 0,8 % af Midttrafiks finansieringsbehov fra bestillerne. Vi har ved fastsættelsen af væsentlighedsniveauet lagt vægt på, at virksomheden er offentlig virksomhed, og at de væsentligste regnskabsbrugere fokuserer på Midttrafiks finansieringsbehov. Væsentlighedsniveauet anvender vi bl.a. ved fastlæggelse af revisionsomfanget, herunder fastlæggelse af stikprøvestørrelse, vurdering af analytiske handlinger og vurdering af betydeligheden af eventuelle fejlinformationer.

3 Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et underskud på 6,4 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenstemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort, periodekort m.v. udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 33,4 mio. kr.

Vi har nedenfor anført vores kommentarer til centrale og øvrige forhold i revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. I afsnit 4 har vi kommenteret på forhold i revisionen af årsregnskabet, som vi har vurderet tillige er af bestyrelsens interesse. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for AarBus henvises til afsnit 7.

3.1 Passagerindtægter

3.1.1 Indregning af passagerindtægter

I 2024 er der indregnet passagerindtægter med 865,7 mio. kr. mod 805,9 mio. kr. i 2023. De indregnede indtægter kan overordnet opdeles i følgende kategorier: Indtægter fra rejsekort (inkl. kontantsalg), Midttrafik App, kompensationer fra Staten samt øvrige indtægter.

Passagerindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter sker fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Tillige er det et område af interesse for bestyrelsen. Som følge heraf har vi anset dette område som et centralt forhold ved revisionen, jf. omtalen i afsnit 1.3.

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

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

Midttrafik har fra serviceleverandøren, som har udviklet og driftet Midttrafik App i 2024, modtaget revisorerklæringer vedrørende udvalgte kontroller til sikring af fuldstændigheden og nøjagtigheden af de udførte salgstransaktioner og registreringer, som foretages i Midttrafik App-systemet. Gennemgangen af denne revisorerklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.1.2 Restindestående på udstedte rejsekort og App

Den indestående saldo på kunders rejsekort er udtryk for overskudslikviditet (forudbetalt rejserettighed).

Overskudslikviditeten fra Rejsekort & Rejseplan A/S er periodiseret i det omkostningsbaserede regnskab, da denne vedrører indtægter fra købt rejsehjemmel, hvor rejsen først afholdes i efterfølgende regnskabsår.

Ligeledes er indtægter fra salg i Midttrafik App og pendlerkort solgt på rejsekort, der vedrører efterfølgende regnskabsår, periodiseret i det omkostningsbaserede regnskab.

Overskudslikviditeten fra ovenstående er indregnet med 47,8 mio. kr. i posten passagerindtægter i det udgiftsbaserede resultat.

3.2 Byrdefordeling 2024

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

mio. kr.	2024
Resultat af primær drift	1.950,9
Årets forbrug i Trafikselskabet til overførsel	-7,4
	1.943,5
Betalte afdrag på lån til KommuneKredit	11,7
Rejsekort ansvarligt lån	-6,2
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter fra rejsekort ansvarligt lån	0,7
Afdrag på langfristede tilgodehavende - tjenestemandspension	4,3
Resultat til byrdefordeling	1.954,0

Efter acotobetaling vedrørende primære drift fratrasket afdrag på lån til KommuneKredit og ansvarligt lån vedrørende rejsekort med videre er der indregnet 42,1 mio. kr. i efterregulering.

Revision af byrdefordelingen indgår som en del af den finansielle revision. Revisionen har alene omfattet en overordnet gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v.

3.2.1 Indtægtsdeling busdrift - fordelingsnøgler

I 2022 påbegyndte Midttrafik den gradvise indfasning af den nye indtægtsfordelingsmodel. Indtægtsdelingen i 2024 er baseret på den datadrevne indtægtsdeling, det vil sige på faktisk billetsalg i 2024. Modellen er dermed fuldt indfaset i 2024.

3.3 Operatørudgifter

Operatørudgifter består af kontraktbetaling og driftstilskud til operatører af bus, tog, letbane og flextrafik. De samlede operatørudgifter udgør 2.568,4 mio.kr. mod 2.491,9 mio.kr. i 2023 og fordeler sig på trafikområderne således:

	2024	2023
Bus	1.454,1	1.450,8
Tog	78,3	84,8
Letbane	332,1	299,2
Flextrafik	703,9	661,3
	2.568,4	2.496,1

3.3.1 Operatørudgifter til bus

Midttrafik har i 2024 indregnet operatørudgifter til bus på 1.454,1 mio. kr. mod 1.450,8 mio. kr. sidste år.

Vi har gennemgået processen for indgåelse af nye kontrakter. Vi har herunder påset, at der er etableret kontroller, der sikrer, at der foretages korrekt afregning i henhold til indgåede kontrakter.

Endvidere har vi påset, at der løbende foretages afstemning mellem afregningssystemerne og økonomisystem. Herudover har vi gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser af afregningerne til vognmænd og stikprøvevist efterprøvet den underliggende dokumentation for vognmandsafregningerne.

Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker via en delvist automatiseret dataoverførsel fra afregningssystemet. Dataoverførsel mellem systemerne kræver stadig en manuel involvering, hvorfor Midttrafik har fastholdt de implementerede kompenserende kontroller til sikring af korrekt dataoverførsel mellem systemerne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.3.2 Operatørudgifter til Flextrafik

Flextrafik-området sammensættes af Handicapkørsel, Kommunal Kørsel, Region Midtjyllands patient-transport samt Flextur og Flexbus. Der er i 2024 indregnet operatørudgifter til Flextrafik på 703,9 mio. kr. mod 661,3 mio. kr. sidste år.

Midttrafik administrerer Flextrafik for Sydtrafik- og FynBus-området. Af årets samlede udgifter til Flextrafik udgør andre trafikskelskaber 360,7 mio.kr. i 2024 og 335,4 mio. kr. i 2023.

FlexDanmark A/S er en betydelig serviceleverandør, og de leverer datagrundlaget for afregning af flextrafik til vognmænd. Under hensyntagen til, at Midttrafik tillige forestår afregningsprocessen af Flextrafik for Sydtrafik og FynBus, anbefaler vi forsat, at Midttrafik fra FlexDanmark A/S indhenter en revisorerklæring om FlexDanmark A/S' processer og interne kontroller til sikring af, at registreringer af flextrafik er fuldstændige og nøjagtige.

Som led i vores revision har vi foretaget overordnet gennemgang af den daglige ledelses detaljerede analyse af udviklingen i de bestillerfordelte omkostninger samt udviklingen i gennemsnitspris pr. kørture. Vi har herudover påset, at der løbende foretages afstemning af de afregnede nettoomkostninger til de enkelte vognmænd og de registrerede omkostninger i FlexDanmark A/S' systemer. Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker manuelt, hvilket principielt indebærer forøget risiko for fejl.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.4 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har en forpligtelse for ikke-forsikringsdækkede tjenestemandspensioner. Midttrafik har i samarbejde med en ekstern aktuar opgjort den aktuarmæssige pensionsforpligtelse pr. 31. december 2024.

Tjenstemandsforpligtelsen er pr. 31. december 2024 opgjort til 88,0 mio. kr., svarende til en stigning på 6,4 mio. kr. i forhold til sidste år.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi efterprøvet beregning og forudsætninger for opgørelsen af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenstemænd pr. 31. december 2024.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4 Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2024

4.1 Resultatopgørelse

4.1.1 Trafikskelskab og Flexadministration

Midttrafik har i 2024 indregnet udgifter vedrørende trafikskelskabet og flexadministration på 177,9 mio. kr. mod 165,8 mio. kr. sidste år.

Vi har gennemgået processen for afholdelse af udgifter. Vi har herunder påset, at der er etableret kontroller i form af efteranvisning og ledelsestilsyn.

Endvidere, har vi gennemgået processen for løn, samt ved ansættelse og fratrædelse. Vi har herudover opnået forståelse for kontrollerne på lønområdet.

Udgifter er stikprøvevis testet til underliggende dokumentation.

Der er foretaget lønafstemning mellem lønsystem, SKAT og bogføring, samt stikprøvevis gennemgået lønomkostninger til medarbejderen. Vi har gennemgået beregningen af lønsumsafgift i 4. kvartal, samt afstemt kvartalsindberetninger mellem skat og bogføringen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2 Balance

4.2.1 Materielle anlægsaktiver

Ledelsen har oplyst os, at det er planen at udfase det nuværende rejsekortudstyr i midten af 2026. Den bogførte værdi af rejsekortudstyr udgør 30,0 mio. kr. pr. 31. december 2024. Ledelsen har tilpasset afskrivningsperioden på udstyret, så det er fuldt afskrevet i sommeren 2026. Det har medført en forøgelse af årets afskrivninger med 10,0 mio.kr. Afskrivningerne indgår i det omkostningsbaserede resultat og bliver ikke byrdefordelt.

4.2.2 Finansielle anlægsaktiver og tilgodehavende vedrørende Rejsekort & Rejseplan A/S

Det samlede ansvarlige lån til Rejsekort & Rejseplan A/S udgør 15,3 mio. kr. pr. 31. december 2024 efter reduktion af lånet med årets tilbagebetaling og rentetilskrivning på netto 4,9 mio. kr. og et nyt ydet lån på 7,3 mio. kr.

Aktierne i Rejsekort & Rejseplan A/S er i regnskabet indregnet på basis af det senest foreliggende godkendte regnskab til den regnskabsmæssige indre værdi på 6,5 mio. kr.

Finansieringsmodellen i Rejsekort & Rejseplan A/S medfører, at trafikelskaberne afregner til Rejsekort & Rejseplan A/S på baggrund af en vægtet fordeling af de enkelte trafikelskabers passagerantal og indtægter. Den samlede omkostning inkl. vedligeholdelse udgør 53,4 mio. kr. mod 53,5 mio. kr. sidste år.

Vi har pr. 31. december 2024 afstemt værdien af aktier og ansvarligt lån til underliggende dokumentation.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.3 Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn

Vi har i henhold til revisionsregulativ for Midttrafik foretaget uanmeldt beholdningseftersyn. Beholdningseftersynet blev foretaget 21. november 2024 hos Midttrafik og omfattede likvide beholdninger.

På tidspunktet for vores beholdningseftersyn blev der ikke foretaget løbende afstemning af bankkonti, som følge af overgangen til nyt regnskabssystem. Vi har påset at Midttrafik efterfølgende har genoptaget løbende afstemning af bankkonti. Se endvidere omtale nedenfor i afsnit 4.3.3.

Gennemgangen gav ikke anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.4 Langfristet gæld

Restgælden vedrørende lån hos KommuneKredit udgør 41,9 mio. kr. pr. 31. december 2024. Årets afdrag udgør 11,7 mio. kr.

I tilknytning til det langfristede lån hos KommuneKredit er der indgået renteswap med henblik på at konvertere den variable rente til en fast rente i låneperioden. Markedsværdien af renteswap er positiv med 0,5 mio. kr. pr. 31. december 2024. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3 Øvrige forhold

4.3.1 Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Vi har under revisionen modtaget ledelsens liste med igangværende eller potentielle tvister. Der er ingen enkeltstående sager, som efter ledelsens vurdering, har væsentlig indvirkning på årsregnskabet for 2024.

Til at sikre fuldstændigheden af Midttrafiks eventualforpligtelser m.v. har vi indhentet advokatbreve fra Midttrafiks advokatforbindelser.

Vores gennemgang af de igangværende sager og advokatbreve har ikke givet anledning til kommentarer.

4.3.2 It-anvendelse

I forbindelse med vores revision har vi gennemgået udvalgte områder af Midttrafiks it-anvendelse.

Midttrafik har outsourcet en lang række procedurer og kontroller i forbindelse med vedligeholdelse og drift af selskabets it-systemer til serviceleverandører. Det er Midttrafiks eget ansvar at sikre de nødvendige kontroller i forbindelse med systemudvikling, anskaffelse, ændringshåndtering og brugeradministration samt at føre tilsyn med it-sikkerhed og kontroller, der varetages af eksterne leverandører.

Vi har ikke udført fuldstændig revision af de generelle it-kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet, men testet it-kontroller og udtræk fra it-applikationer i det omfang, de er vurderet væsentlige for revisionen af årsregnskabet.

Der er indhentet revisorerklæring for perioden fra 1. december 2023 - 30. november 2024 fra Rejsekort & Rejseplan A/S. Revisorerklæringen omfatter processer og interne kontroller for salgstransaktioner og registreringer i rejsekortsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger i relation til revisionen af Midttrafiks årsregnskab.

Der er indhentet revisorerklæring for 2024 fra serviceleverandøren vedrørende behandling af løn. Revisorerklæringen omfatter generelle it-kontroller for drift af lønsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger eller supplerende oplysninger i relation til Midttrafik.

Midttrafik har endvidere fra serviceleverandørerne, som udvikler og drifter Midttrafik App, modtaget revisorerklæringer, jf. pkt. 3.1.1. Gennemgangen af disse revisorerklæringer har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Der er etableret procedurer for brugeradministration (oprettelse, nedlæggelse) samt for regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i væsentlige it-systemer, herunder at brugerrettigheder tildeles ud fra et arbejdsbetinget behov. Enkelte medarbejdere i økonomifunktionen har administratoradgang til økonomisystemet. Vi har observeret, at der efter overgang til Prisme365 ikke har været udført tilsyn med tildelte brugerroller samt brugen af administratoradgang ved bl.a. logning af ændringer til it-systemet udført af brugere med administratorrettigheder. Ledelsen er opmærksomme på forholdet og arbejder på en plan for ledelsestilsyn af administratorbrugere.

It-styring til understøttelse af forretningsmæssige risici

Midttrafik fik i 2023 foretaget en ekstern vurdering af, hvorvidt it-styringen var tilstrækkelig til at understøtte virksomhedens strategiske forretningsformål. Vurderingen resulterede i en række observationer og anbefalinger.

Ledelsen har oplyst os om, at der er igangsat en række initiativer, som skal imødekomme rapportens anbefalinger og at der pågår en opdateret evaluering på baggrund af rapportens anbefalinger.

4.3.3 Overgang til nyt regnskabssystem

Midttrafik er i 2024 overgået fra regnskabssystemet Prisme2009 til Prisme365. Bogføringen i Prisme2009 er lukket i maj 2024 og herefter overgået til bogføring i Prisme365.

Vi har efterprøvet overførslen af data fra Prisme2009 til Prisme365.

Vi har endvidere gennemgået Midttrafiks forretningsgange under hensyn til det nye system i efteråret 2024. I den forbindelse konstaterede vi, at der ikke blev udført konsekvent og regelmæssigt ledelsestilsyn af udførelsen af de interne kontroller på økonomiområdet. Vi kunne ligeledes konstatere, at Prisme365 ikke kræver godkendelse forud for ændring af kreditorstamdata, og at der ikke gennemgås loglister af ændringer af kreditorstamdata efter overgangen.

Vi har ved opfølgning i forbindelse med årsafslutningen konstateret, at ledelsestilsynet er genetableret på alle væsentlige områder med undtagelse af gennemgang af ændringer i kreditorstamdata. Ledelsen arbejder på at genetablere ledelsestilsyn på området.

5 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Revisionen af Midttrafik er omfattet af standarder for offentlig revision (SOR), der præciserer god offentlig revisionsskik i henhold til rigsrevisorloven og lever op til de internationale accepterede principper for offentlig revision.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision.

Forvaltningsrevision og juridisk-kritisk revision skal i henhold til gældende standarder for offentlig revision gennemføres for en række obligatoriske plantemaer over en 5-årig turnus.

Vi har med den daglige ledelse drøftet relevansen og den hensigtsmæssige tidsmæssige placering af de obligatoriske områder, hvilket har resulteret i nedenstående plan:

SOR 6 - Plantemaer (juridisk-kritisk revision)	Relevans for revisionen	Planlagt udførelsesår	Revisionskriterier
Gennemførelse af salg	Relevant	2024	Takster ved salg af rejser og befordring
Overskudslikviditet	Relevant	2024	Finanspolitik og afkastoversigt
Gennemførelse af indkøb	Relevant	2025	Indkøbsaftaler, interne retningslinjer for indkøb, EU's udbudsdirektiv
Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner	Relevant	2026	Overenskomster, ansættelseskontrakter m.v.
Afgørelse om tildeling af tilskud m.v.	Ikke relevant	Na	Na
Myndigheds gebyropkrævning	Ikke relevant	Na	Na
Rettighedsbestemte overførsler	Ikke relevant	Na	Na

SOR 7 - Plantemaer (forvaltningsrevision)	Relevans for revisionen	Planlagt udførelsesår	Revisionskriterier
Mål- og resultatstyring	Relevant	2024	Bedste praksis
Styring af offentlige indkøb	Relevant	2025	Bedste praksis
Aktivitets- og ressourcestyring	Relevant	2026	Bedste praksis
Budgetstyring af flerårige investeringsprojekter	Ikke relevant	Ikke relevant	Na
Styring af offentlige tilskudsordninger	Ikke relevant	Ikke relevant	Na

I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

I henhold til Standarderne for Offentlig Revision skal vi ligeledes rapportere om de juridisk-kritiske revisioner og forvaltningsrevisioner, som vi har afsluttet de forudgående 4 år.

Regnskabsår	Plantema	Udtalelse i påtegningen
2023	Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner Aktivitets- og ressourcestyring	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger
2022	Gennemførelse af indkøb Styring af offentlige indkøb	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger
2021	Gennemførelse af salg Mål- og resultatstyring	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger
2020	Løn- og ansættelsesmæssige dispositioner Aktivitets- og ressourcestyring	Ingen væsentlige kritiske bemærkninger

5.1 Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2024

I forbindelse med revisionen for 2024 er nedenstående områder udvalgt til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelse af salg
- ▶ Overskudslikviditet
- ▶ Mål- og resultatstyring

5.1.1 Gennemførelse af salg

I forbindelse med vores gennemgang af turnusområdet "Gennemførelse af salg" har vi rettet vores gennemgang mod de væsentligste indtægtskilder. De udvalgte indtægtskilder er indtægter fra rejsekort samt indtægter fra Midttrafik App. Disse to indtægtskilder er udvalgt, da disse udgør en væsentlig del af den samlede omsætning i Midttrafik. Vores gennemgang af processer for gennemførelse af salg er således koncentreret om de processer og procedurer der er etableret for disse indtægtskilder.

Processer for sikring af fuldstændige indtægter

Vi har gennemgået de procedurer, som Midttrafik har etableret for at sikre, at indtægterne fra rejsekort og Midttrafik App er fuldstændige, herunder de etablerede procedurer for indhentelse og gennemgang af revisionserklæringer fra serviceleverandørerne bag rejsekortet og Midttrafik App.

Processer for sikring af korrekt opkrævning af indtægter

Vi har gennemgået procedurerne, som Midttrafik har etableret for at sikre, at der sker korrekt opkrævning af indtægter for rejsekort og Midttrafik App. Herunder har vi gennemgået procedurerne for overførsel af de af bestyrelsen godkendte priser til rejseplan-systemet.

Processer for opfølgning på debitorer

Vi har gennemgået Midttrafiks procedurer for opfølgning på overforfaldne debitorer, herunder identifikation og rykning af overforfaldne debitorer.

Processer for sikring af at prisfastsættelsen følger love og krav

Vi har gennemgået procedurer for sikring af, at prisfastsættelse af billetterne følger love og krav.

Om indtægterne er korrekt registrerede i regnskabet

Vi har under revisionen af omsætningen kontrolleret sammenhængen mellem selskabets registrerings-systemer og årsregnskabet og derved sikret, at indtægterne er korrekt registreret i regnskabet.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

5.1.2 Overskudslikviditet

Processer for overskudslikviditet

Vi har gennemgået de procedurer, som Midttrafik har etableret for placering af overskudslikviditet for at sikre, at det lever op til finanspolitikken vedtaget i Midttrafik.

Afstemning mellem afkastrapport og bogføringen

Vi har under revisionen af likvide aktiver foretaget afstemning mellem afkastopgørelsen fra banken til bogføringen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

5.1.3 Mål- og resultatstyring

Vi har kontrolleret, hvorvidt der foreligger en veldefineret strategiplan for Midttrafik, og hvorvidt der er etableret måleinstrumenter til opfølgning på strategiplanen.

Vi er ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at Midttrafik i regnskabsåret ikke har haft en tilfredsstillende mål- og resultatstyring, der understøtter en effektiv målopfyldelse.

6 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- ▶ sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ▶ ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi har ikke foretaget nye, særskilte arbejdshandlinger i forbindelse med vores udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

7 Revision af internt årsregnskab for AarBus

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2024 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for AarBus.

Det interne regnskab udviser følgende hovedtal:

t.kr	2024	2023
Årets resultat	6,6	-19,0
Aktiver	671,0	535,9
Egenkapital	152,0	145,5

7.1 Konklusion på den udførte revision

Vi har ikke identificeret centrale forhold, som har særlig betydning for revisionen, og som skal anføres i vores revisionspåtegning i Midttrafik.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for AarBus.

7.1.1 Indregning af indtægter og rabatter

Årets indtægter fra busdrift udgør 496,3 mio. kr. og 451,2 mio. kr. sidste år.

Der er i 2024 indregnet 35,0 mio. kr. (95,0 mio. kr. i 2023) som rabat, der er modregnet kontraktbetalinger i løbet af året.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

7.2 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Vores revisionsopgave i AarBus er i lighed med Midttrafik omfattet af juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision.

I forbindelse med revisionen for 2024 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelsen af salg
- ▶ Mål- og resultatstyring

7.2.1 Gennemførelse af salg

Vi har i forbindelse med revisionen gennemgået AarBus' processer for gennemførelse af salg, herunder forretningsgange omkring afregning af buskørsel med Midttrafik, samt forretningsgange for indregning, opkrævning og afregning af øvrige indtægter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

7.2.2 Mål- og resultatstyring

Vi har kontrolleret, hvorvidt der foreligger en strategiplan, samt er etableret måleinstrumenter og processer for opfølgning på strategiplanen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

8 Øvrige forhold

8.1 Direktionens regnskabserklæring

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen har vi indhentet en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Den modtagne regnskabserklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

8.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med vores revision har vi ikke konstateret ikke korrigeret fejlinformation.

8.3 Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl.

Direktionen har oplyst, at forretningsgange og interne kontroller inden for de væsentlige områder efter dens opfattelse anses for dækkende og velfungerende til imødegåelse af risikoen for besvigelser, herunder at der eksisterer passende funktionsadskillelse.

Direktionen har over for os bekræftet:

- ▶ sit ansvar for udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- ▶ at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i Midttrafik.

De internationale standarder om revision kræver, at vi forespørger bestyrelsen, om den har kendskab til konstaterede eller formodede besvigelser. Vi tillader os at betragte bestyrelsens underskrift på dette revisionsprotokollat som en bekræftelse på, at bestyrelsen ikke har kendskab til sådanne forhold.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

8.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der den bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabssystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for Midttrafiks drift.

8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen.

Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter dens opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder, som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2024, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

9 Afsluttende oplysninger m.v.

9.1 Andre ydelser end revision

Udover den lovpligtige revision har vi efter anmodning udført følgende opgaver siden vores beretning nr. 23 af 17. maj 2024:

- ▶ Rådgivning vedrørende regnskabsmæssige forhold
- ▶ Afgivelse af erklæringer med og uden sikkerhed.

Sikkerhedsforanstaltninger

Forinden accept af ovennævnte opgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

Det er vores opfattelse, at de udførte opgaver enkeltvis og samlet er udført i overensstemmelse med gældende bestemmelser om revisors uafhængighed.

9.2 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven og etiske regler for revisorer skal vi oplyse,

at vi opfylder de i lovgivningen indeholdte uafhængighedsbestemmelser

at vi har modtaget alle de oplysninger, der er anmodet om.



Aarhus, den 16. maj 2025
EY Godkendt Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Simon M. Laursen
statsaut. revisor

UDKAST

Siderne 337-353 er fremlagt på mødet den 16. maj 2025.

I bestyrelsen:

Steen Vindum
formand

Anders Bøge
1. næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht
Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Morten Flæng

Mikael Würtz

Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet

Herunder har vi redegjort for omfanget, metoden og tidsplanen for revisionen af de enkelte poster i årsregnskabet.

Regnskabspost	Væsentlig risiko	Revisionsstrategi	Tidsplan	Ændring i forhold til sidste år
Resultatopgørelse og byrdefordeling				
Passagerindtægter	Ja	Substansrevision kombineret med dataanalyse	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Operatørudgifter	Ja	Substansrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Billetkontrol	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Drifts- og billetsystemer	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Renter og øvrige indtægter og udgifter	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Lønoms-kostninger i trafik-selskabet	Nej	Substansrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Øvrige omkostninger i trafik-selskabet	Nej	Substansrevision	ved årsafslutningen	Ingen
Byrdefordelingen	Ja	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Balance				
Immaterielle og materielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Finansielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Langfristede tilgodehavender	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Omsætningsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Likvide aktiver	Nej	Substansrevision	I årets løb og ved årsafslutningen	Ingen
Egenkapital	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Hensættelse til tjenestemandspensioner	Ja	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Langfristet gæld	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Kortfristet gæld og øvrige hensatte forpligtelser	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen

Bilag 2 - Møder med bestyrelse eller direktion

I henhold til revisorlovgivningen skal vi oplyse, at vi siden afgivelsen af revisionsberetning nr. 23 har haft følgende møder og drøftelser med bestyrelsen og direktionen:

Organ	Kommunikationsform	Dato	Emne
Bestyrelsen	Møde og revisionsberetning	16. maj 2025	Resultat af revisionen
Direktion og økonomichef	Møde og revisionsberetning	22. april 2025	Resultat af revisionen

Årsrapport 2024

Bilag 2 – Byrdefordeling for årsregnskab 2024

Ledelsespåtegning	2
Midttrafiks byrdefordeling	3
Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2024	13

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2024.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i det udgiftsbaserede resultat, og specifikke balanceposter samt afdrag på lån fordeles mellem kommuner og region. Byrdefordelingen er foretaget efter de principper der er ligget til grund for Budget 2024, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 21. juni 2023. Byrdefordelingen er godkendt af repræsentantskabet den 21. juni 2023.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2024.

Aarhus den 16. maj 2025

Direktion:

Lars Berg
Direktør

Bestyrelsen:

Steen Vindum
Formand

Anders Bøge
1. næstformand

Arne Lægaard
2. næstformand

Benny Hammer

Christian Engelbrecht Pedersen

Claus Leick

Hüseyin Arac

Mikael Würtz

Morten Flæng

Midttrafiks byrdefordeling

Regnskabsnotatet består af en række oversigtstabeller for bestillerne for hvert forretningsområde. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2024, der er godkendt af bestyrelsen på mødet 21. juni 2023.

Tabel 1 Midttrafiks samlede drift fordelt på trafikområder (mio. kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-675,9	-712,1	-718,4	-6,4
Operatørudgifter	1.445,0	1.498,7	1.448,9	-49,8
NT/Sydtrafik-samarbejde	21,3	20,0	20,2	0,3
Drifts- og Billetsystemer	66,5	69,0	66,1	-2,9
Billetkontrol	5,4	1,2	0,3	-1,0
Trafikselskab	103,2	106,2	106,2	-
EU projekt MOVE	0,1	0,7	0,7	-
Busdrift i alt	965,7	983,8	924,0	-59,8
Togdrift				
Passagerindtægter	-19,5	-20,9	-21,1	-0,2
Operatørudgifter	84,8	91,8	78,3	-13,5
Drifts- og Billetsystemer	1,1	1,3	1,6	0,3
Billetkontrol	0,2	-0,3	-0,8	-0,5
Trafikselskab Tog	1,1	1,1	1,1	-
Togdrift i alt	67,6	73,1	59,2	-14,0
Letbanedrift				
Passagerindtægter	-82,9	-90,5	-93,4	-2,9
Operatørudgifter	299,2	334,3	332,1	-2,2
Drifts- og Billetsystemer	5,2	6,7	5,8	-1,0
Billetkontrol	0,4	0,9	-0,3	-1,3
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariat	6,1	6,5	6,5	-
Letbanedrift i alt	228,0	258,0	250,6	-7,3
Flextrafik				
Passagerindtægter	-27,6	-29,3	-28,2	1,1
- Åben kørsel	-9,7	-12,4	-10,6	1,8
- Handicapkørsel	-13,6	-16,9	-15,5	1,4
- Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring	-0,0	-0,0	-0,0	0,0
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	-4,2	-	-2,1	-2,1
Operatørudgifter	661,5	688,6	704,6	16,0
- Åben kørsel	28,6	37,6	34,7	-2,9
- Handicapkørsel	81,0	88,8	82,9	-5,9
- Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring	216,4	223,8	226,3	2,5
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	335,4	338,4	360,7	22,3
Flexadministration	36,5	39,9	39,8	-0,1
- Åben kørsel	5,3	7,0	6,2	-0,8
- Handicapkørsel	16,2	17,0	17,8	0,8
- Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring	14,5	15,3	15,2	-0,1
- Øvrige Trafikselskaber	0,6	0,6	0,6	0,0
NOP	5,6	4,0	-	-4,0

Flextrafik i alt	676,0	703,2	716,3	13,1
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	2,6	7,0	2,9	-4,0
Finansindtægter og -udgifter	-10,4	-	-9,3	-9,3
Merforbrug på trafikselskabet og letbanesek.	2,7	-	7,1	7,1
Fællesomkostninger i alt	-5,2	7,0	0,7	-6,2
Resultat af primær drift	1.932,1	2.025,1	1.950,9	-74,2
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	-0,5	-0,5	-0,5	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	6,0	6,0	6,0	0,0
Langfristede tilgodehavende - Tjenestemandspension	4,3	-	4,3	4,3
Overført merforbrug på trafikselskabet og letbanesek.	-2,7	-	-7,1	-7,1
Ikke-byrdefordelte renter på ansvarligt lån vedr. rejsekort	0,8	-	0,7	0,7
Midttrafik	-0,1	-0,1	-0,3	-0,1
Forskudt finansiering	2,4	-	-	-
Resultat til byrdefordeling	1.942,3	2.030,5	1.954,0	-76,5

*Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Den endelige afregning

Ovenstående tabel viser den samlede byrdefordeling og tilhørende finansiering i 2024 fra Midttrafiks ejere og øvrige bestillere. Midttrafik har i 2024 i alt byrdefordelt nettoudgifter for 1.954 mio. kr. Ejerne, Samsø Kommune og EU har samlet et tilgodehavende hos Midttrafik på 56,7 mio. kr., som udestår til afregning maj 2025, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

Byrdefordeling mellem Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2024 for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel 2 Byrdefordeling af Midttrafiks samlede udgifter og indtægter (mio. kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024	Til efter- regulering	Til over- førsel
Favrskov	29,9	32,2	29,5	-2,7	0,6	-0,0
Hedensted	11,5	13,2	13,5	0,2	0,4	-0,0
Herning	53,1	51,3	50,3	-1,0	1,1	-0,1
Holstebro	22,4	18,1	21,1	3,1	3,2	-0,0
Horsens	59,9	63,4	57,8	-5,6	-5,2	-0,2
Ikast-Brande	19,2	19,9	19,5	-0,4	-0,4	-0,0
Lemvig	11,3	10,0	9,0	-1,0	-1,0	-0,0
Norrdjurs	35,7	38,9	37,6	-1,3	-1,1	-0,0
Odder	11,4	11,9	11,9	-0,0	0,3	-0,0
Randers	96,2	100,7	96,2	-4,5	1,2	-0,2
Ringkøbing-Skjern	28,2	31,4	30,3	-1,1	-1,0	-0,0
Silkeborg	54,2	50,8	50,2	-0,6	-0,3	-0,1
Skanderborg	30,0	32,8	27,0	-5,8	-2,2	-0,0
Skive	49,0	50,2	48,3	-1,9	-1,7	-0,0
Struer	7,2	9,8	7,9	-1,9	-1,9	0,0
Syddjurs	30,1	32,1	30,6	-1,5	-0,3	-0,0
Viborg	55,6	54,9	52,8	-2,1	1,3	-0,2
Aarhus	364,7	427,9	396,1	-31,8	0,9	-1,0
Region Midtjylland	640,9	641,2	604,6	-36,7	-36,7	-1,9
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	331,9	339,8	359,9	20,1	-0,1	-
Byrdefordeling i alt	1.942,3	2.030,5	1.954,0	-76,5	-42,9	-4,0
Regulering til drift	-10,2	-5,4	-3,2	2,2	-	-
Primær drift	1.932,1	2.025,1	1.950,9	-74,2	-42,9	-4,0

Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

Tabel 3 Byrdefordeling af de samlede indtægter (tusind. kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Favrskov	-4.784	-5.300	-5.880	-580
Hedensted	-4.076	-4.663	-3.936	727
Herning	-11.335	-11.356	-10.103	1.253
Holstebro	-3.701	-2.783	-2.852	-69
Horsens	-19.000	-19.269	-19.034	235
Ikast-Brande	-667	-809	-639	170
Lemvig	-492	-497	-455	42
Norddjurs	-2.852	-3.361	-2.956	405
Odder	-2.407	-2.364	-2.292	72
Randers	-27.694	-29.054	-27.968	1.086
Ringkøbing-Skjern	-4.882	-5.287	-5.078	209
Silkeborg	-20.540	-20.936	-19.375	1.561
Skanderborg	-8.951	-9.739	-11.435	-1.696
Skive	-7.122	-7.393	-6.542	851
Struer	-751	-470	-382	88
Syddjurs	-5.003	-5.107	-4.489	618
Viborg	-14.939	-15.084	-13.849	1.235
Aarhus	-327.495	-350.269	-358.485	-8.216
Region Midtjylland	-335.000	-359.045	-363.342	-4.297
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	-7	-	-9	-9
Byrdefordeling i alt	-801.699	-852.786	-859.102	-6.316
Ikke-støttet Flextur	-3.773	-	-4.503	-4.503
Midttrafik	-447	-	-2.046	-2.046
Primær drift	-805.919	-852.786	-865.652	-12.866

Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

Tabel 4 Byrdefordeling af de samlede operatørudgifter (tusind. kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Favrskov	32.367	34.595	32.661	-1.934
Hedensted	13.497	15.557	15.152	-405
Herning	58.815	56.729	54.772	-1.957
Holstebro	22.933	17.850	21.017	3.167
Horsens	70.267	73.830	68.228	-5.602
Ikast-Brande	18.577	18.964	18.454	-510
Lemvig	11.158	9.867	8.908	-959
Norddjurs	36.024	39.086	37.675	-1.411
Odder	12.347	12.676	12.547	-129
Randers	111.127	115.134	110.320	-4.814
Ringkøbing-Skjern	30.071	33.123	32.065	-1.058
Silkeborg	66.522	63.482	61.905	-1.577
Skanderborg	35.211	38.290	34.655	-3.635
Skive	51.453	52.408	49.832	-2.576
Struer	7.083	9.380	7.451	-1.929
Syddjurs	32.028	33.711	31.814	-1.897
Viborg	61.748	61.071	58.085	-2.986
Aarhus	617.126	699.778	680.578	-19.200
Region Midtjylland	874.710	893.481	867.095	-26.386
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	331.222	338.421	358.568	20.147
Byrdefordeling i alt	2.494.287	2.617.433	2.561.781	-55.652
Ikke-støttet Flextur	3.773	-	4.503	4.503
Forskudt finansiering	-2.420	-	-	-
Midttrafik	447	-	2.181	2.181
Primær drift	2.496.087	2.617.433	2.568.465	-48.968

R2023 er inklusiv regionalt tilskud

Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik vedrører Midttrafiks kørsel i deres områder og vice versa. I 2024 er der registreret et finansieringsbehov på 19,8 mio. kr. mod budgettets 20,0 mio. kr. Der er således et mindreforbrug på 0,2 mio. kr., hvilket skyldes, at køb/salg af uddannelseskort i regnskabet er flyttet til Ungdomskort. Samarbejdet vedrører kun Region Midtjylland og Viborg Kommune.

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af nettoudgifter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet:

Tabel 5 Byrdefordeling af udgifter og indtægter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet (tusind. kr.)

	R2023	B2024	Afvigelse	
			R2024	2024
Viborg	244	225	226	1
Region Midtjylland	21.069	19.772	20.021	249
Byrdefordeling i alt	21.313	19.997	20.247	250

Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af drifts- og billetsystemer:

Tabel 6 Byrdefordeling af udgifter til drifts- og billetsystemer (tusind. kr.)

	R2023	B2024	Afvigelse	
			R2024	2024
Favrskov	234	314	300	-14
Hedensted	331	341	318	-23
Herning	1.425	1.487	1.407	-80
Holstebro	716	665	621	-44
Horsens	2.345	2.311	2.121	-190
Ikast-Brande	12	155	144	-11
Lemvig	1	1	1	0
Norrdjurs	317	362	343	-19
Odder	214	256	243	-13
Randers	3.696	4.034	3.829	-205
Ringkøbing-Skjern	615	789	747	-42
Silkeborg	2.473	2.557	2.430	-127
Skanderborg	585	710	668	-42
Skive	1.004	1.081	1.032	-49
Struer	107	46	47	1
Syddjurs	596	606	573	-33
Viborg	2.755	2.685	2.477	-208
Aarhus	28.561	29.336	28.461	-875
Region Midtjylland	26.801	29.338	27.704	-1.634
Byrdefordeling i alt	72.790	77.074	73.466	-3.608

Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

Tabel 7 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort (tusind kr.)

	R2023	B2024	Afvigelse	
			R2024	2024
Favrskov	20	20	20	0
Hedensted	25	25	25	0
Herning	188	188	188	0
Holstebro	108	108	108	0
Horsens	-192	-192	-192	0
Ikast-Brande	16	16	16	-0
Lemvig	8	8	8	-0
Norrdjurs	13	13	13	0
Odder	7	7	7	0
Randers	374	375	375	-0
Ringkøbing-Skjern	74	74	74	0
Silkeborg	-261	-261	-261	0
Skanderborg	65	65	65	0
Skive	130	131	131	-0
Struer	24	24	24	0
Syddjurs	35	35	35	-0
Viborg	245	245	245	0
Aarhus	1.757	1.759	1.759	-0
Region Midtjylland	2.860	2.862	2.863	1
Byrdefordeling i alt	5.499	5.502	5.504	2
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	461	460	460	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	-5.959	-5.962	-5.964	-2
Primær drift	-	-	-	-

Byrdefordeling af billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af billetkontrollen:

Tabel 8 Byrdefordeling af de samlede udgifter og indtægter vedr. billetkontrol (tusind. kr.)

	R2023	B2024	Afvigelse	
			R2024	2024
Favrskov	5	8	8	-0
Hedensted	8	8	8	-0
Herning	36	41	39	-2
Holstebro	41	37	22	-15
Horsens	33	38	31	-7
Norddjurs	8	8	9	1
Odder	6	8	8	0
Randers	72	80	69	-11
Ringkøbing-Skjern	18	15	7	-8
Silkeborg	51	57	43	-14
Skanderborg	10	10	8	-2
Skive	30	28	30	2
Struer	3	-	-	-
Syddjurs	10	9	9	0
Viborg	51	53	47	-6
Aarhus	4.619	1.308	-701	-2.009
Region Midtjylland	1.076	199	-485	-684
Byrdefordeling i alt	6.075	1.907	-848	-2.755

Byrdefordeling af trafikselskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikselskabet og flexadministrationen:

Tabel 9 Byrdefordeling af de samlede udgifter til administration (tusind. kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Favrskov	2.200	2.575	2.522	-53
Hedensted	1.789	1.971	1.970	-1
Herning	4.322	4.235	4.213	-22
Holstebro	2.404	2.179	2.287	108
Horsens	6.837	6.686	6.965	279
Ikast-Brande	1.408	1.552	1.562	10
Lemvig	711	587	543	-44
Norrdjurs	2.420	2.803	2.683	-120
Odder	1.327	1.334	1.407	73
Randers	9.136	10.131	9.987	-144
Ringkøbing-Skjern	2.419	2.728	2.664	-64
Silkeborg	6.247	5.889	5.718	-171
Skanderborg	3.233	3.471	3.210	-261
Skive	3.763	3.931	4.039	108
Struer	787	831	827	-4
Syddjurs	2.608	2.812	2.779	-33
Viborg	5.757	5.727	5.817	90
Aarhus	42.386	45.951	46.311	360
Region Midtjylland	53.276	54.619	54.731	112
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	642	1.348	1.349	1
Byrdefordeling i alt	153.675	161.360	161.585	225
Langfristede tilgodehavende - Tjenestemandspension	-4.322	-	-4.322	-4.322
Ikke byrdefordelt merforbrug på administrationen	2.656	-	7.092	7.092
Midttrafik	125	115	127	12
Primær drift	152.134	161.475	164.482	3.007

Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af finansindtægter og -udgifter:

Tabel 10 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter (tusind. kr.)

	R2023	B2024	Afvigelse	
			R2024	2024
Favrskov	-179	-	-139	-139
Hedensted	-68	-	-57	-57
Herning	-311	-	-221	-221
Holstebro	-123	-	-77	-77
Horsens	-366	-	-274	-274
Ikast-Brande	-111	-	-86	-86
Lemvig	-73	-	-43	-43
Norrdjurs	-209	-	-167	-167
Odder	-69	-	-51	-51
Randers	-551	-	-433	-433
Ringkøbing-Skjern	-160	-	-135	-135
Silkeborg	-317	-	-293	-293
Skanderborg	-184	-	-141	-141
Skive	-246	-	-216	-216
Struer	-45	-	-42	-42
Syddjurs	-177	-	-138	-138
Viborg	-304	-	-236	-236
Aarhus	-2.226	-	-1.840	-1.840
Region Midtjylland	-3.894	-	-4.015	-4.015
Byrdefordeling i alt	-9.614	-	-8.605	-8.605
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	-753	-	-698	-698
Primær drift	-10.367	-	-9.302	-9.302

Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2024

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår.

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

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

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

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

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

Budget 2024 blev godkendt af Bestyrelsen den 13. december 2023. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Byrdefordelingen for 2024 er godkendt af Repræsentantskabet den 21. juni 2023.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på fire overordnede driftsbudgetter, Busdrift, Flextrafik samt Tog og Letbane. Resten af budgettet er fordelt under Øvrige fællesudgifter.

Driftsbudgetter

Busdrift

Busdrift (budget 2024: 886,6 mio. kr. netto) kan underopdeles i busindtægter, operatørudgifter, øvrige driftsudgifter, regionalt tilskud og NT/Sydtrafik-samarbejde.

- Busindtægter (budget 2024: 713,3 mio. kr.).
- Operatørudgifter (budget 2024: 1.505,40 mio. kr.), som er inklusive Flexbus, er ruteopdelt og finansieres af en eller flere bestillere (kommune eller regionen); relevante bestillere betaler udgiften til drift af ruten.
- Øvrige driftsudgifter som er Bus-IT, øvrige busudgifter og rejsekort (budget 2024: 74,5 mio. kr.). Udover almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2024 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne. Kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillernes andel af udgifterne:

- Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til flytning af udstyr samt drift og investering i tælleudstyr fordeles ud fra andel af køreplantimetallet fra seneste regnskabsår -Regnskab 2022.
- Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for regnskab 2022.
- Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter m.v. fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebil-station.
- Særlige eller enkeltstående udgifter fordeles direkte til den aktuelle kommune eller til regionen.
- NT/Sydtrafik-samarbejdet (budget 2024: 20 mio. kr.) vedrører Midttrafiks kørsel i Nordjyllands Trafikselskab (NT) samt Sydtrafik og vice versa. Det dækker operatørudgifter, passagerindtægter og byrdefordeling af ungdomskort.
- Midttrafiks kørsel i andre regioner afregnes med det relevante trafikselskab.
- NT's kørsel i Midttrafik finansieres af Viborg Kommune og Region Midtjylland.
- Sydtrafiks kørsel i Midttrafik finansieres af Region Midtjylland.

Flextrafik

Flextrafik (budget 2024: 657,9 mio. kr. netto) kan underopdeles i Handicap-kørsel, Flextur, kommunal kørsel, siddende patientbefordring, NOP og øvrige trafikselskaber.

- Handicapkørsel (budget 2024: 71,9 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune. Særlige administrationsudgifter i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
- Flextur, Flextur UNG og Plustur (budget 2024: 19,8 mio. kr. netto) hvor kommunerne betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
- Kommunal kørsel, samt siddende patientbefordring (budget 2024: 223,8 mio. kr. netto), hvor kommunerne samt Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter, som beror på konkrete aftaler.
- Øvrige trafikselskaber (budget 2024: 338,4 mio. kr. netto), hvor Midttrafik afregner med Sydtrafik og Fynbus.
- NOP (budget 4 mio.kr. Netto)

Letbanedrift

Letbanedrift (budget 2024: 251,6 mio. kr. netto):

- Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedrift bidrager Aarhus Kommune og Region Midtjylland med et bestillerbidrag som fastlagt i en politisk aftale fra 2013. I finansieringen af Letbanen til Grenaa indgår et statsligt bidrag, som staten tidligere har anvendt på Grenaabanen.
- Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2024 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne.
- Letbanesekretariatet finansieres af tilsluttede kommuner og Region Midtjylland. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere

Togdrift

Togdrift (budget 2024: 73,5 mio. kr. netto)

- Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.

Øvrige fællesudgifter

Øvrige fællesudgifter (budget 2024: 161,5 mio. kr. netto) kan underopdeles i Administrativeudgifter, Billetkontrol, finansielle poster samt Tjenestemandspension

- De administrative udgifter (budget 2024: 129,8 mio. kr.) består af administrative udgifter i Trafikselskabet samt til Flextrafik (handicapkørsel). Trafikselskabet kan opdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for Trafikselskabet udgør lønninger ca. 51 % af udgifterne.
Af Trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2024 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicapadministration. Aarhus Rutebilstation finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle, mens letbaneadministrationen fordeles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
- Billetkontrol (budget 2024: 1,9 mio. kr. netto). Udgifter til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller, mens indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af faktiske udstedte afgifter. Aarhus Kommune varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som byrdefordeles til bestillerne. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).
- Finansielle poster (budget 2024: 0 mio. kr. netto). Der budgetteres med et nulresultat for finansielle poster men det faktiske resultat byrdefordeles ud fra bestillernes budgetandel korrigeret for eventuelle puljer hos Midttrafik.
- Tjenestemandspension (budget 2023: 7,0 mio. kr. netto). Består af årets udgifter samt den årlige hensættelse på 20,3 %. De årlige udgifter fordeles efter en fastsat nøgle mens de 20,3 % fordeles efter årets køreplantimer.

- Flextrafik administration – ekskl. Handicapkørsel (budget 2024: 22,9 mio. kr. netto). Består af administrative udgifter i Flextrafik. Udgifterne finansieres via af et fastlagt bestillerbidrag per kørt tur i flextrafikken.

Grundlag for byrdefordeling

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetsomfang i det pågældende år.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i bevillingsniveauet. Gældende fra budget 2019 er rejsekortet lagt sammen med bevillingsområdet for busdrift. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførselsretten, er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

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

Byrdefordeling af resultat der følger af Midttrafiks finanspolitik

Byrdefordelingen af resultat på Midttrafiks likviditetsdepoter blev godkendt af Bestyrelsen 7. februar 2020.

Resultatet af finanspolitikken vil altid blive budgetteret til 0,00 kr. og vil dermed ikke påvirke årets a conto-rater. Ved endelig opgørelse af årets byrdefordeling vil resultatet af likviditetsdepotet blive indregnet og afregnet som en del af første aconto rate i efterfølgende regnskabsår.

Resultatet af depotet fordeles, således de bestillere i ejerkredsen der har placeret midler ved Midttrafik bærer en andel af resultatet svarende til deres puljes andel af det samlede depot. Den resterende andel af depotets resultat fordeles blandt alle bestillerne i ejerkredsen i henhold til den enkeltes nettobudget ved Midttrafik. Dette princip vil gøre sig gældende ved positivt såvel som negativt resultat.

Årsrapport 2024

Bilag 3 – Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af årsregnskab 2024

Favrskov Kommune	3
Hedensted Kommune	5
Herning Kommune	6
Holstebro Kommune	7
Horsens Kommune	8
Ikast-Brande Kommune	10
Lemvig Kommune	11
Norrdjurs Kommune	12
Odder Kommune	14
Randers Kommune	15
Ringkøbing-Skjern Kommune	17
Silkeborg Kommune	18
Skanderborg Kommune	20
Skive Kommune	21
Struer Kommune	22
Syddjurs Kommune	23
Viborg Kommune	25
Aarhus Kommune	27
Region Midtjylland	29

I det følgende gives et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved en væsentlig budgetafvigelse, der er specifik for den enkelte bestiller, vil denne blive kommenteret. For afvigelser, der følger generelle bevægelser for områderne, henvises der til bilag 1. Detaljerede tabeller samt ruteøkonomi findes på Midttrafiks extranet for kommuner og Region Midtjylland, sammen med det øvrige materiale.

For Flextrafik kommenteres der ikke på store fald eller stigninger i kørselsniveauet og de økonomiske konsekvenser heraf. Disse oplysninger fremgår i stedet af de detaljerede tabeller på ekstranettet, herunder turantal og omkostninger.

Midttrafik overfører et underforbrug på 3,1 mio. kr. fra driften af rejsekort til rejsekortinvesteringen i 2025. Tilsvarende overføres 1,7 mio. kr. vedr. driftssystemer. Det samlede beløb står derfor til overførsel for hver enkelt bestiller og byrdefordeles ikke.

Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 29,5 mio. kr. mod de budgetterede 32,2 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 2,7 mio. kr.

Tabel 1 Favrskov Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-3.779	-4.120	-4.781	-661
Operatørudgifter	20.186	21.348	20.481	-867
Drifts- og Billetsystemer	234	314	300	-14
Billetkontrol	5	8	8	-0
Trafikskelskab	923	1.232	1.232	-
Busdrift i alt	17.570	18.782	17.240	-1.542
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	45	47	47	-
Letbanedrift i alt	45	47	47	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.005	-1.180	-1.100	80
- Åben kørsel	-595	-692	-632	60
- Handicapkørsel	-410	-488	-468	20
Operatørudgifter	11.978	13.146	12.180	-966
- Åben kørsel	1.480	1.900	1.508	-392
- Handicapkørsel	2.261	2.152	2.202	50
- Kommunal kørsel	8.237	9.094	8.469	-625
Flexadministration	1.198	1.263	1.207	-56
- Åben kørsel	375	474	377	-97
- Handicapkørsel	437	386	404	18
- Kommunal kørsel	386	403	426	23
NOP	203	101	-	-101
Flextrafik i alt	12.374	13.330	12.287	-1.043
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	34	33	36	3
Finansindtægter og -udgifter	-179	-	-139	-139
Fællesomkostninger i alt	-146	33	-102	-135
Drift i alt	29.843	32.192	29.472	-2.720
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	20	20	0
Favrskov kommune i alt	29.863	32.212	29.492	-2.720
Bestillerbidrag*	-30.766	-32.212	-28.923	3.289
Resultat til overførsel	-	-	-14	
Resultat til efterregulering	-903	-	582	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 0,6 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes en stigning i passagertallet og dermed en øget andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Under ruteøkonomien er ekstrakørslen på rute 115 nedskrevet med 0,3 mio. kr. i forhold til B2024.

Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 13,5 mio. kr. imod budgettet 13,2 mio. kr. Merforbruget udgør således 0,2 mio. kr.

Tabel 2 Hedensted Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-2.442	-2.638	-2.105	533
Operatørudgifter	7.332	8.581	8.232	-349
Drifts- og Billetsystemer	331	341	318	-23
Billetkontrol	8	8	8	-0
Trafikskelskab	615	665	665	-
Busdrift i alt	5.844	6.957	7.118	161
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.635	-2.025	-1.831	194
- Åben kørsel	-1.127	-1.395	-1.242	153
- Handicapkørsel	-508	-630	-589	41
Operatørudgifter	5.976	6.882	6.920	38
- Åben kørsel	3.032	3.795	3.702	-93
- Handicapkørsel	2.944	3.087	3.166	79
- Kommunal kørsel	-	-	52	52
Flexadministration	1.151	1.282	1.279	-3
- Åben kørsel	569	728	692	-36
- Handicapkørsel	582	554	582	28
- Kommunal kørsel	-	-	5	5
NOP	189	94	-	-94
Flextrafik i alt	5.681	6.233	6.368	135
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	24	24	26	2
Finansindtægter og -udgifter	-68	-	-57	-57
Fællesomkostninger i alt	-45	24	-31	-55
Drift i alt	11.481	13.214	13.455	241
Afdrag KK-lån Rejsekort	25	25	25	0
Hedensted kommune i alt	11.506	13.239	13.480	241
Bestillerbidrag*	-11.464	-13.239	-13.145	94
Resultat til overførsel	-	-	-22	
Resultat til efterregulering	42	-	358	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 0,5 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes et fald i antal passagerer, og dermed en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 50,3 mio. kr. imod budgetteret 51,3 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,0 mio. kr.

Tabel 3 Herning Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-10.528	-10.275	-9.158	1.117
Operatørudgifter	54.563	51.070	49.944	-1.126
Drifts- og Billetsystemer	1.425	1.487	1.407	-80
Billetkontrol	36	41	39	-2
Trafikselskab	3.429	3.156	3.156	-
Busdrift i alt	48.924	45.479	45.388	-91
Flextrafik				
Passagerindtægter	-807	-1.081	-945	136
- Åben kørsel	-230	-342	-261	81
- Handicapkørsel	-577	-739	-684	55
Operatørudgifter	4.174	5.620	4.828	-792
- Åben kørsel	402	1.160	860	-300
- Handicapkørsel	3.772	4.460	3.968	-492
Flexadministration	665	850	818	-32
- Åben kørsel	83	219	158	-61
- Handicapkørsel	582	631	660	29
NOP	78	39	-	-39
Flextrafik i alt	4.110	5.428	4.700	-728
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	229	229	240	11
Finansindtægter og -udgifter	-311	-	-221	-221
Fællesomkostninger i alt	-82	229	19	-210
Drift i alt	52.952	51.136	50.107	-1.029
Afdrag KK-lån Rejsekort	188	188	188	0
Herning kommune i alt	53.140	51.324	50.295	-1.029
Bestillerbidrag*	-53.831	-51.324	-49.285	2.039
Resultat til overførsel	-	-	-80	
Resultat til efterregulering	-691	-	1.090	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 1,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes fald i antal passagerer, samt en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

For busdriftens operatørudgifter forventes der mindreudgifter på 1,1 mio. kr. hvilket skyldes indeksfald på brændstof, der skønnes at give mindreudgifter på 0,9 mio. kr., samt et fald på 655 køreplantimer, der giver mindreudgifter for 0,4 mio. kr.

Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 21,1 mio. kr. imod budgettet 18,0 mio. kr. Merforbruget udgør således 3,1 mio. kr.

Tabel 4 Holstebro Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-2.998	-1.763	-1.782	-19
Operatørudgifter	18.035	12.242	13.409	1.167
Drifts- og Billetsystemer	716	665	621	-44
Billetkontrol	41	37	22	-15
Trafikskelskab	1.459	1.028	1.028	-
Busdrift i alt	17.253	12.209	13.298	1.089
Flextrafik				
Passagerindtægter	-704	-1.020	-1.070	-50
- Åben kørsel	-184	-403	-479	-76
- Handicapkørsel	-520	-617	-591	26
Operatørudgifter	4.748	5.534	7.608	2.074
- Åben kørsel	680	1.425	2.127	702
- Handicapkørsel	3.118	3.277	3.812	535
- Kommunal kørsel	951	832	1.669	837
Flexadministration	806	1.008	1.113	105
- Åben kørsel	96	215	291	76
- Handicapkørsel	598	673	703	30
- Kommunal kørsel	111	120	119	-1
NOP	149	74	-	-74
Flextrafik i alt	5.000	5.596	7.650	2.054
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	140	143	146	3
Finansindtægter og -udgifter	-123	-	-77	-77
Fællesomkostninger i alt	17	143	69	-74
Drift i alt	22.269	17.948	21.017	3.069
Afdrag KK-lån Rejsekort	108	108	108	0
Holstebro kommune i alt	22.378	18.056	21.126	3.070
Bestillerbidrag*	-22.261	-18.056	-17.982	74
Resultat til overførsel	-	-	-44	
Resultat til efterregulering	117	-	3.187	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Sammenlignet med beregningsgrundlaget for B2024 forventes der 830 flere køreplantimer på buskørslen. Dette vil give en stigning i udgifterne på 1,2 mio. kr. Stigningen i køreplantimer og omkostninger, skyldes oprettelsen af tre nye ruter, der ikke er medtaget i B2024.

Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 57,9 mio. kr. imod budgetteret 63,4 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 5,5 mio. kr.

Tabel 5 Horsens Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-17.526	-17.447	-17.126	321
Operatørudgifter	60.951	63.325	57.537	-5.788
Drifts- og Billetsystemer	2.345	2.311	2.121	-190
Billetkontrol	33	38	31	-7
Trafikelskab	4.724	4.569	4.569	-
Busdrift i alt	50.527	52.796	47.132	-5.664
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.474	-1.822	-1.908	-86
- Åben kørsel	-650	-710	-908	-198
- Handicapkørsel	-824	-1.112	-1.000	112
Operatørudgifter	8.958	10.326	10.691	365
- Åben kørsel	2.359	2.642	3.576	934
- Handicapkørsel	4.344	5.140	4.431	-709
- Kommunal kørsel	2.255	2.544	2.683	139
Flexadministration	1.871	1.874	2.144	270
- Åben kørsel	409	446	641	195
- Handicapkørsel	1.132	1.059	1.108	49
- Kommunal kørsel	330	369	394	25
NOP	359	179	-	-179
Flextrafik i alt	9.714	10.557	10.927	370
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	242	243	253	10
Finansindtægter og -udgifter	-366	-	-274	-274
Fællesomkostninger i alt	-124	243	-21	-264
Drift i alt	60.117	63.596	58.037	-5.559
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	-192	-192	0
Horsens kommune i alt	59.925	63.404	57.845	-5.559
Bestillerbidrag*	-61.391	-63.404	-63.225	179
Resultat til overførsel	-	-	-190	
Resultat til efterregulering	-1.466	-	-5.190	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Mindreforbrug på Drifts- og billetsystemer skyldes hovedsageligt lavere udgifter end forventet til Horsens Rutebilstation.

Busindtægterne er samlet set 0,3 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 5,8 mio. kr. Det skyldes dels en ikke realiseret el-pulje på ca. 3 mio. kr. i budget 2024, et indeksfald på brændstof på 1,2 mio. kr. og et fald i køreplantimer på by- og lokalkørsel. Dette opvejes delvist

timemæssigt af en stigning i antallet af køreplantimer på skolekørsel, men ikke omkostningsmæssigt.

Ikast-Brande Kommune

Ikast Brande Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 19,5 mio. kr. imod budgetteret 19,9 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 0,4 mio. kr.

Tabel 6 Ikast-Brande Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-49	-	-	-
Operatørudgifter	16.257	16.205	16.263	58
Drifts- og Billetsystemer	12	155	144	-11
Trafikskelskab	912	974	974	-
Busdrift i alt	17.132	17.334	17.381	47
Flextrafik				
Passagerindtægter	-619	-809	-639	170
- Åben kørsel	-272	-323	-291	32
- Handicapkørsel	-347	-486	-348	138
Operatørudgifter	2.261	2.729	2.191	-538
- Åben kørsel	472	550	537	-13
- Handicapkørsel	1.789	2.179	1.654	-525
Flexadministration	437	519	525	6
- Åben kørsel	130	161	153	-8
- Handicapkørsel	307	358	373	15
NOP	59	30	-	-30
Flextrafik i alt	2.139	2.469	2.077	-392
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	59	59	62	3
Finansindtægter og -udgifter	-111	-	-86	-86
Fællesomkostninger i alt	-52	59	-23	-82
Drift i alt	19.219	19.862	19.435	-427
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	16	16	-0
Ikast-Brande kommune i alt	19.235	19.878	19.450	-428
Bestillerbidrag*	-19.368	-19.878	-19.823	55
Resultat til overførsel	-	-	-11	
Resultat til efterregulering	-133	-	-361	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 9,0 mio. kr. imod budgetteret 10,0 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,0 mio. kr.

Tabel 7 Lemvig Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Operatørudgifter	8.542	7.300	6.470	-830
Drifts- og Billetsystemer	1	1	1	0
Trafikskelskab	286	200	200	-
Busdrift i alt	8.829	7.501	6.671	-830
Flextrafik				
Passagerindtægter	-492	-497	-455	42
- Åben kørsel	-288	-280	-210	70
- Handicapkørsel	-204	-217	-245	-28
Operatørudgifter	2.554	2.536	2.438	-98
- Åben kørsel	1.153	1.123	865	-258
- Handicapkørsel	1.288	1.260	1.471	211
- Kommunal kørsel	112	153	102	-51
Flexadministration	394	356	310	-46
- Åben kørsel	178	187	133	-54
- Handicapkørsel	210	161	172	11
- Kommunal kørsel	6	8	5	-3
NOP	63	31	-	-31
Flextrafik i alt	2.518	2.426	2.294	-132
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	31	31	32	1
Finansindtægter og -udgifter	-73	-	-43	-43
Fællesomkostninger i alt	-42	31	-11	-42
Drift i alt	11.305	9.958	8.954	-1.004
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	8	8	-0
Lemvig kommune i alt	11.313	9.966	8.961	-1.005
Bestillerbidrag*	-11.510	-9.966	-9.935	31
Resultat til overførsel	-	-	-0	
Resultat til efterregulering	-197	-	-973	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Resultatet for busdriftens operatørudgifter ender 0,8 mio. kr. under budget, skyldes primært en nedgang i køreplantimer på 311 timer samt indekseffekten på brændstof.

Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 37,6 mio. kr. imod budgettet 38,9 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,3 mio. kr.

Tabel 8 Norddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-1.790	-2.015	-1.846	169
Operatørudgifter	28.319	30.287	29.597	-690
Drifts- og Billetsystemer	317	362	343	-19
Billetkontrol	8	8	9	1
Trafikskelskab	1.285	1.434	1.434	-
Busdrift i alt	28.139	30.076	29.536	-540
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	45	47	47	-
Letbanedrift i alt	45	47	47	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.062	-1.346	-1.110	236
- Åben kørsel	-733	-964	-741	223
- Handicapkørsel	-329	-382	-369	13
Operatørudgifter	7.340	8.617	8.078	-539
- Åben kørsel	2.335	2.988	2.764	-224
- Handicapkørsel	1.967	2.133	1.885	-248
- Kommunal kørsel	3.038	3.496	3.428	-68
Flexadministration	1.031	1.265	1.141	-124
- Åben kørsel	428	557	462	-95
- Handicapkørsel	259	295	310	15
- Kommunal kørsel	344	413	369	-44
NOP	365	182	-	-182
Flextrafik i alt	7.674	8.718	8.109	-609
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	59	57	61	4
Finansindtægter og -udgifter	-209	-	-167	-167
Fællesomkostninger i alt	-150	57	-106	-163
Drift i alt	35.708	38.898	37.586	-1.312
Afdrag KK-lån Rejsekort	13	13	13	0
Norddjurs kommune i alt	35.721	38.911	37.600	-1.311
Bestillerbidrag*	-35.805	-38.911	-38.729	182
Resultat til overførsel	-	-	-19	
Resultat til efterregulering	-84	-	-1.111	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 0,2 mio. kr. lavere end budget. Dette skyldes primært et fald i antal passagerer og dermed en lavere andel af Midttrafik samlede indtægter fra Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,7 mio. kr., hvilket primært skyldes indeksfald på brændstof.

Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 11,9 mio. kr. imod budgetteret 11,9 mio. kr.

Tabel 9 Odder Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-1.910	-1.790	-1.737	53
Operatørudgifter	9.720	9.929	9.768	-161
Drifts- og Billetsystemer	214	256	243	-13
Billetkontrol	6	8	8	0
Trafikskelskab	720	776	776	-
Busdrift i alt	8.751	9.179	9.058	-121
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	45	47	47	-
Letbanedrift i alt	45	47	47	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-497	-574	-555	19
- Åben kørsel	-212	-219	-248	-29
- Handicapkørsel	-286	-355	-307	48
Operatørudgifter	2.535	2.701	2.779	78
- Åben kørsel	845	830	1.107	277
- Handicapkørsel	1.690	1.871	1.672	-199
Flexadministration	536	485	557	72
- Åben kørsel	164	155	211	56
- Handicapkørsel	372	330	346	16
NOP	92	46	-	-46
Flextrafik i alt	2.665	2.658	2.781	123
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	26	26	27	1
Finansindtægter og -udgifter	-69	-	-51	-51
Fællesomkostninger i alt	-43	26	-24	-50
Drift i alt	11.418	11.910	11.862	-48
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	7	7	0
Odder kommune i alt	11.425	11.917	11.869	-48
Bestillerbidrag	-11.817	-11.917	-11.623	294
Resultat til overførsel	-	-	-13	
Resultat til efterregulering	-392	-	258	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 96,2 mio. kr. imod budgetteret 100,7 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 4,5 mio. kr.

Tabel 10 Randers Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-26.167	-27.055	-26.259	796
Operatørudgifter	99.286	101.622	98.248	-3.374
Drifts- og Billetsystemer	3.696	4.034	3.829	-205
Billetkontrol	72	80	69	-11
Trafikskelskab	6.564	7.220	7.220	-
Busdrift i alt	83.451	85.901	83.107	-2.794
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	45	47	47	-
Letbanedrift i alt	45	47	47	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.527	-1.999	-1.709	290
- Åben kørsel	-394	-656	-439	217
- Handicapkørsel	-1.134	-1.343	-1.271	72
Operatørudgifter	11.571	13.378	12.072	-1.306
- Åben kørsel	1.470	2.580	1.600	-980
- Handicapkørsel	6.769	6.888	6.720	-168
- Kommunal kørsel	3.333	3.910	3.751	-159
Flexadministration	2.095	2.426	2.266	-160
- Åben kørsel	255	455	267	-188
- Handicapkørsel	1.439	1.487	1.561	74
- Kommunal kørsel	401	484	437	-47
NOP	269	134	-	-134
Flextrafik i alt	12.409	13.939	12.628	-1.311
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	432	438	455	17
Finansindtægter og -udgifter	-551	-	-433	-433
Fællesomkostninger i alt	-119	438	21	-417
Drift i alt	95.785	100.325	95.804	-4.521
Afdrag KK-lån Rejsekort	374	375	375	-0
Randers kommune i alt	96.159	100.700	96.178	-4.522
Bestillerbidrag*	-97.222	-100.700	-95.180	5.520
Resultat til overførsel	-	-	-205	
Resultat til efterregulering	-1.063	-	1.203	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 0,8 mio. kr. lavere end budgetteret. Dette skyldes primært et fald i passagertallet og en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med ca. 3,4 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2024. Dette skyldes primært en reduktion på 4.776 køreplantimer, som kan henføres til servicereduktioner på rute 4RA samt et indeksfald på brændstof.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 30,3 mio. kr. imod budgettet 31,4 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,1 mio. kr.

Tabel 11 Ringkøbing-Skjern Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-3.541	-3.416	-3.677	-261
Operatørudgifter	24.765	26.693	26.260	-433
Drifts- og Billetsystemer	615	789	747	-42
Billetkontrol	18	15	7	-8
Trafikskelskab	1.535	1.611	1.611	-
Busdrift i alt	23.392	25.692	24.948	-744
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.341	-1.871	-1.401	470
- Åben kørsel	-845	-1.225	-874	351
- Handicapkørsel	-496	-646	-526	120
Operatørudgifter	5.144	6.349	5.806	-543
- Åben kørsel	1.936	2.794	2.504	-290
- Handicapkørsel	3.208	3.555	3.301	-254
Flexadministration	778	1.010	940	-70
- Åben kørsel	341	491	400	-91
- Handicapkørsel	437	519	540	21
NOP	162	81	-	-81
Flextrafik i alt	4.743	5.569	5.345	-224
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	106	107	113	6
Finansindtægter og -udgifter	-160	-	-135	-135
Fællesomkostninger i alt	-53	107	-22	-129
Drift i alt	28.081	31.368	30.270	-1.098
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	74	74	0
Ringkøbing-Skjern kommune i alt	28.155	31.442	30.344	-1.098
Bestillerbidrag*	-28.884	-31.442	-31.361	81
Resultat til overførsel	-	-	-42	
Resultat til efterregulering	-729	-	-975	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægter er samlet set 0,3 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes en større andel af Midttrafiks samlede indtægter fra Midttrafiks indtægtsdelingsmodel.

Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 50,2 mio. kr. imod budgettet 50,8 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 0,6 mio. kr.

Tabel 12 Silkeborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-19.167	-18.979	-18.095	884
Operatørudgifter	57.897	53.195	53.692	497
Drifts- og Billetsystemer	2.473	2.557	2.430	-127
Billetkontrol	51	57	43	-14
Trafikskelskab	4.485	3.879	3.879	-
Busdrift i alt	45.739	40.709	41.949	1.240
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	45	47	47	-
Letbanedrift i alt	45	47	47	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.372	-1.957	-1.281	676
- Åben kørsel	-581	-935	-441	494
- Handicapkørsel	-780	-1.002	-825	177
- Kommunal kørsel	-12	-20	-15	5
Operatørudgifter	8.310	10.130	8.213	-1.917
- Åben kørsel	1.342	2.058	1.050	-1.008
- Handicapkørsel	4.690	5.035	4.546	-489
- Kommunal kørsel	2.278	3.037	2.617	-420
Flexadministration	1.522	1.765	1.582	-183
- Åben kørsel	232	369	191	-178
- Handicapkørsel	987	996	1.040	44
- Kommunal kørsel	303	400	351	-49
NOP	315	157	-	-157
Flextrafik i alt	8.775	10.095	8.515	-1.580
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	194	198	210	12
Finansindtægter og -udgifter	-317	-	-293	-293
Fællesomkostninger i alt	-123	198	-82	-280
Drift i alt	54.436	51.049	50.429	-620
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	-261	-261	0
Silkeborg kommune i alt	54.175	50.788	50.168	-620
Bestillerbidrag*	-55.158	-50.788	-50.631	157
Resultat til overførsel	-	-	-127	
Resultat til efterregulering	-983	-	-336	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 0,9 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes et fald i passagertallet samt en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Busdriftens operatørudgifter ender på 0,5 mio. Over budget. Det dækker over en stigning i køreplantimer på 3.314 timer der giver en forøget udgift på 1,9 mio. Kr. Dette bliver dog opvejet af et indeksfald på 1,3 mio. Kr.

Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 27,0 mio. kr. imod budgettet 32,8 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 5,8 mio. kr.

Tabel 13 Skanderborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-7.073	-7.552	-9.690	-2.138
Operatørudgifter	27.870	29.497	28.080	-1.417
Drifts- og Billetsystemer	585	710	668	-42
Billetkontrol	10	10	8	-2
Trafikelskab	1.608	1.681	1.681	-
Busdrift i alt	23.000	24.346	20.747	-3.599
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	45	47	47	-
Letbanedrift i alt	45	47	47	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.877	-2.187	-1.746	441
- Åben kørsel	-1.437	-1.669	-1.270	399
- Handicapkørsel	-440	-518	-476	42
Operatørudgifter	7.132	8.689	6.575	-2.114
- Åben kørsel	4.387	5.685	4.014	-1.671
- Handicapkørsel	2.697	2.891	2.529	-362
- Kommunal kørsel	47	113	32	-81
Flexadministration	1.520	1.683	1.417	-266
- Åben kørsel	867	1.107	825	-282
- Handicapkørsel	647	561	587	26
- Kommunal kørsel	7	15	5	-10
NOP	209	104	-	-104
Flextrafik i alt	6.983	8.289	6.247	-2.042
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	60	60	65	5
Finansindtægter og -udgifter	-184	-	-141	-141
Fællesomkostninger i alt	-124	60	-77	-137
Drift i alt	29.904	32.742	26.964	-5.778
Afdrag KK-lån Rejsekort	65	65	65	0
Skanderborg kommune i alt	29.969	32.807	27.030	-5.777
Bestillerbidrag*	-30.332	-32.807	-29.236	3.571
Resultat til overførsel	-	-	-42	
Resultat til efterregulering	-362	-	-2.164	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 2,1 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes, at arrangementskørsel for Smukfest 2024 ikke var med i budgettet for indtægterne.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 1,4 mio. kr., hvilket primært skyldes et indekssald på brændstof og mindre ekstrakørsel.

Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 48,3 mio. kr. imod budgetteret 50,2 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,8 mio. kr.

Tabel 14 Skive Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-6.502	-6.549	-5.867	682
Operatørudgifter	32.261	32.084	30.776	-1.308
Drifts- og Billetsystemer	1.004	1.081	1.032	-49
Billetkontrol	30	28	30	2
Trafikskelskab	2.358	2.444	2.444	-
Busdrift i alt	29.152	29.088	28.415	-673
Flextrafik				
Passagerindtægter	-620	-844	-675	169
- Åben kørsel	-138	-149	-200	-51
- Handicapkørsel	-482	-695	-474	221
Operatørudgifter	18.957	20.207	19.055	-1.152
- Åben kørsel	455	439	876	437
- Handicapkørsel	2.996	3.757	2.683	-1.074
- Kommunal kørsel	15.506	16.011	15.497	-514
Flexadministration	1.254	1.333	1.436	103
- Åben kørsel	77	74	123	49
- Handicapkørsel	518	582	603	21
- Kommunal kørsel	658	677	710	33
NOP	235	117	-	-117
Flextrafik i alt	19.826	20.813	19.817	-996
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	151	154	159	5
Finansindtægter og -udgifter	-246	-	-216	-216
Fællesomkostninger i alt	-95	154	-57	-211
Drift i alt	48.882	50.055	48.175	-1.880
Afdrag KK-lån Rejsekort	130	131	131	-0
Skive kommune i alt	49.012	50.186	48.306	-1.880
Bestillerbidrag*	-49.627	-50.186	-50.069	117
Resultat til overførsel	-	-	-50	
Resultat til efterregulering	-614	-	-1.714	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 0,7 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes et fald i passagertallet og dermed en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 1,3 mio. kr. Dette skyldes primært et indeksfald på brændstof på 0,9 mio. kr. samt en reduktion på 478 køreplantimer sammenlignet med B2024.

Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 7,9 mio. kr. imod budgetteret 9,8 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,9 mio. kr.

Tabel 15 Struer Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-360	-	52	52
Operatørudgifter	5.129	7.251	5.259	-1.992
Drifts- og Billetsystemer	107	46	47	1
Billetkontrol	3	-	-	-
Trafikskelskab	448	441	441	-
Busdrift i alt	5.327	7.738	5.799	-1.939
Flextrafik				
Passagerindtægter	-392	-470	-434	36
- Åben kørsel	-167	-198	-192	6
- Handicapkørsel	-225	-272	-242	30
Operatørudgifter	1.921	2.112	2.193	81
- Åben kørsel	516	560	690	130
- Handicapkørsel	1.405	1.552	1.503	-49
Flexadministration	298	348	343	-5
- Åben kørsel	88	109	94	-15
- Handicapkørsel	210	239	249	10
NOP	34	17	-	-17
Flextrafik i alt	1.861	2.007	2.102	95
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	41	42	44	2
Finansindtægter og -udgifter	-45	-	-42	-42
Fællesomkostninger i alt	-3	42	1	-41
Drift i alt	7.185	9.787	7.902	-1.885
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	24	24	0
Struer kommune i alt	7.209	9.811	7.926	-1.885
Bestillerbidrag*	-7.290	-9.811	-9.794	17
Resultat til overførsel	-	-	2	
Resultat til efterregulering	-81	-	-1.870	

* Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 2,0 mio. kr. der kan henføres til indekssald på brændstof samt fradrag for forsinket levering af el-busser.

Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 30,6 mio. kr. imod budgettet 32,1 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 1,5 mio. kr.

Tabel 16 Syddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-3.594	-3.480	-2.930	550
Operatørudgifter	23.898	24.764	23.906	-858
Drifts- og Billetsystemer	596	606	573	-33
Billetkontrol	10	9	9	0
Trafikskelskab	1.425	1.448	1.448	-
Busdrift i alt	22.335	23.347	23.007	-340
Letbanedrift				
Letbanesekretariatet	45	47	47	-
Letbanedrift i alt	45	47	47	-
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.409	-1.627	-1.559	68
- Åben kørsel	-1.031	-1.148	-1.214	-66
- Handicapkørsel	-378	-479	-345	134
Operatørudgifter	7.865	8.815	7.908	-907
- Åben kørsel	3.440	4.270	4.139	-131
- Handicapkørsel	2.376	2.671	1.996	-675
- Kommunal kørsel	2.050	1.874	1.773	-101
Flexadministration	1.089	1.268	1.231	-37
- Åben kørsel	552	724	670	-54
- Handicapkørsel	356	379	395	16
- Kommunal kørsel	181	165	166	1
NOP	264	132	-	-132
Flextrafik i alt	7.810	8.588	7.579	-1.009
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	49	49	53	4
Finansindtægter og -udgifter	-177	-	-138	-138
Fællesomkostninger i alt	-128	49	-85	-134
Drift i alt	30.062	32.031	30.548	-1.483
Afdrag KK-lån Rejsekort	35	35	35	-0
Syddjurs kommune i alt	30.097	32.066	30.583	-1.483
Bestillerbidrag*	-30.606	-32.066	-30.878	1.188
Resultat til overførsel	-	-	-33	
Resultat til efterregulering	-510	-	-262	

*Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Busindtægterne er samlet set 0,6 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes et fald i passagertallet og dermed en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,9 mio. kr., hvilket primært skyldes et indeksfald på brændstof og en mindre reduktion af køreplantimer på 133 timer.

Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 52,8 mio. kr. imod budgetteret 54,9 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 2,1 mio. kr.

Tabel 17 Viborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-13.456	-13.023	-12.152	871
Operatørudgifter	53.749	51.465	49.965	-1.500
NT/Sydtrafik-samarbejde	244	225	226	1
Drifts- og Billetsystemer	2.755	2.685	2.477	-208
Billetkontrol	51	53	47	-6
Trafikselskab	4.277	3.991	3.991	-
Busdrift i alt	47.620	45.396	44.555	-841
Flextrafik				
Passagerindtægter	-1.483	-2.061	-1.697	364
- Åben kørsel	-355	-636	-433	203
- Handicapkørsel	-1.128	-1.425	-1.264	161
Operatørudgifter	7.852	9.532	8.120	-1.412
- Åben kørsel	749	1.127	1.179	52
- Handicapkørsel	7.063	8.242	6.923	-1.319
- Kommunal kørsel	40	163	18	-145
Flexadministration	1.228	1.481	1.562	81
- Åben kørsel	140	191	221	30
- Handicapkørsel	1.084	1.277	1.339	62
- Kommunal kørsel	4	13	2	-11
NOP	148	74	-	-74
Flextrafik i alt	7.745	9.026	7.984	-1.042
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	252	255	265	10
Finansindtægter og -udgifter	-304	-	-236	-236
Fællesomkostninger i alt	-52	255	29	-226
Drift i alt	55.314	54.677	52.567	-2.110
Afdrag KK-lån Rejsekort	245	245	245	0
Viborg kommune i alt	55.559	54.922	52.813	-2.109
Bestillerbidrag*	-56.739	-54.922	-51.685	3.237
Resultat til overførsel	-	-	-207	
Resultat til efterregulering	-1.180	-	1.335	

*Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Mindreforbruget på drifts- og billetsystemer skyldes hovedsageligt lavere udgifter end forventet til Viborg Rutebilstation.

Busindtægterne er samlet set 0,9 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes et fald i passagertallet og dermed en lavere andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med 1,5 mio. kr. som følge af indeksfald på brændstof og et fald i køreplantimer på 597 timer.

Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter udgjorde i 2024 396,1 mio. kr. imod budgetteret 427,9 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 31,8 mio. kr.

Tabel 18 Aarhus Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-281.051	-299.072	-305.782	-6.710
Operatørudgifter	449.876	513.184	495.856	-17.328
Drifts- og Billetsystemer	25.986	25.981	25.586	-395
Billetkontrol	4.405	836	-540	-1.376
Trafikskelskab	30.717	33.347	33.347	-
Busdrift i alt	229.932	274.276	248.467	-25.809
Letbanedrift				
Passagerindtægter	-41.452	-45.271	-46.713	-1.442
Operatørudgifter	133.421	150.302	149.215	-1.087
Drifts- og Billetsystemer	2.575	3.355	2.876	-479
Billetkontrol	214	472	-161	-633
Trafikskelskab Letbane	2.716	2.945	2.945	-
Letbanedrift i alt	97.474	111.803	108.162	-3.641
Flextrafik				
Passagerindtægter	-4.992	-5.926	-5.990	-64
- Åben kørsel	-414	-440	-558	-118
- Handicapkørsel	-4.578	-5.486	-5.432	54
Operatørudgifter	32.851	35.804	35.507	-297
- Åben kørsel	1.282	1.688	1.636	-52
- Handicapkørsel	26.667	28.613	28.401	-212
- Kommunal kørsel	4.902	5.503	5.470	-33
Flexadministration	6.940	7.615	7.893	278
- Åben kørsel	272	339	293	-46
- Handicapkørsel	6.016	6.545	6.875	330
- Kommunal kørsel	651	731	726	-5
NOP	978	488	-	-488
Flextrafik i alt	35.777	37.981	37.410	-571
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	2.013	2.044	2.126	82
Finansindtægter og -udgifter	-2.226	-	-1.840	-1.840
Fællesomkostninger i alt	-213	2.044	286	-1.758
Drift i alt	362.971	426.104	394.325	-31.779
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.757	1.759	1.759	-0
Aarhus kommune i alt	364.728	427.863	396.084	-31.779
Bestillerbidrag*	-378.485	-427.863	-396.217	31.646
Resultat til overførsel	-	-	-1.008	
Resultat til efterregulering	-13.757	-	874	

*Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Mindreforbruget på drifts- og billetsystemer skyldes hovedsageligt lavere udgifter end forventet til udskiftning af busser.

Busindtægterne er samlet set 6,7 mio. kr. over budget, hvilket skyldes en større andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen, hvori indtægter vedr. kørsel for specialarrangementer ikke har været indregnet i budget.

Aarhus Kommunes andel af letbaneindtægter er samlet set 1,4 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes en stigning i passagertallet og dermed en større andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 17,3 mio. kr., hvilket kan henføres til indekssald på brændstof, mindre ekstrakørsel samt mindre udgifter til administration.

Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter udgjorde i 2024 604,6 mio. kr. imod budgettet 641,2 mio. kr. Mindreforbruget udgør således 36,7 mio. kr.

Tabel 19 Region Midtjylland, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2023	B2024	R2024	Afvigelse 2024
Busdrift				
Passagerindtægter	-273.975	-292.878	-295.490	-2.612
Operatørudgifter	446.385	438.653	425.175	-13.478
NT/Sydtrafik-samarbejde	21.069	19.772	20.021	249
Drifts- og Billetsystemer	23.107	24.650	23.202	-1.448
Billetkontrol	662	7	467	460
Trafikselskab	35.426	36.081	36.081	-
Busdrift i alt	252.674	226.285	209.456	-16.829
Togdrift				
Passagerindtægter	-19.535	-20.896	-21.140	-244
Operatørudgifter	84.757	91.844	78.345	-13.499
Drifts- og Billetsystemer	1.119	1.333	1.626	293
Billetkontrol	199	-280	-790	-510
Trafikselskab Tog	1.069	1.135	1.135	-
Togdrift i alt	67.610	73.136	59.176	-13.960
Letbanedrift				
Passagerindtægter	-41.452	-45.271	-46.713	-1.442
Operatørudgifter	165.814	183.996	182.869	-1.127
Drifts- og Billetsystemer	2.575	3.355	2.876	-479
Billetkontrol	214	472	-161	-633
Trafikselskab Letbane	2.918	3.155	3.155	-
Letbanedrift i alt	130.069	145.707	142.025	-3.682
Flextrafik				
Passagerindtægter	-39	-	-	-
- Åben kørsel	-39	-	-	-
Operatørudgifter	173.905	177.069	180.707	3.638
- Åben kørsel	239	10	-	-10
- Siddende Patientbefordring	173.665	177.059	180.707	3.648
Flexadministration	11.127	11.471	11.471	0
- Åben kørsel	36	-	-	-
- Siddende Patientbefordring	11.091	11.471	11.471	0
NOP	3.849	1.919	-	-1.919
Flextrafik i alt	188.843	190.459	192.178	1.719
Fællesomkostninger				
Tjenestemandspension	2.736	2.777	2.889	112
Finansindtægter og -udgifter	-3.894	-	-4.015	-4.015
Fællesomkostninger i alt	-1.158	2.777	-1.127	-3.904
Drift i alt	638.038	638.364	601.709	-36.655
Afdrag KK-lån Rejsekort	2.860	2.862	2.863	1
Region Midtjylland i alt	640.898	641.226	604.571	-36.655

Bestillerbidrag*	-653.404	-641.226	-643.228	-2.002
Resultat til overførsel	-	-	-1.942	
Resultat til efterregulering	-12.506	-	-36.716	

*Bestillerbidrag for Regnskab 2023 er inklusiv statslig kompensation

Mindreforbruget på drifts- og billetsystemer skyldes bl.a. lavere udgifter end forventet til udskiftning af busser samt til drift af rutebilstationer.

Busindtægterne er samlet set 2,6 mio. kr. over budget, hvilket skyldes en større andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

For busdriftens operatørudgifter forventes en mindreudgift på 13,5 mio. kr., som primært kommer fra et indeksfald på brændstof på 9,9 mio. kr. samt en indekspulje, der er medregnet i B2024.

For NT/Sydtrafik-samarbejdet er forventningen til byrdefordelingen med Sydtrafik nedskrevet med 0,2 mio. kr.

Passagerindtægterne for tog er samlet set 0,2 mio. over budget. Strækningen Holstebro-Skjern har haft merindtægter på 0,6 mio. kr., mens Lemvigbanen har haft færre indtægter med 0,4 mio. kr. i forhold til budget.

Regions Midtjyllands andel af letbaneindtægter er samlet set 1,4 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes en stigning i passagertallet og dermed en større andel af Midttrafiks samlede indtægter fra indtægtsdelingsmodellen.

Forventet regnskab 1 2025

Bilag 1 - Hovednotat

1	Forventet regnskab 1 2025	2
1.1	Midttrafiks samlede driftsbudget	2
1.2	Passagerindtægter	4
1.3	Operatørudgifter	5
1.4	Drifts- og billetsystemer	7
1.5	Billetkontrol	8
1.6	Trafikselskab og Flextrafikadministration	9
1.7	Finansindtægter og -udgifter	10
1.8	Likviditet	10

1 Forventet regnskab 1 2025

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 1 2025 (FR1 fremadrettet) er budget 2025 (B2025 fremadrettet)

1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2025 er nedjusteret med 24,1 mio. kr. til i alt 2.069 mio. kr., hvilket primært skyldes et samlet indeksfald på 22,3 mio. kr.

Af de samlede driftsudgifter står 2.074,4 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks samlede driftsudgifter for året og det beløb, der fordeles mellem bestillerne, skyldes at Midttrafiks eget bidrag til letbanesekretariatet samt ydelser og tilbagebetalinger vedrørende rejsekortlån ikke indgår i byrdefordelingen.

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-718,4	-729,7	-729,1	-	0,7
Operatørudgifter	1.448,9	1.515,6	1.505,4	-17,0	-10,2
NT/Sydtrafik-samarbejde	20,2	20,2	19,5	-	-0,7
Drifts- og Billetsystemer	66,1	102,3	102,2	-	-0,0
Billetkontrol	0,3	1,9	2,3	-	0,4
Trafikskelskab	106,2	111,9	111,8	-	-0,1
EU projekt MOVE	0,7	2,1	2,1	-	-
Busdrift i alt	924,0	1.024,1	1.014,2	-17,0	-9,9
Togdrift					
Passagerindtægter	-21,1	-22,6	-22,7	-	-0,0
Operatørudgifter	78,3	98,1	97,9	-	-0,2
Drifts- og Billetsystemer	1,6	3,0	3,2	-	0,2
Billetkontrol	-0,8	-0,2	-0,1	-	0,1
Trafikskelskab Tog	1,1	1,0	1,0	-	-
Togdrift i alt	59,2	79,2	79,3	-	0,1
Letbanedrift					
Passagerindtægter	-93,4	-98,1	-98,2	-	-0,1
Operatørudgifter	332,1	357,0	357,0	-	-
Drifts- og Billetsystemer	5,8	8,7	10,5	-	1,7
Billetkontrol	-0,3	-0,1	0,1	-	0,1
Trafikskelskab Letbane og Letbanesekretariat	6,5	6,9	6,9	-	0,0
Letbanedrift i alt	250,6	274,6	276,3	-	1,7
Flextrafik					
Passagerindtægter	-28,2	-29,0	-28,1	-	0,9
- Åben kørsel	-10,6	-10,8	-10,0	-	0,8

- Handicapkørsel	-15,5	-18,1	-18,1	-	0,1
- Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring	-0,0	-0,0	-0,0	-	0,0
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	-2,1	-0,0	-0,0	-	-
Operatørudgifter	704,6	694,0	678,7	-5,3	-15,3
- Åben kørsel	34,7	29,0	27,7	-0,4	-1,3
- Handicapkørsel	82,9	94,8	93,8	-1,5	-1,0
- Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring	226,3	230,0	217,1	-3,4	-13,0
- Øvrige Trafikselskaber og Midttrafik	360,7	340,2	340,2	-0,0	-0,0
Flexadministration	39,8	42,6	42,3	-	-0,2
- Åben kørsel	6,2	5,8	5,7	-	-0,1
- Handicapkørsel	17,8	19,3	19,4	-	0,1
- Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring	15,2	16,9	16,6	-	-0,2
- Øvrige Trafikselskaber	0,6	0,6	0,6	-	0,0
Flextrafik i alt	716,3	707,6	693,0	-5,3	-14,6
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	2,9	7,6	7,6	-	0,0
Finansindtægter og -udgifter	-9,3	-	-1,4	-	-1,4
Merforbrug på trafikselskabet og letbanesek.	7,1	-	-	-	-
Fællesomkostninger i alt	0,7	7,6	6,2	-	-1,4
Resultat af primær drift	1.950,9	2.093,1	2.069,0	-22,3	-24,1
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	-0,5	-0,5	-0,5	-	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	6,0	6,0	6,0	-	-
Langfristede tilgodehavende - Tjenestemandspension	4,3	-	-	-	-
Ikke byrdefordelt administration	-7,1	-	-	-	-
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	0,7	-	-	-	-
Midttrafik	-0,3	-0,1	-0,1	-	-0,0
Resultat til byrdefordeling	1.954,0	2.098,5	2.074,4	-22,3	-24,1

1.2 Passagerindtægter

Tabel 1.2 Passagerindtægter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter				
Rejekort	-356,9	-464,6	-463,9	0,7
Midttrafik app	-340,7	-260,9	-260,4	0,4
Flexbus		-0,3	-0,3	-0,0
Flextrafik	-32,7	-28,4	-28,1	0,3
Øvrige billetprodukter	-5,9	-1,8	-1,8	-
Passagerindtægter fra salg af billetprodukter i alt	-736,1	-756,0	-754,6	1,5
Refusioner og indtægter fra styrelser	-121,0	-116,1	-116,1	-
Billetsamarbejder og særaftaler	-9,0	-8,0	-8,0	-0,0
Rejsegaranti	0,5	0,7	0,7	-
Passagerindtægter i alt	-865,7	-879,4	-878,0	1,5
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>				
Bus	-719,2	-729,7	-729,1	0,7
Tog	-21,1	-22,6	-22,7	-0,0
Letbane	-93,4	-98,1	-98,2	-0,1
Flextrafik	-31,9	-29,0	-28,1	0,9

Midttrafiks forventede passagerindtægter i 2025 udgør 878 mio. kr., hvilket er en nedjustering på 1,5 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf 1,1 mio. kr. skyldes forlængelse af den gratis lokale buskørsel i Herning Kommune.

Passagerindtægterne for Letbane og Tog vurderes på nuværende tidspunkt at følge det fastlagte budget.

Midttrafiks indtægtsdelingsmodel er baseret på de seneste fire kvartalers indtægtsdata, tilførslen af data fra 1. kvartal 2025, har medført mindre ændringer i fordelingen af Midttrafiks samlede indtægter. Det overordnede princip for indtægtsdelingsmodellen er, at bestillere, som i det seneste år har oplevet en negativ eller svag passagerudvikling, vil modtage en lavere procentandel af indtægterne, mens enkelte andre bestillere vil opleve en tilsvarende højere andel af de samlede passagerindtægter.

1.3 Operatørudgifter

Tabel 1.3 Operatørudgifter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Kontraktbetaling og driftstilskud til operatører	2.565,2	2.644,9	2.619,2	-22,3	-25,7
Samarbejder, særaftaler og enkeltstående udgifter	3,3	19,8	19,8	-	-
Operatørudgifter i alt	2.568,5	2.664,7	2.639,0	-22,3	-25,7
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>					
Bus	1.454,1	1.515,6	1.505,4	-17,0	-10,2
Tog	78,3	98,1	97,9	-	-0,2
Letbane	332,1	357,0	357,0	-	-
Flextrafik	703,9	694,0	678,7	-5,3	-15,3

De samlede operatørudgifter i FR1 udgør 2.639 mio. kr., hvilket medfører et samlet mindreforbrug på 25,7 mio. kr. i forhold til B2025.

1.3.1 Bus

For bus- og flexbusområdet udgør de samlede operatørudgifter et finansieringsbehov på 1.505,4 mio. kr. Sammenholdt med det budgetterede beløb for 2025 på 1.515,6 mio. kr. resulterer dette i et mindreforbrug på 10,2 mio. kr.

For den almindelige rutekørsel er der et samlet mindreforbrug på 9,8 mio. kr. i forhold til budget 2025.

- Udviklingen i brændstofindekset medfører en mindreudgift for Midttrafiks ejere på 17 mio. kr.
- Reduktion af kørselsomfanget med ca. 11.000 timer medfører en mindreudgift på 7,5 mio. kr.
- Øvrige forskydninger medfører en samlet merudgift på 14,6 mio. Kr. Som primært vedrører Region Midtjylland. Der henvises til de enkelte kommentarer i skemaet nedenfor for nærmere detaljer vedrørende de enkelte bestillere.

Bestiller	Ændr. i timer	Mio. kr.				Bemærkning
		Effekt af timer	Indekseffekt	Øvr. Bælgelser	I alt	
Favrskov	-270	-0,2	-0,3	0,0	-0,5	Indekseffekt og nedgang i køreplantimer
Hedensted	-815	-0,5	-0,2	0,4	-0,3	Færre køreplantimer og indekseffekt
Herning	67	0,0	-1,6	1,8	0,3	Indekseffekt lidt højere omk. På skolekørsel
Holstebro	-198	-0,1	-0,1	-0,4	-0,7	Færre køreplantimer og omkostninger
Horsens	927	0,6	-1,8	0,1	-1,0	Indekseffekt, stigning i køreplantimer
Ikast-Brande	-1.420	-1,1	-0,3	1,2	-0,1	Færre køreplantimer og indekseffekt modsvares af skoleruter der er blevet dyrere, grundet ny kontrakt.
Lemvig	49	0,1	-0,1	0,3	0,2	Stigning i køreplantimer
Norddjurs	-101	-0,1	-0,5	-0,1	-0,7	Fald i køreplantimer, samt indekseffekt.
Odder	-10	-0,0	-0,3	-0,0	-0,4	Indekseffekt
Randers	-1.510	-1,2	-1,4	1,7	-0,9	Nedgang i køreplantimer på bybusserne, indekseffekt, mere ekstrakørsel.
Ringkøbing-Skjern	-837	-0,5	-0,4	0,4	-0,6	Fald i køreplantimer, indekseffekt, ekstra omkostning for "Omkørsel".
Silkeborg	-230	-0,1	0,4	-1,7	-1,4	Fald i køreplantimer, indekseffekt.
Skanderborg	-88	-0,1	-0,6	-0,5	-1,2	Fald i køreplantimer, indekseffekt
Skive	-134	-0,1	-0,5	1,0	0,5	Stigning i busafhængig omk.
Struer	-30	-0,0	-0,3	0,0	-0,3	Indekseffekt
Syddjurs	-631	-0,5	-0,4	0,3	-0,6	Indekseffekt og nedgang i antal køreplantimer
Viborg	-661	-0,4	-1,7	-1,4	-3,5	Indekseffekt og nedgangen i køreplantimer
Aarhus	61	0,0	1,6	-1,2	0,5	Indekseffekt, mere ekstrakørsel, lavere administration.
Region Midtjylland	-5.239	-3,3	-8,5	12,7	0,9	Manglende budgettering af busaf. Omk., højere udgifter til ekstrakørsel. Stigning i timepriser.
I alt	-11.070	-7,5	-16,9	14,6	-9,8	

For Flexbus er FR1 udarbejdet med afsæt i den faktiske kørsel i perioden januar til marts 2025, suppleret med en prognose for resten af året, herunder kendte ændringer i kørslen fra køreplansskiftet. Derudover er omkostningsindekset nedjusteret med 1,5 %, hvilket har betydning for de forventede operatørudgifter.

De samlede operatørudgifter til Flexbus ligger 0,5 mio. kr. under det budgetterede niveau. Dette skyldes primært nedjusteringen af omkostningsindekset. Hertil kommer ændringer i køretider samt oprettelse af nye ruter, som ikke er blevet anvendt i det forventede omfang.

Omvendt påbegynder både Ikast-Brande Kommune og Region Midtjylland drift af nye Flexbusruter fra køreplansskiftet i sommeren 2025.

1.3.2 Tog

På udgiftssiden forventes operatørudgifterne på nuværende tidspunkt at være i overensstemmelse med det fastlagte budget.

1.3.3 Letbane

På udgiftssiden forventes operatørudgifterne på nuværende tidspunkt at være i overensstemmelse med det fastlagte budget.

1.3.4 Flextrafik

I forhold til B2025 er der i FR1 indarbejdet aktivitetsændringer baseret på den faktiske kørsel i perioden januar til marts 2025.

Omkostningsindekset er siden budgetlægningen faldet, hvilket medfører en mindreudgift på 5,3 mio. kr. Derudover er der foretaget enkelte justeringer i kørselsomfanget som følge af ændrede kørselsmønstre. Samlet set medfører disse forhold en mindreudgift på operatørudgifterne på 15,3 mio. kr.

En nedjustering af forventningerne til både handicapkørsel og åben kørsel, resulterer i et samlet mindreforbrug på 2,3 mio. kr.

For siddende patientbefordring og kommunal kørsel forventes generelt lavere aktivitetsniveauer. Dette medfører et samlet mindreforbrug på 7,3 mio. kr., hvoraf 4,1 mio. kr. vedrører siddende patientbefordring og 3,2 mio. kr. relaterer sig til kommunal kørsel.

I bilag 3 ses detaljeret opdeling på områder samt bestillere.

1.4 Drifts- og billetsystemer

Tabel 1.4 Drifts- og billetsystemer (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Udgifter til billetsystemer				
Rejekort	54,2	93,1	89,6	-3,5
Midttrafik app	5,4	4,9	4,9	-
Øvrige billetprodukter	0,3	-	-	-
Udgifter til billetsystemer i alt	59,9	98,1	94,6	-3,5
Udgifter til driftssystemer og særaftaler				
Bus	10,4	12,5	17,7	5,2
Tog	0,2	-	0,2	0,2
Udgifter til driftssystemer og særaftaler i alt	10,6	12,5	17,9	5,4
Publikumsfaciliteter	3,0	3,4	3,4	-
Drifts og billetsystemer i alt	73,5	114,0	115,9	1,9
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>				
Bus	66,1	102,3	102,2	-0,0
Tog	1,6	3,0	3,2	0,2
Letbane	5,8	8,7	10,5	1,7

Udgifterne til drifts- og billetsystemer omfatter blandt andet udgifter til bus-IT, transaktionsomkostninger ved digitalt billetsalg, vedligeholdelse af billetudstyr samt drift og installation af rejsekortudstyr.

For 2025 forventes et samlet forbrug på 115,9 mio. kr., hvilket er et forventet merforbrug på 1,9 mio. kr. i forhold til B2025.

Der indstilles til bestyrelsens godkendelse af en tillægsbevilling på 3 mio. kr. til etablering af infoskærme i regionale busser, hvilket primært forklarer merforbruget på udgifter til driftssystemer og særaftaler.

Herudover er anskaffelsen af hardware til det nye realtidssystem, som er ca. en fjerdedel af den samlede investering, fremrykket fra 2026 til 2025. Midttrafik forestår indkøb af udstyr til busserne, og det er nødvendigt, at udstyret indkøbes og leveres i 2025 for at muliggøre opsætning, klargøring og installation forud for idriftsættelse i første halvår af 2026. Dette indebærer, at en investering på 3,4 mio. kr. overføres fra 2026 til 2025.

Omvendt reduceres de forventede udgifter til drift af tællesystemer samt særaftaler i Aarhus Kommune, idet disse omkostninger nu henføres til busområdet.

For Rejsekortet forventes et forbrug på 89,6 mio. kr., hvilket er 3,5 mio. kr. lavere end budgetteret. Faldet skyldes en forventning om, at indkøbet af validatorer til den såkaldte 'ikke-digitale løsning' bliver mindre omfattende end først antaget. Installation af validatorerne er desuden fremrykket fra 2026 til 2025, hvilket betyder, at Letbanen og Toget vil få en højere udgift til Rejsekortet i 2025 end oprindeligt budgetteret.

1.5 Billetkontrol

Tabel 1.5 Billetkontrol (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Udgifter til egen drift og administration	5,6	6,8	7,0	0,3
Udgifter til ekstern kontrolleverandør	12,8	13,0	13,0	-
Indtægter og gebyrer vedr. billetkontrol	-25,2	-21,1	-22,5	-1,4
Tab på debitorer vedr. kontrolafgifter	5,9	2,9	4,7	1,8
Billetkontrol i alt	-0,8	1,6	2,2	0,6
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>				
Bus	0,3	1,9	2,3	0,4
Tog	-0,8	-0,2	-0,1	0,1
Letbane	-0,3	-0,1	0,1	0,1

For 2025 forventes en nettoudgift på 2,2 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 0,6 mio. kr. i forhold til B2025.

I perioden januar til marts 2025 er der gennemført en smule færre kontroller sammenlignet med samme periode i 2024, og antallet af udstedte kontrolafgifter er faldet med cirka 10 %. På trods af dette ligger det samlede aktivitetsniveau over det forudsatte i budgettet, hvorfor indtægtsforventningen – bestående af kontrolafgifter og gebyrer – er opjusteret til 22,5 mio. kr., hvilket er 1,4 mio. kr. mere end budgetteret.

Det forventede tab på debitorer, som dækker ubetalte kontrolafgifter, estimeres til 39,3 mio. kr. ved udgangen af 2025. Til sammenligning blev tallet i regnskabet for 2024 opgjort til 34,6 mio. kr., hvilket medfører en udgiftsstigning på 4,7 mio. kr. for 2025. Sammenholdt med B2025 svarer dette til en opskrivning på 1,8 mio. kr.

Administrationsudgifterne forventes opskrevet med 0,3 mio. kr. Denne stigning skyldes en markant højere overhead end forudsat, hvilket dog delvist opvejes af en næsten halveret omkostning til opkrævning via Aarhus Kommune.

1.6 Trafikselskab og Flextrafikadministration

Tabel 1.6 Trafikselskab og Flexadministration

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Trafikselskabet	120,1	117,6	117,6	-
EU projekt MOVE	0,7	2,1	2,1	-
Letbanesekretariatet	1,1	1,2	1,2	0,0
Flextrafikadministration	22,8	43,5	43,2	-0,3
Tjenestemandspensioner	2,9	7,6	7,6	0,0
Trafikselskab og Flexadministration i alt	147,7	172,0	171,7	-0,3
<i>Fordeling mellem trafikområder</i>				
Bus inkl. Flexbus	124,8	114,0	113,9	-0,1
Tog	1,1	1,0	1,0	-
Letbane	6,5	6,9	6,9	0,0
Flextrafik ekskl. Flexbus	22,0	42,6	42,3	-0,2
Fælles	2,9	7,6	7,6	0,0
Merforbrug på Trafikselskabet	-9,6	-	-	-
Mindreforbrug på Letbanesekretariatet	-0,1	-	-	-

For R2024 er administrationsudgifter til handicapadministrationen byrdefordelt under bus.

Fællesomkostninger (pension) var ligeledes fordelt under bus i R2024 men er splittet op i dette materiale

1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2025 et samlet budget på 119,7 mio. kr. Budgettet fordeler sig med 1,0 mio. kr. til togadministration, 5,7 mio. kr. til letbaneadministration og 113,0 mio. kr. til busadministration.

I forbindelse med EU-projektet MOVE er der indarbejdet 2,1 mio. kr., svarende til det resterende EU-tilskud til projektet, som løber frem til og med 2026. MOVE er et treårigt skandinavisk Interreg-projekt med det overordnede formål at fremme bæredygtige transportvaner gennem tværregionalt samarbejde og lokale pilotprojekter, som blev godkendt af bestyrelsen i 2023.

Udgifter til trafikselskabet forventes at overholde budget i 2025.

Investeringsbudgettet for 2025 udgør 15,3 mio. kr. og finansieres af overført overskud fra tidligere år. Det fulde beløb er allokeret til specifikke projekter, som enten igangsættes eller videreføres i 2025 og 2026.

Det forventes, at 12,9 mio. kr. anvendes i 2025, mens det resterende beløb udmøntes i 2026 som følge af projekternes længere tidshorisont. Blandt de længerevarende initiativer kan nævnes forbedring af publikumsfaciliteter, det delvist EU-finansierede MOVE-projekt samt geninvestering i realtidsudstyr.

En række projekter forventes afsluttet i løbet af 2025, herunder modernisering af kontorfaciliteterne, gennemførelse af udbud vedrørende hosting, videreudvikling af prisme-rapportering samt et projekt vedrørende anvendelse af kunstig intelligens.

1.6.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2025 et samlet budget på 43,5 mio. kr. Som følge af mindre justeringer i den forventede kørsel er forventningen til administrationsindtægterne tilsvarende tilpasset og nedskrevet med 0,3 mio. kr.

Administrationsomkostningerne finansieres via en fast pris pr. kørt tur, hvilket betyder, at afvigelser i det faktiske antal ture har direkte indvirkning på administrationens reelle budget.

På bestyrelsesmødet den 1. november 2024 blev det besluttet at ændre finansieringsmodellen for handicapkørselsadministrationen. Fremadrettet vil denne, ligesom den åbne kørsel og kommunalkørslen, blive reguleret med en fast pris pr. tur, således at der i højere grad tages højde for aktivitetsniveauet på området.

1.7 Finansindtægter og -udgifter

Der er i 2025 budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. I årets første to måneder er der registreret et afkast på 0,9 mio. kr., svarende til en afkastprocent på 0,69 %. Afkastet står til fordeling mellem Midttrafiks ejere. Horisontafkastet – det annualiserede afkast vedr. de kommende 6 måneder – er oplyst til at være 2,53%.

Udover afkastet på depoterne er der 0,5 mio. kr. i øvrige renter.

1.8 Likviditet

Midttrafiks likviditet vurderes i 2025 fortsat at være i balance, og det månedlige cash flow følger et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne. Kassekreditte anvendes i det månedlige cash flow, og kan om nødvendigt suppleres af repo-forretning.

Godkendelsen af regnskabet for 2024 vil indebære en afregning af endelig byrdefordeling med ejerkredsen, der i alt har 42,9 mio. kr. til gode ved Midttrafik. Heraf er størsteparten efterregulering med Region Midtjylland

Forudsat at de realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, forventes likviditetsvirkningen fra daglig drift at være på et stabilt niveau i 2025. Det forventede regnskab er et mindreforbrug på 22,7 mio. kr. og dermed en tilsvarende fordel for årets likviditet.

Businesscase for den nye nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste ved Rejsekort & Rejseplan A/S ajourføres løbende og konsekvenserne for Midttrafiks likviditet vurderes. Midttrafik udnytter Indenrigsministeriets dispensation til delvis

lånefinansiering, og der er etableret en byggekredit ved Kommunekredit. Midttrafik besluttede i 2023, at den resterende del i forhold til lånefinansieringen skal håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere. Dermed indebærer den nye tjeneste et mindre træk på Midttrafiks likviditet i de år forskydningen opretholdes.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har frem til 31. december 2025 givet de regionale trafikselskaber dispensation fra kassekreditreglen samt mulighed for at forhøje kassekrediten til 225 kr. pr. indbygger. Ministeriets dispensation giver mulighed for midlertidigt at håndtere eventuelle udsving i indtægter eller udgifter og bidrager dermed til en likvid sikkerhed i det præsenterede budget. Midttrafik ønsker fortsat ikke at udnytte denne mulighed.

Forventet regnskab 1 2025

Bilag 2 - Byrdefordeling

2	Byrdefordeling for forventet regnskab 1 2025	2
2.1	Byrdefordeling mellem Ejerkredsen	2
2.2	Byrdefordeling af passagerindtægter	3
2.3	Byrdefordeling af operatørudgifter	4
2.4	Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet	5
2.5	Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer	5
2.6	Byrdefordeling af afdrag på rejsekort	6
2.7	Byrdefordeling af billetkontrol	7
2.8	Byrdefordeling af trafikselskabet og flexadministration	8
2.9	Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter	9

2 Byrdefordeling for forventet regnskab 1 2025

2.1 Byrdefordeling mellem Ejerkredsen

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks aktivitet i 2025 for Midttrafiks ejerkreds:

Tabel 2.1 Byrdefordeling af Midttrafiks samlede udgifter og indtægter (mio. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Favrskov	29,5	30,9	29,6	-0,5	-1,3
Hedensted	13,5	13,6	13,2	-0,3	-0,5
Herning	50,3	54,8	56,8	-1,7	2,1
Holstebro	21,1	17,8	16,2	-0,2	-1,7
Horsens	57,8	61,7	59,7	-2,0	-1,9
Ikast-Brande	19,5	20,8	20,6	-0,3	-0,1
Lemvig	9,0	9,7	9,6	-0,1	-0,1
Norrdjurs	37,6	40,4	39,4	-0,7	-1,0
Odder	11,9	12,7	12,7	-0,4	-0,0
Randers	96,2	98,4	96,4	-1,6	-2,0
Ringkøbing-Skjern	30,3	32,3	32,3	-0,5	0,0
Silkeborg	50,2	52,3	51,7	0,3	-0,6
Skanderborg	27,0	31,9	28,2	-0,7	-3,7
Skive	48,3	49,5	44,5	-0,8	-5,0
Struer	7,9	10,6	10,2	-0,3	-0,4
Syddjurs	30,6	32,9	32,2	-0,5	-0,7
Viborg	52,8	55,0	50,7	-1,8	-4,3
Aarhus	396,1	450,2	449,5	1,0	-0,7
Region Midtjylland	604,6	680,1	678,0	-11,2	-2,1
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	359,9	342,9	342,9	-0,0	-0,0
Byrdefordeling i alt	1.954,0	2.098,5	2.074,4	-22,3	-24,1
Regulering til drift	-3,2	-5,4	-5,4	-	0,0
Primær drift	1.950,9	2.093,1	2.069,0	-22,3	-24,1

2.2 Byrdefordeling af passagerindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter:

Tabel 2.2 Byrdefordeling af de samlede indtægter (tusind. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	-5.880	-6.069	-5.924	145
Hedensted	-3.936	-3.984	-3.997	-13
Herning	-10.103	-10.737	-8.742	1.995
Holstebro	-2.852	-1.150	-971	179
Horsens	-19.034	-19.219	-19.328	-109
Ikast-Brande	-639	-775	-778	-3
Lemvig	-455	-585	-521	64
Norddjurs	-2.956	-2.979	-3.017	-38
Odder	-2.292	-2.705	-2.285	420
Randers	-27.968	-29.440	-29.518	-78
Ringkøbing-Skjern	-5.078	-5.208	-4.703	505
Silkeborg	-19.375	-20.843	-19.849	994
Skanderborg	-11.435	-9.473	-11.858	-2.385
Skive	-6.542	-7.091	-6.638	453
Struer	-382	-488	-488	-
Syddjurs	-4.489	-5.165	-4.763	402
Viborg	-13.849	-13.900	-14.030	-130
Aarhus	-358.485	-371.414	-371.018	396
Region Midtjylland	-363.342	-368.183	-369.528	-1.346
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	-9	-6	-6	-
Byrdefordeling i alt	-859.102	-879.413	-877.962	1.451
Ikke-støttet Flextur	-4.503	-	-	-
Midttrafik	-2.046	-	-	-
Primær drift	-865.652	-879.413	-877.962	1.451

2.3 Byrdefordeling af operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter:

Tabel 2.3 Byrdefordeling af de samlede operatørudgifter (tusind. kr.)

	Afvigelse 2025				
	R2024	B2025	FR1 2025	Prisfrem-skrivning	I alt
Favrskov	32.661	33.702	32.328	-497	-1.375
Hedensted	15.152	15.086	14.676	-347	-410
Herning	54.772	58.420	58.596	-1.665	176
Holstebro	21.017	16.455	14.656	-246	-1.799
Horsens	68.228	70.616	69.042	-1.983	-1.574
Ikast-Brande	18.454	19.561	19.462	-304	-99
Lemvig	8.908	9.485	9.373	-142	-112
Norrdjurs	37.675	39.847	38.959	-653	-888
Odder	12.547	13.515	13.106	-396	-410
Randers	110.320	111.226	109.559	-1.621	-1.667
Ringkøbing-Skjern	32.065	33.100	32.616	-503	-484
Silkeborg	61.905	63.682	62.271	292	-1.411
Skanderborg	34.655	36.702	35.444	-671	-1.258
Skive	49.832	50.761	45.570	-754	-5.191
Struer	7.451	9.992	9.668	-308	-324
Syddjurs	31.814	34.098	33.120	-498	-978
Viborg	58.085	58.934	54.947	-1.836	-3.986
Aarhus	680.578	724.351	723.781	1.029	-570
Region Midtjylland	867.095	924.991	921.648	-11.157	-3.344
Øvrige trafikselskaber, Samsø og EU	358.568	340.172	340.162	-1	-10
Byrdefordeling i alt	2.561.781	2.664.696	2.638.985	-22.258	-25.712
Ikke-støttet Flextur	4.503	-	-	-	-
Midttrafik	2.181	-	-	-	-
Primær drift	2.568.465	2.664.696	2.638.985	-22.258	-25.712

2.4 Byrdefordeling af NT/Sydtrafik-samarbejdet

Samarbejdet med Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik omfatter Midttrafiks kørsel i deres områder og omvendt. I 2025 forventes et finansieringsbehov på 19,5 mio. kr. sammenlignet med det budgetterede 20,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,7 mio. kr. Samarbejdet omfatter alene Region Midtjylland og Viborg Kommune.

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af nettoudgifter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet:

Tabel 2.4 Byrdefordeling af udgifter og indtægter vedr. NT/Sydtrafik-samarbejdet (tusind. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Viborg	226	225	224	-1
Region Midtjylland	20.021	19.936	19.246	-690
Byrdefordeling i alt	20.247	20.161	19.470	-691

2.5 Byrdefordeling af drifts- og billetsystemer

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af drifts- og billetsystemer:

Tabel 2.5 Byrdefordeling af udgifter til drifts- og billetsystemer (tusind. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	300	581	558	-23
Hedensted	318	498	473	-25
Herning	1.407	2.199	2.122	-77
Holstebro	621	622	655	33
Horsens	2.121	3.270	3.099	-171
Ikast-Brande	144	380	342	-38
Lemvig	1	1	3	2
Norrdjurs	343	653	616	-37
Odder	243	457	426	-31
Randers	3.829	5.997	5.797	-200
Ringkøbing-Skjern	747	1.349	1.279	-70
Silkeborg	2.430	3.612	3.438	-174
Skanderborg	668	1.064	1.035	-29
Skive	1.032	1.651	1.578	-73
Struer	47	184	165	-19
Syddjurs	573	876	824	-52
Viborg	2.477	3.589	3.510	-79
Aarhus	28.461	43.650	42.875	-775
Region Midtjylland	27.704	43.375	47.125	3.751
Byrdefordeling i alt	73.466	114.007	115.919	1.912

2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af afdrag på rejsekort:

Tabel 2.6 Byrdefordeling af afdrag på rejsekort (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	20	20	20	0
Hedensted	25	26	26	-0
Herning	188	189	189	-0
Holstebro	108	108	108	0
Horsens	-192	-192	-192	0
Ikast-Brande	16	16	16	-0
Lemvig	8	8	8	-0
Norddjurs	13	13	13	0
Odder	7	7	7	0
Randers	375	375	375	0
Ringkøbing-Skjern	74	74	74	0
Silkeborg	-261	-261	-261	0
Skanderborg	65	65	65	0
Skive	131	131	131	-0
Struer	24	24	24	0
Syddjurs	35	35	35	-0
Viborg	245	246	246	-0
Aarhus	1.759	1.761	1.761	-0
Region Midtjylland	2.863	2.865	2.865	0
Byrdefordeling i alt	5.504	5.510	5.510	-
Tilbagebetaling af ansvarligt lån vedr. Rejsekort	460	460	460	-
Ydelser på KK-lån vedr. Rejsekort	-5.964	-5.970	-5.970	-
Primær drift	-	-	-	-

2.7 Byrdefordeling af billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af billetkontrollen:

Tabel 2.7 Byrdefordeling af de samlede udgifter og indtægter vedr. billetkontrol (tusind. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	8	6	8	2
Hedensted	8	8	8	-
Herning	39	41	42	1
Holstebro	22	19	21	2
Horsens	31	36	36	-
Lemvig	-	-	1	1
Norrdjurs	9	8	9	1
Odder	8	7	8	1
Randers	69	78	78	-
Ringkøbing-Skjern	7	8	8	-
Silkeborg	43	58	52	-6
Skanderborg	8	12	9	-3
Skive	30	35	33	-2
Syddjurs	9	10	10	-
Viborg	47	57	52	-5
Aarhus	-701	963	1.490	527
Region Midtjylland	-485	247	377	130
Byrdefordeling i alt	-848	1.593	2.242	649

2.8 Byrdefordeling af trafikskabet og flexadministration

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af trafikskabet og flexadministrationen:

Tabel 2.8 Byrdefordeling af de samlede udgifter til administration (tusind. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	2.522	2.610	2.605	-5
Hedensted	1.970	2.004	2.009	5
Herning	4.213	4.650	4.650	-
Holstebro	2.287	1.782	1.693	-89
Horsens	6.965	7.141	7.108	-33
Ikast-Brande	1.562	1.612	1.622	10
Lemvig	543	760	703	-57
Norddjurs	2.683	2.884	2.860	-24
Odder	1.407	1.465	1.465	-
Randers	9.987	10.206	10.182	-24
Ringkøbing-Skjern	2.664	3.012	3.084	72
Silkeborg	5.718	6.030	6.057	27
Skanderborg	3.210	3.482	3.484	2
Skive	4.039	4.016	3.908	-108
Struer	827	866	866	-
Syddjurs	2.779	3.015	2.990	-25
Viborg	5.817	5.864	5.798	-66
Aarhus	46.311	50.896	50.893	-3
Region Midtjylland	54.731	56.908	56.924	16
Øvrige trafikskaber, Samsø og EU	1.349	2.725	2.727	2
Byrdefordeling i alt	161.585	171.928	171.628	-300
Langfristede tilgodehavende - Tjenestemandspension	-4.322	-	-	-
Ikke byrdefordelt merforbrug på administrationen	7.092	-	-	-
Midttrafik	127	118	119	1
Primær drift	164.482	172.046	171.747	-299

2.9 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af finansindtægter og -udgifter:

Tabel 2.9 Byrdefordeling af finansindtægter og -udgifter (tusind. kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025
Favrskov	-139	-	-21	-21
Hedensted	-57	-	-9	-9
Herning	-221	-	-37	-37
Holstebro	-77	-	-12	-12
Horsens	-274	-	-42	-42
Ikast-Brande	-86	-	-14	-14
Lemvig	-43	-	-7	-7
Norddjurs	-167	-	-28	-28
Odder	-51	-	-9	-9
Randers	-433	-	-66	-66
Ringkøbing-Skjern	-135	-	-22	-22
Silkeborg	-293	-	-44	-44
Skanderborg	-141	-	-22	-22
Skive	-216	-	-33	-33
Struer	-42	-	-7	-7
Syddjurs	-138	-	-22	-22
Viborg	-236	-	-37	-37
Aarhus	-1.840	-	-302	-302
Region Midtjylland	-4.015	-	-651	-651
Byrdefordeling i alt	-8.605	-	-1.385	-1.385
Ikke byrdefordelte finansielle indtægter	-698	-	-	-
Primær drift	-9.302	-	-1.385	-1.385

Forventet regnskab 1 2025

Bilag 3 - Bestillermateriale

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 1 2025 2

3.1	Favrskov Kommune	3
3.2	Hedensted Kommune	5
3.3	Herning Kommune	6
3.4	Holstebro Kommune	7
3.5	Horsens Kommune	9
3.6	Ikast-Brande Kommune	10
3.7	Lemvig Kommune	11
3.8	Norddjurs Kommune	12
3.9	Odder Kommune	13
3.10	Randers Kommune	14
3.11	Ringkøbing-Skjern Kommune	15
3.12	Silkeborg Kommune	16
3.13	Skanderborg Kommune	17
3.14	Skive Kommune	18
3.15	Struer Kommune	19
3.16	Syddjurs Kommune	20
3.17	Viborg Kommune	22
3.18	Aarhus Kommune	23
3.19	Region Midtjylland	25

3 Bestillermateriale vedr. byrdefordeling af forventet regnskab 1 2025

I det følgende materiale gives et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved væsentlige budgetafvigelser, der er specifikke for den enkelte bestiller, vil disse blive kommenteret. For afvigelser, der følger generelle tendenser for områderne, henvises der til bilag 1. Detaljerede tabeller samt ruteøkonomi findes på Midttrafiks ekstranet for kommuner og Region Midtjylland, sammen med det øvrige materiale.

For Flextrafik kommenteres der ikke på store ændringer i kørselsniveauet eller de økonomiske konsekvenser heraf. Disse oplysninger fremgår i stedet af de detaljerede tabeller på ekstranettet, herunder turantal og omkostninger.

3.1 Favrskov Kommune

Favrskov Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 29,6 mio. kr. sammenlignet med de budgetterede 30,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

Tabel 3.1 Favrskov Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	Afvigelse 2025		
			FR1 2025	Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-4.781	-4.826	-4.754	-	72
Operatørudgifter	20.481	20.080	19.603	-299	-478
Drifts- og Billetsystemer	300	581	558	-	-23
Billetkontrol	8	6	8	-	2
Trafikselskab	1.232	1.206	1.206	-	-
Busdrift i alt	17.240	17.047	16.620	-299	-427
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	47	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.100	-1.243	-1.170	-	73
- Åben kørsel	-632	-692	-666	-	26
- Handicapkørsel	-468	-551	-504	-	47
Operatørudgifter	12.180	13.622	12.725	-198	-897
- Åben kørsel	1.508	1.391	1.370	-22	-21
- Handicapkørsel	2.202	2.184	2.443	-38	259
- Kommunal kørsel	8.469	10.047	8.912	-139	-1.135
Flexadministration	1.207	1.321	1.315	-	-6
- Åben kørsel	377	398	398	-	-
- Handicapkørsel	404	408	456	-	48
- Kommunal kørsel	426	515	461	-	-54
Flextrafik i alt	12.287	13.700	12.870	-198	-830
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	36	34	35	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-139	-	-21	-	-21
Fællesomkostninger i alt	-102	34	14	-	-20
Drift i alt	29.472	30.830	29.553	-497	-1.277
Afdrag KK-lån Rejsekort	20	20	20	-	0
Favrskov kommune i alt	29.492	30.850	29.574	-497	-1.277
Bestillerbidrag	-28.923	-30.689	-30.689	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort	-	-161	-136	-	25
Resultat til overførsel	-14	-	-		
Resultat til efterregulering	582	-	-1.251		

Busindtægterne forventes at være 0,1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Favrskov Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

På ruteøkonomien for busdrift ses et mindre fald på 0,5 mio. kr., hvilket skyldes indekseffekt samt en nedgang i køreplantimer, særligt på rute 851.

For handicapkørsel har aktivitetsniveauet været højere end først antaget, og det forventede regnskab opskrives derfor med 600 ture, svarende til en merudgift for kommunen på 0,4 mio. kr.

For specialkørsel har aktivitetsniveauet været lavere end først antaget, hvorfor det forventede regnskab nedskrives med 5.500 ture, svarende til en mindreudgift for kommunen på 1,2 mio. kr.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.2 Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 13,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 13,6 mio. kr. Dermed forventes et mindreforbrug på 0,5 mio. kr.

Tabel 3.2 Hedensted Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	Afvigelse 2025		
			FR1 2025	Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-2.105	-2.226	-2.275	-	-49
Operatørudgifter	8.232	8.853	8.504	-249	-349
Drifts- og Billetsystemer	318	498	473	-	-25
Billetkontrol	8	8	8	-	-
Trafiksekskab	665	781	781	-	-
Busdrift i alt	7.118	7.914	7.492	-249	-422
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.831	-1.758	-1.722	-	36
- Åben kørsel	-1.242	-1.116	-1.080	-	36
- Handicapkørsel	-589	-642	-642	-	-
Operatørudgifter	6.920	6.233	6.172	-97	-61
- Åben kørsel	3.702	2.787	2.744	-43	-43
- Handicapkørsel	3.166	3.446	3.392	-54	-54
- Kommunal kørsel	52	-	36	-1	36
Flexadministration	1.279	1.196	1.201	-	5
- Åben kørsel	692	556	556	-	-
- Handicapkørsel	582	640	640	-	-
- Kommunal kørsel	5	-	5	-	5
Flextrafik i alt	6.368	5.671	5.651	-97	-20
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	26	27	27	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-57	-	-9	-	-9
Fællesomkostninger i alt	-31	27	18	-	-9
Drift i alt	13.455	13.612	13.161	-347	-451
Afdrag KK-lån Rejekort	25	26	26	-	-0
Hedensted kommune i alt	13.480	13.638	13.186	-347	-452
Bestillerbidrag	-13.145	-13.462	-13.462	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejekort		-176	-148	-	28
Resultat til overførsel	-22	-	-		
Resultat til efterregulering	358	-	-423		

For kommunalkørsel har der i 2025 været øget kørsel, hvorfor det forventede regnskab er opskrevet med 200 ture, svarende til en merudgift for kommunen på 41.000 kr.

Den forskudte finansiering på Rejekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027-2032.

3.3 Herning Kommune

Herning Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 56,8 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 54,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet merforbrug på 2,1 mio. kr.

Tabel 3.3 Herning Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-9.158	-9.749	-7.786	-	1.963
Operatørudgifter	49.944	53.315	53.570	-1.585	255
Drifts- og Billetsystemer	1.407	2.199	2.122	-	-77
Billetkontrol	39	41	42	-	1
Trafikselvskab	3.156	3.585	3.585	-	-
Busdrift i alt	45.388	49.391	51.532	-1.585	2.142
Flextrafik					
Passagerindtægter	-945	-988	-956	-	32
- Åben kørsel	-261	-229	-197	-	32
- Handicapkørsel	-684	-759	-759	-	-
Operatørudgifter	4.828	5.105	5.026	-79	-79
- Åben kørsel	860	637	627	-10	-10
- Handicapkørsel	3.968	4.468	4.399	-69	-69
Flexadministration	818	816	816	-	-
- Åben kørsel	158	144	144	-	-
- Handicapkørsel	660	672	672	-	-
Flextrafik i alt	4.700	4.933	4.886	-79	-47
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	240	249	249	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-221	-	-37	-	-37
Fællesomkostninger i alt	19	249	212	-	-37
Drift i alt	50.107	54.573	56.630	-1.665	2.058
Afdrag KK-lån Rejsekort	188	189	189	-	-0
Herning kommune i alt	50.295	54.762	56.819	-1.665	2.057
Bestillerbidrag	-49.285	-53.986	-53.986	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-776	-653	-	123
Resultat til overførsel	-80	-	-		
Resultat til efterregulering	1.090	-	2.181		

Busindtægterne forventes at være 2 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes forlængelsen af gratis lokalkørsel frem til juli 2026.

For busdriftens operatørudgifter forventes en mindre stigning i omkostningerne til skolekørsel, hvilket dog næsten opvejes af indekseffekten. Samlet set forventes ruteomkostningerne at ende 0,3 mio. kr. over budget.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.4 Holstebro Kommune

Holstebro Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre ca. 16,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 17,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,7 mio. kr.

Tabel 3.4 Holstebro Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-1.782	-42	-85	-	-43
Operatørudgifter	13.409	9.187	8.524	-149	-663
Drifts- og Billetsystemer	621	622	655	-	33
Billetkontrol	22	19	21	-	2
Trafikskelskab	1.028	620	620	-	-
Busdrift i alt	13.298	10.406	9.735	-149	-670
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.070	-1.108	-886	-	222
- Åben kørsel	-479	-415	-193	-	222
- Handicapkørsel	-591	-693	-693	-	-
Operatørudgifter	7.608	7.268	6.132	-96	-1.136
- Åben kørsel	2.127	1.351	725	-11	-626
- Handicapkørsel	3.812	4.498	4.428	-70	-70
- Kommunal kørsel	1.669	1.419	979	-15	-440
Flexadministration	1.113	1.007	918	-	-89
- Åben kørsel	291	184	103	-	-81
- Handicapkørsel	703	704	704	-	-
- Kommunal kørsel	119	119	111	-	-8
Flextrafik i alt	7.650	7.167	6.164	-96	-1.003
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	146	155	155	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-77	-	-12	-	-12
Fællesomkostninger i alt	69	155	143	-	-12
Drift i alt	21.017	17.728	16.042	-246	-1.685
Afdrag KK-lån Rejsekort	108	108	108	-	0
Holstebro kommune i alt	21.126	17.836	16.151	-246	-1.685
Bestillerbidrag	-17.982	-17.673	-17.673	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-163	-137	-	26
Resultat til overførsel	-44	-	-		
Resultat til efterregulering	3.187	-	-1.659		

I det forventede regnskab forventes et fald i køreplantimer på 198. Dette, sammen med indekseffekten, vil medføre et fald i ruteomkostningerne på 0,7 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2025.

Budgettet for Flextur blev efter ønske fra Holstebro Kommune opskrevet med 1 mio. kr., svarende til 2.200 ture. Det har dog efterfølgende vist sig, at kørselsbehovet ikke har været så stort, hvorfor det forventede regnskab nedskrives med 2.400 ture, svarende til en mindrefundt for kommunen på 0,5 mio. kr.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lavere end først antaget, hvorfor det forventede regnskab nedskrives med 300 ture, svarende til en mindreudgift for kommunen på 0,4 mio. kr.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.5 Horsens Kommune

Horsens Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 59,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 61,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1,9 mio. kr.

Tabel 3.5 Horsens Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-17.126	-17.139	-17.318	-	-179
Operatørudgifter	57.537	59.681	58.633	-1.819	-1.048
Drifts- og Billetsystemer	2.121	3.270	3.099	-	-171
Billetkontrol	31	36	36	-	-
Trafikskelskab	4.569	4.675	4.675	-	-
Busdrift i alt	47.132	50.523	49.126	-1.819	-1.397
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.908	-2.080	-2.010	-	70
- Åben kørsel	-908	-889	-819	-	70
- Handicapkørsel	-1.000	-1.191	-1.191	-	-
Operatørudgifter	10.691	10.935	10.409	-164	-526
- Åben kørsel	3.576	2.708	2.666	-42	-42
- Handicapkørsel	4.431	5.286	5.204	-82	-82
- Kommunal kørsel	2.683	2.941	2.539	-39	-402
Flexadministration	2.144	2.206	2.172	-	-34
- Åben kørsel	641	556	556	-	-
- Handicapkørsel	1.108	1.184	1.184	-	-
- Kommunal kørsel	394	466	432	-	-34
Flextrafik i alt	10.927	11.061	10.571	-164	-490
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	253	260	261	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-274	-	-42	-	-42
Fællesomkostninger i alt	-21	260	219	-	-41
Drift i alt	58.037	61.844	59.916	-1.983	-1.928
Afdrag KK-lån Rejsekort	-192	-192	-192	-	0
Horsens kommune i alt	57.845	61.652	59.724	-1.983	-1.928
Bestillerbidrag	-63.225	-60.587	-60.587	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-1.065	-895	-	170
Resultat til overførsel	-190	-	-		
Resultat til efterregulering	-5.190	-	-1.759		

Busindtægterne forventes at være 0,2 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Horsens Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 1 mio. kr. under budget, hvilket skyldes indekseffekten.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lavere end først antaget, hvorfor det forventede regnskab nedskrives med 1.300 ture, svarende til en mindreudgift for kommunen på 0,4 mio. kr.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.6 Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 20,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 20,8 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Tabel 3.6 Ikast-Brande Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-	-	-3	-	-3
Operatørudgifter	16.263	16.898	16.841	-262	-57
Drifts- og Billetsystemer	144	380	342	-	-38
Trafikselskab	974	1.022	1.032	-	10
Busdrift i alt	17.381	18.300	18.212	-262	-88
Flextrafik					
Passagerindtægter	-639	-775	-775	-	-
- Åben kørsel	-291	-322	-322	-	-
- Handicapkørsel	-348	-453	-453	-	-
Operatørudgifter	2.191	2.663	2.621	-41	-42
- Åben kørsel	537	538	529	-8	-9
- Handicapkørsel	1.654	2.125	2.092	-33	-33
Flexadministration	525	527	527	-	-
- Åben kørsel	153	167	167	-	-
- Handicapkørsel	373	360	360	-	-
Flextrafik i alt	2.077	2.415	2.373	-41	-42
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	62	63	63	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-86	-	-14	-	-14
Fællesomkostninger i alt	-23	63	49	-	-14
Drift i alt	19.435	20.778	20.634	-304	-144
Afdrag KK-lån Rejsekort	16	16	16	-	-0
Ikast-Brande kommune i alt	19.450	20.794	20.650	-304	-145
Bestillerbidrag	-19.823	-20.596	-20.596	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-198	-166	-	32
Resultat til overførsel	-11	-	-		
Resultat til efterregulering	-361	-	-113		

På ruteøkonomien er der en nedgang i køreplantimer, hvilket giver en mindreomkostning på 1,1 mio. kr. dette modsvares dog af skoleruter der er blevet dyrere, grundet ny kontrakt.

Ikast-Brande Kommune opstarter en Flexbus-rute fra køreplansskiftet 2025 til sommer. Dette var ikke indregnet i budgettet, og der tilføjes derfor en merudgift på 0,1 mio. Kr. Passagerindtægter for bus, relaterer sig til Flexbus.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.7 Lemvig Kommune

Lemvig Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 9,6 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 9,7 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Tabel 3.7 Lemvig Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	Afvigelse 2025		
			FR1 2025	Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-	3	-3	-	-6
Operatørudgifter	6.470	6.412	6.638	-99	226
Drifts- og Billetsystemer	1	1	3	-	2
Billetkontrol	-	-	1	-	1
Trafikselvskab	200	203	203	-	-
Busdrift i alt	6.671	6.619	6.843	-99	224
Flextrafik					
Passagerindtægter	-455	-588	-518	-	70
- Åben kørsel	-210	-285	-215	-	70
- Handicapkørsel	-245	-303	-303	-	-
Operatørudgifter	2.438	3.073	2.735	-43	-338
- Åben kørsel	865	1.181	885	-14	-296
- Handicapkørsel	1.471	1.787	1.759	-28	-28
- Kommunal kørsel	102	105	91	-1	-14
Flexadministration	310	525	468	-	-57
- Åben kørsel	133	208	151	-	-57
- Handicapkørsel	172	312	312	-	-
- Kommunal kørsel	5	5	5	-	-
Flextrafik i alt	2.294	3.010	2.685	-43	-325
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	32	32	32	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-43	-	-7	-	-7
Fællesomkostninger i alt	-11	32	25	-	-7
Drift i alt	8.954	9.661	9.553	-142	-108
Afdrag KK-lån Rejsekort	8	8	8	-	-0
Lemvig kommune i alt	8.961	9.669	9.560	-142	-109
Bestillerbidrag	-9.935	-9.669	-9.669		-
Resultat til overførsel	-0	-	-		
Resultat til efterregulering	-973	-	-109		

Busdriftens operatørudgifter forventes at ende 0,2 mio. kr. over budget, hvilket skyldes en mindre stigning i køreplantimer og omkostninger til skolekørsel.

Budgettet for Plustur blev efter ønske fra Lemvig Kommune opskrevet med 0,4 mio. kr., svarende til 1.700 ture. Det har dog efterfølgende vist sig, at kørselsbehovet ikke har været så stort, hvorfor det forventede regnskab nedskrives med 0,3 mio. Kr.

Passagerindtægter for bus, relaterer sig til Flexbus.

3.8 Norddjurs Kommune

Norddjurs Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 39,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 40,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 1 mio. kr.

Tabel 3.8 Norddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-1.846	-1.744	-1.844	-	-100
Operatørudgifter	29.597	31.575	30.824	-525	-751
Drifts- og Billetsystemer	343	653	616	-	-37
Billetkontrol	9	8	9	-	1
Trafiksekskab	1.434	1.576	1.576	-	-
Busdrift i alt	29.536	32.068	31.180	-525	-887
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	47	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.110	-1.235	-1.173	-	62
- Åben kørsel	-741	-765	-703	-	62
- Handicapkørsel	-369	-470	-470	-	-
Operatørudgifter	8.078	8.272	8.135	-128	-137
- Åben kørsel	2.764	2.174	2.140	-34	-34
- Handicapkørsel	1.885	2.268	2.233	-35	-35
- Kommunal kørsel	3.428	3.830	3.762	-58	-68
Flexadministration	1.141	1.201	1.177	-	-24
- Åben kørsel	462	402	402	-	-
- Handicapkørsel	310	360	360	-	-
- Kommunal kørsel	369	439	415	-	-24
Flextrafik i alt	8.109	8.238	8.139	-128	-99
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	61	58	58	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-167	-	-28	-	-28
Fællesomkostninger i alt	-106	58	30	-	-28
Drift i alt	37.586	40.413	39.398	-653	-1.014
Afdrag KK-lån Rejekort	13	13	13	-	0
Norddjurs kommune i alt	37.600	40.426	39.412	-653	-1.014
Bestillerbidrag	-38.729	-40.213	-40.213	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejekort		-213	-179	-	34
Resultat til overførsel	-19	-	-		
Resultat til efterregulering	-1.111	-	-980		

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,8 mio. kr., hvilket primært skyldes et fald i køreplantimer samt et indeksfald på brændstof.

Den forskudte finansiering på Rejekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.9 Odder Kommune

Odder Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre ca. 12,7 mio. kr., svarende til det budgetterede beløb.

Tabel 3.9 Odder Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-1.737	-2.088	-1.720	-	368
Operatørudgifter	9.768	10.657	10.292	-351	-366
Drifts- og Billetsystemer	243	457	426	-	-31
Billetkontrol	8	7	8	-	1
Trafikselskab	776	864	864	-	-
Busdrift i alt	9.058	9.897	9.870	-351	-28
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	47	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-555	-617	-565	-	52
- Åben kørsel	-248	-263	-211	-	52
- Handicapkørsel	-307	-354	-354	-	-
Operatørudgifter	2.779	2.858	2.814	-44	-44
- Åben kørsel	1.107	753	742	-12	-11
- Handicapkørsel	1.672	2.105	2.072	-33	-33
Flexadministration	557	525	525	-	-
- Åben kørsel	211	157	157	-	-
- Handicapkørsel	346	368	368	-	-
Flextrafik i alt	2.781	2.766	2.774	-44	8
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	27	27	27	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-51	-	-9	-	-9
Fællesomkostninger i alt	-24	27	18	-	-9
Drift i alt	11.862	12.739	12.711	-396	-29
Afdrag KK-lån Rejsekort	7	7	7	-	0
Odder kommune i alt	11.869	12.746	12.718	-396	-29
Bestillerbidrag	-11.623	-12.570	-12.570	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-176	-148	-	28
Resultat til overførsel	-13	-	-		
Resultat til efterregulering	258	-	-0		

Busindtægterne forventes at være 0,4 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Odder Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.10 Randers Kommune

Randers Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 96,4 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 98,4 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 2 mio. kr.

Tabel 3.10 Randers Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-26.259	-27.575	-27.667	-	-92
Operatørudgifter	98.248	97.817	96.948	-1.422	-869
Drifts- og Billetsystemer	3.829	5.997	5.797	-	-200
Billetkontrol	69	78	78	-	-
Trafikskelskab	7.220	7.085	7.085	-	-
Busdrift i alt	83.107	83.402	82.241	-1.422	-1.161
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	47	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.709	-1.865	-1.851	-	14
- Åben kørsel	-439	-370	-356	-	14
- Handicapkørsel	-1.271	-1.495	-1.495	-	-
Operatørudgifter	12.072	13.409	12.611	-198	-798
- Åben kørsel	1.600	1.202	1.184	-19	-18
- Handicapkørsel	6.720	8.085	7.959	-126	-126
- Kommunal kørsel	3.751	4.122	3.468	-54	-654
Flexadministration	2.266	2.603	2.578	-	-25
- Åben kørsel	267	238	238	-	-
- Handicapkørsel	1.561	1.856	1.856	-	-
- Kommunal kørsel	437	509	484	-	-25
Flextrafik i alt	12.628	14.147	13.338	-198	-809
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	455	469	470	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-433	-	-66	-	-66
Fællesomkostninger i alt	21	469	404	-	-65
Drift i alt	95.804	98.067	96.032	-1.621	-2.035
Afdrag KK-lån Rejsekort	375	375	375	-	0
Randers kommune i alt	96.178	98.442	96.407	-1.621	-2.035
Bestillerbidrag	-95.180	-96.648	-96.648	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-1.794	-1.508	-	286
Resultat til overførsel	-205	-	-		
Resultat til efterregulering	1.203	-	-1.749		

Busdriftens operatørudgifter reduceres med ca. 0,9 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2025. Dette skyldes primært en reduktion på 1.510 køreplantimer samt indekseffekten.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lavere end først antaget, hvorfor det forventede regnskab nedskrives med 900 ture, svarende til en mindreudgift for kommunen på 0,7 mio. kr.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 32,3 mio. kr., svarende til det budgetterede beløb.

Tabel 3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-3.677	-3.707	-3.254	-	453
Operatørudgifter	26.260	27.298	26.716	-411	-582
Drifts- og Billetsystemer	747	1.349	1.279	-	-70
Billetkontrol	7	8	8	-	-
Trafikselvskab	1.611	2.022	2.022	-	-
Busdrift i alt	24.948	26.970	26.770	-411	-200
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.401	-1.501	-1.449	-	52
- Åben kørsel	-874	-914	-898	-	16
- Handicapkørsel	-526	-587	-551	-	36
Operatørudgifter	5.806	5.802	5.900	-92	98
- Åben kørsel	2.504	2.387	2.350	-37	-37
- Handicapkørsel	3.301	3.415	3.550	-55	135
Flexadministration	940	873	945	-	72
- Åben kørsel	400	425	425	-	-
- Handicapkørsel	540	448	520	-	72
Flextrafik i alt	5.345	5.174	5.396	-92	222
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	113	117	117	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-135	-	-22	-	-22
Fællesomkostninger i alt	-22	117	95	-	-22
Drift i alt	30.270	32.261	32.261	-503	0
Afdrag KK-lån Rejsekort	74	74	74	-	0
Ringkøbing-Skjern kommune i alt	30.344	32.335	32.335	-503	0
Bestillerbidrag	-31.361	-31.787	-31.787	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-548	-461	-	87
Resultat til overførsel	-42	-	-		
Resultat til efterregulering	-975	-	88		

Busindtægterne forventes at være 0,5 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Ringkøbing-Skjern Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter forventes at falde med 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet, primært som følge af en nedskrivning af køreplantimerne med 837 timer.

For handicapkørsel har aktivitetsniveauet været højere end først antaget, og derfor opskrives det forventede regnskab med 900 ture, svarende til en merudgift for kommunen på 0,2 mio. kr.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.12 Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 51,7 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 52,3 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

Tabel 3.12 Silkeborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-18.095	-19.432	-18.459	-	973
Operatørudgifter	53.692	54.813	53.313	433	-1.500
Drifts- og Billetsystemer	2.430	3.612	3.438	-	-174
Billetkontrol	43	58	52	-	-6
Trafiksekskab	3.879	4.133	4.117	-	-16
Busdrift i alt	41.949	43.184	42.461	433	-723
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	47	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.281	-1.411	-1.390	-	21
- Åben kørsel	-441	-363	-347	-	16
- Handicapkørsel	-825	-1.029	-1.029	-	-
- Kommunal kørsel	-15	-19	-14	-	5
Operatørudgifter	8.213	8.869	8.958	-141	89
- Åben kørsel	1.050	728	717	-11	-11
- Handicapkørsel	4.546	5.471	5.386	-85	-85
- Kommunal kørsel	2.617	2.670	2.855	-44	185
Flexadministration	1.582	1.621	1.664	-	43
- Åben kørsel	191	154	154	-	-
- Handicapkørsel	1.040	1.104	1.104	-	-
- Kommunal kørsel	351	363	406	-	43
Flextrafik i alt	8.515	9.080	9.232	-141	153
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	210	227	227	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-293	-	-44	-	-44
Fællesomkostninger i alt	-82	227	183	-	-44
Drift i alt	50.429	52.540	51.925	292	-615
Afdrag KK-lån Rejsekort	-261	-261	-261	-	0
Silkeborg kommune i alt	50.168	52.279	51.664	292	-614
Bestillerbidrag	-50.631	-51.174	-51.174	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-1.105	-929	-	176
Resultat til overførsel	-127	-	-		
Resultat til efterregulering	-336	-	-438		

Busindtægterne forventes at være 1 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Silkeborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

For Flexbus er køretiderne blevet ændret, og flere afgangene har ikke medført så stor kørsel som ventet, hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.13 Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 28,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 31,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 3,7 mio. kr.

Tabel 3.13 Skanderborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-9.690	-7.503	-9.998	-	-2.495
Operatørudgifter	28.080	30.547	29.375	-575	-1.172
Drifts- og Billetsystemer	668	1.064	1.035	-	-29
Billetkontrol	8	12	9	-	-3
Trafikskelskab	1.681	1.990	1.990	-	-
Busdrift i alt	20.747	26.110	22.411	-575	-3.699
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	47	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.746	-1.970	-1.860	-	110
- Åben kørsel	-1.270	-1.380	-1.270	-	110
- Handicapkørsel	-476	-590	-590	-	-
Operatørudgifter	6.575	6.155	6.069	-96	-86
- Åben kørsel	4.014	3.301	3.249	-51	-52
- Handicapkørsel	2.529	2.834	2.790	-44	-44
- Kommunal kørsel	32	20	30	-0	10
Flexadministration	1.417	1.378	1.380	-	2
- Åben kørsel	825	791	791	-	-
- Handicapkørsel	587	584	584	-	-
- Kommunal kørsel	5	3	5	-	2
Flextrafik i alt	6.247	5.563	5.589	-96	26
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	65	65	65	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-141	-	-22	-	-22
Fællesomkostninger i alt	-77	65	43	-	-22
Drift i alt	26.964	31.787	28.092	-671	-3.695
Afdrag KK-lån Rejsekort	65	65	65	-	0
Skanderborg kommune i alt	27.030	31.852	28.157	-671	-3.694
Bestillerbidrag	-29.236	-31.538	-31.538	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-314	-264	-	50
Resultat til overførsel	-42	-	-		
Resultat til efterregulering	-2.164	-	-3.644		

Busindtægterne forventes at være 2,5 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Skanderborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 1,2 mio. kr., hvilket primært skyldes et indekssald på brændstof samt et mindre fald i køreplantimer.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.14 Skive Kommune

Skive Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 44,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 49,5 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 5 mio. kr.

Tabel 3.14 Skive Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-5.867	-6.377	-5.938	-	439
Operatørudgifter	30.776	27.937	28.395	-486	458
Drifts- og Billetsystemer	1.032	1.651	1.578	-	-73
Billetkontrol	30	35	33	-	-2
Trafikselskab	2.444	2.369	2.369	-	-
Busdrift i alt	28.415	25.615	26.437	-486	822
Flextrafik					
Passagerindtægter	-675	-714	-700	-	14
- Åben kørsel	-200	-159	-145	-	14
- Handicapkørsel	-474	-555	-555	-	-
Operatørudgifter	19.055	22.824	17.175	-268	-5.649
- Åben kørsel	876	486	478	-8	-8
- Handicapkørsel	2.683	3.038	2.991	-47	-47
- Kommunal kørsel	15.497	19.300	13.706	-213	-5.594
Flexadministration	1.436	1.480	1.372	-	-108
- Åben kørsel	123	87	87	-	-
- Handicapkørsel	603	536	536	-	-
- Kommunal kørsel	710	857	749	-	-108
Flextrafik i alt	19.817	23.590	17.847	-268	-5.743
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	159	167	167	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-216	-	-33	-	-33
Fællesomkostninger i alt	-57	167	134	-	-33
Drift i alt	48.175	49.372	44.418	-754	-4.954
Afdrag KK-lån Rejsekort	131	131	131	-	-0
Skive kommune i alt	48.306	49.503	44.549	-754	-4.954
Bestillerbidrag	-50.069	-48.883	-48.883	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-620	-521	-	99
Resultat til overførsel	-50	-	-		
Resultat til efterregulering	-1.714	-	-4.855		

Busindtægterne forventes at være 0,4 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Skive Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

For specialkørsel har antallet af ture været lavere end først antaget, hvorfor budgettet for 2025 nedskrives med 9.300 ture, efter aftale med kommunen, svarende til en mindredgift for kommunen på 5,7 mio. kr., hvoraf 0,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.15 Struer Kommune

Struer Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 10,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 10,6 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,4 mio. kr.

Tabel 3.15 Struer Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	52	-	-	-	-
Operatørudgifter	5.259	7.524	7.239	-269	-285
Drifts- og Billetsystemer	47	184	165	-	-19
Trafikskelskab	441	466	466	-	-
Busdrift i alt	5.799	8.174	7.870	-269	-305
Flextrafik					
Passagerindtægter	-434	-488	-488	-	-
- Åben kørsel	-192	-216	-216	-	-
- Handicapkørsel	-242	-272	-272	-	-
Operatørudgifter	2.193	2.468	2.429	-38	-39
- Åben kørsel	690	751	739	-12	-12
- Handicapkørsel	1.503	1.717	1.690	-27	-27
Flexadministration	343	354	354	-	-
- Åben kørsel	94	114	114	-	-
- Handicapkørsel	249	240	240	-	-
Flextrafik i alt	2.102	2.334	2.295	-38	-39
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	44	46	46	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-42	-	-7	-	-7
Fællesomkostninger i alt	1	46	39	-	-7
Drift i alt	7.902	10.554	10.204	-308	-351
Afdrag KK-lån Rejsekort	24	24	24	-	0
Struer kommune i alt	7.926	10.578	10.228	-308	-350
Bestillerbidrag	-9.794	-10.449	-10.449	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-129	-108	-	21
Resultat til overførsel	2	-	-		
Resultat til efterregulering	-1.870	-	-330		

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 0,3 mio. kr., hvilket kan henføres til et indeksfald på brændstof.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.16 Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 32,2 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 32,9 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

Tabel 3.16 Syddjurs Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-2.930	-3.327	-2.975	-	352
Operatørudgifter	23.906	25.396	24.803	-367	-593
Drifts- og Billetsystemer	573	876	824	-	-52
Billetkontrol	9	10	10	-	-
Trafikselvskab	1.448	1.570	1.570	-	-
Busdrift i alt	23.007	24.525	24.233	-367	-292
Letbanedrift					
Letbanesekretariatet	47	49	49	-	-
Letbanedrift i alt	47	49	49	-	-
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.559	-1.838	-1.788	-	50
- Åben kørsel	-1.214	-1.391	-1.341	-	50
- Handicapkørsel	-345	-447	-447	-	-
Operatørudgifter	7.908	8.702	8.317	-131	-385
- Åben kørsel	4.139	3.968	3.906	-62	-62
- Handicapkørsel	1.996	2.721	2.679	-42	-42
- Kommunal kørsel	1.773	2.013	1.732	-27	-281
Flexadministration	1.231	1.343	1.318	-	-25
- Åben kørsel	670	693	693	-	-
- Handicapkørsel	395	448	448	-	-
- Kommunal kørsel	166	202	177	-	-25
Flextrafik i alt	7.579	8.207	7.847	-131	-360
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	53	53	53	-	-
Finansindtægter og -udgifter	-138	-	-22	-	-22
Fællesomkostninger i alt	-85	53	31	-	-22
Drift i alt	30.548	32.834	32.160	-498	-674
Afdrag KK-lån Rejsekort	35	35	35	-	-0
Syddjurs kommune i alt	30.583	32.869	32.195	-498	-675
Bestillerbidrag	-30.878	-32.534	-32.534	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-335	-281	-	54
Resultat til overførsel	-33	-	-		
Resultat til efterregulering	-262	-	-621		

Busindtægterne forventes at være 0,4 mio. kr. under budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har reduceret Syddjurs Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,6 mio. kr., hvilket primært skyldes et indeksfald på brændstof samt en reduktion af køreplantimerne med 631 timer.

For kommunalkørsel forventes antallet af ture at være lavere end først antaget, hvorfor det forventede regnskab nedskrives med 900 ture, svarende til en mindreudgift for kommunen på 0,3 mio. kr.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.17 Viborg Kommune

Viborg Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at være 50,7 mio. kr. mod de budgetterede 55 mio. kr. Der forventes således et mindreforbrug på 4,3 mio. kr.

Tabel 3.17 Viborg Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-12.152	-11.874	-12.020	-	-146
Operatørudgifter	49.965	49.281	45.443	-1.686	-3.837
NT/Sydtrafik-samarbejde	226	225	224	-	-1
Drifts- og Billetsystemer	2.477	3.589	3.510	-	-79
Billetkontrol	47	57	52	-	-5
Trafikskelskab	3.991	3.767	3.700	-	-67
Busdrift i alt	44.555	45.045	40.909	-1.686	-4.136
Flextrafik					
Passagerindtægter	-1.697	-2.026	-2.010	-	16
- Åben kørsel	-433	-480	-464	-	16
- Handicapkørsel	-1.264	-1.546	-1.546	-	-
Operatørudgifter	8.120	9.653	9.504	-150	-149
- Åben kørsel	1.179	1.134	1.117	-18	-17
- Handicapkørsel	6.923	8.487	8.355	-132	-132
- Kommunal kørsel	18	32	32	-0	-
Flexadministration	1.562	1.820	1.820	-	-
- Åben kørsel	221	241	241	-	-
- Handicapkørsel	1.339	1.576	1.576	-	-
- Kommunal kørsel	2	3	3	-	-
Flextrafik i alt	7.984	9.447	9.314	-150	-133
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	265	277	278	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-236	-	-37	-	-37
Fællesomkostninger i alt	29	277	241	-	-36
Drift i alt	52.567	54.769	50.464	-1.836	-4.305
Afdrag KK-lån Rejsekort	245	246	246	-	-0
Viborg kommune i alt	52.813	55.015	50.710	-1.836	-4.305
Bestillerbidrag	-51.685	-54.036	-54.036	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-979	-823	-	156
Resultat til overførsel	-207	-	-		
Resultat til efterregulering	1.335	-	-4.149		

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med 3,5 mio. kr. som følge af indeksfald på brændstof og et fald i køreplantimer på 661 timer.

I forhold til Flexbus blev der oprettet nye ruter, som ikke har haft den belægning som var ventet. Dette medfører et forventet mindreforbrug på 0,5 mio. kr. For kommunen.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som kan ses af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.18 Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre 449,5 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 450,2 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 0,7 mio. kr.

Tabel 3.18 Aarhus Kommune, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	Afvigelse 2025		
			FR1 2025	Prisfrem-skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-305.782	-315.599	-315.167	-	432
Operatørudgifter	495.856	524.745	525.196	1.617	451
Drifts- og Billetsystemer	25.586	39.283	37.639	-	-1.644
Billetkontrol	-540	993	1.459	-	466
Trafikskelskab	33.347	36.944	36.944	-	-
Busdrift i alt	248.467	286.366	286.071	1.617	-295
Letbanedrift					
Passagerindtægter	-46.713	-49.032	-49.090	-	-59
Operatørudgifter	149.215	161.283	161.283	-	-
Drifts- og Billetsystemer	2.876	4.367	5.236	-	870
Billetkontrol	-161	-30	31	-	61
Trafikskelskab Letbane og Letbanesekretariat	2.945	3.133	3.134	-	1
Letbanedrift i alt	108.162	119.721	120.594	-	873
Flextrafik					
Passagerindtægter	-5.990	-6.783	-6.761	-	22
- Åben kørsel	-558	-571	-549	-	22
- Handicapkørsel	-5.432	-6.212	-6.212	-	-
Operatørudgifter	35.507	38.323	37.302	-588	-1.021
- Åben kørsel	1.636	1.528	1.504	-24	-24
- Handicapkørsel	28.401	30.851	30.371	-480	-480
- Kommunal kørsel	5.470	5.944	5.427	-84	-517
Flexadministration	7.893	8.612	8.607	-	-5
- Åben kørsel	293	274	274	-	-
- Handicapkørsel	6.875	7.520	7.520	-	-
- Kommunal kørsel	726	818	813	-	-5
Flextrafik i alt	37.410	40.152	39.148	-588	-1.004
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	2.126	2.207	2.208	-	1
Finansindtægter og -udgifter	-1.840	-	-302	-	-302
Fællesomkostninger i alt	286	2.207	1.906	-	-301
Drift i alt	394.325	448.446	447.719	1.029	-727
Afdrag KK-lån Rejsekort	1.759	1.761	1.761	-	-0
Aarhus kommune i alt	396.084	450.207	449.480	1.029	-727
Bestillerbidrag	-396.217	-438.464	-438.464	-	-
Forskudt finansiering vedr. Rejsekort		-11.743	-10.640	-	1.103
Resultat til overførsel	-1.008	-	-		
Resultat til efterregulering	874	-	376		

Busdriftens operatørudgifter forøges med 0,5 mio. kr., hvilket primært kan henføres til indeksstigning på brændstof samt et lille fald i de busafhængige omkostninger.

Udgifterne til Drifts- og Billetsystemer for Letbanen er øget med 0,9 mio. Kr. Dette skyldes at installationen af validatorer til den "Ikke digitale løsning" på Rejsekort er rykket til 2025.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

3.19 Region Midtjylland

Region Midtjyllands samlede udgifter for 2025 forventes at udgøre ca. 678,0 mio. kr. mod et budgetteret beløb på 680,1 mio. kr., hvilket medfører et forventet mindreforbrug på 2,1 mio. kr.

Tabel 3.19 Region Midtjylland, tilskudsbehov pr. driftsområde (tusind kr.)

	R2024	B2025	FR1 2025	Afvigelse 2025	
				Prisfrem- skrivning	I alt
Busdrift					
Passagerindtægter	-295.490	-296.513	-297.786	-	-1.273
Operatørudgifter	425.175	453.600	454.563	-8.461	962
NT/Sydtrafik-samarbejde	20.021	19.936	19.246	-	-690
Drifts- og Billetsystemer	23.202	35.997	38.689	-	2.692
Billetkontrol	467	491	422	-	-69
Trafikselskab	36.081	36.981	36.994	-	13
Busdrift i alt	209.456	250.492	252.128	-8.461	1.635
Togdrift					
Passagerindtægter	-21.140	-22.638	-22.652	-	-14
Operatørudgifter	78.345	98.054	97.854	-	-200
Drifts- og Billetsystemer	1.626	3.012	3.200	-	188
Billetkontrol	-790	-214	-76	-	138
Trafikselskab Tog	1.135	969	969	-	-
Togdrift i alt	59.176	79.183	79.295	-	112
Letbanedrift					
Passagerindtægter	-46.713	-49.032	-49.090	-	-59
Operatørudgifter	182.869	195.740	195.740	-	-
Drifts- og Billetsystemer	2.876	4.366	5.236	-	871
Billetkontrol	-161	-30	31	-	61
Trafikselskab Letbane og Letbanesekretariat	3.155	3.351	3.352	-	1
Letbanedrift i alt	142.025	154.395	155.269	-	874
Flextrafik					
Operatørudgifter	180.707	177.597	173.491	-2.696	-4.106
- <i>Siddende Patientbefordring</i>	180.707	177.597	173.491	-2.696	-4.106
Flexadministration	11.471	12.557	12.557	-	-
- <i>Siddende Patientbefordring</i>	11.471	12.557	12.557	-	-
Flextrafik i alt	192.178	190.154	186.048	-2.696	-4.106
Fællesomkostninger					
Tjenestemandspension	2.889	3.050	3.052	-	2
Finansindtægter og -udgifter	-4.015	-	-651	-	-651
Fællesomkostninger i alt	-1.127	3.050	2.401	-	-649
Drift i alt	601.709	677.274	675.141	-11.157	-2.133
Afdrag KK-lån Rejsekort	2.863	2.865	2.865	-	0
Region Midtjylland i alt	604.571	680.139	678.006	-11.157	-2.133
Bestillerbidrag	-643.228	-667.529	-667.529	-	-
Forskuet finansiering vedr. Rejsekort		-12.610	-11.609	-	1.001
Resultat til overførsel	-1.942	-	-		
Resultat til efterregulering	-36.716	-	-1.132		

Busindtægterne forventes at være 1,3 mio. kr. over budget, hvilket primært skyldes Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som har øget Region Midtjyllands andel af Midttrafiks samlede indtægter.

For den almindelige rutekørsel forventes en merudgift på 0,9 mio. kr., som skyldes en stigning i køreplantimer på rute 300S. Derudover ses højere udgifter til ekstrakørsel, stigende timepriser samt manglende budgettering af busafhængige omkostninger.

Region Midtjylland opstarter en Flexbus-rute fra køreplansskiftet 2025 til sommer. Dette var ikke indregnet i budgettet, og der tilføjes derfor en merudgift på 0,1 mio. kr.

For NT/Sydtrafik-samarbejdet er forventningen til byrdefordelingen med Sydtrafik nedskrevet med 0,7 mio. kr. Faldet skyldes primært et fald i køreplantimer på ca. 1.500 timer hos Sydtrafik samt fald i indeks.

Merforbruget på udgifter til driftssystemer og særaftaler på busdriften skyldes primært, at Regionsrådet den 19. marts 2025 har bevilget 3 mio. kr. til etablering af infoskærme i regionale busser.

Udgifterne til Drifts- og Billetsystemer for Letbanen er øget med 0,9 mio. Kr. Og for Toget med 0,2 mio. Kr. Dette skyldes at installationen af validatorer til den "Ikke digitale løsning" på Rejsekort er rykket til 2025.

Passagerindtægterne for tog og letbane forventes samlet set at være på niveau med budgettet. Hvor stor en betydning det planlagte sporarbejde mellem marts og juli vil få for indtægterne på Holstebro-Skjern strækningen, vil først kunne vurderes i forbindelse med forventet regnskab 2.

Den forskudte finansiering på Rejsekortet, som fremgår af ovenstående økonomital, vil blive afdraget i perioden 2027 til 2032.

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af Mette Julbo
Cc
Emne Bilag 1 - Nuværende billettyper i Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

25. april 2025

Journalnr.:
9.9.3-05088-2025

Kontaktperson:
Mette Julbo

E-mail:
mej@midttrafik.dk

Nuværende billettyper i Midttrafik

Nuværende billettyper i Midttrafik

Institutioner	Virksomheder	Turister	Særlige initiativer
Grupperejser	Bruttolønskort	Dagsbillet Aarhus	Herning Ung
Rejsekort Erhverv		Dagsbillet Midtjylland	Holstebro
Brobygning		Lemvigbanens familie	Gratis kørsel
Soldaterkort		Sommerhusbilletten	
		Billund Airport	
		Aarhus Airport	
		Djurs billetten	

Unge	Pendlere	Lejlighedsrejsende
Ungdomskort	Pendlerkort	Rejsekort
Skolekort	Rejsekort	Dagsbilletter
Rejsekort	PendlerKlip	
HerningUng		
		Pensionister
		Pensionistkort
		Rejsekort
		Dagsbilletter

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Mette Julbo

Cc

Emne Bilag 2 - Inspirationsliste over øvrige trafikskabers
billettyper

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

25. april 2025

Journalnr.:
9.9.3-05088-2025

Kontaktperson:
Mette Julbo

E-mail:
mej@midttrafik.dk

Inspirationsliste over øvrige trafikskabers billettyper

Eksempler på billettyper i andre trafikskaber

Movia	
Lille eventbillet	30 kr. København centrum. Gyldig 12 timer
Stor eventbillet	60 kr. Hovedstadsområdet. Gyldig 12 timer
City Pass	Findes i et stort antal varianter
Copenhagen Card	Findes i et stort antal varianter

NT	
Grøn søndag	30 kr. Sidste søndag i udvalgte måneder
Travel Pass	Findes i forskellige varianter
AAKC X NT	Gratis transport til Aalborg Kongres Center
Vendsyssel Teater X NT	Gratis transport til Vendsyssel Teater

Fynbus	
Ung Odense	10 kr. Under 26 år. Enkeltbillet gyldig 1t15min
Odense NU	15 kr. Enkeltbillet gyldig 1t15min
Langelandskortet	365 kr. Pensionister. Gyldig 365 dage
Dagsbillet	75 kr. Fyn og Langeland. Gælder hele købsdagen
Pensionistkort	250 kr. Pensionister. Gælder 30 dage

ÅRSBERETNING

2024

fra

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Årsberetning 2024

Indholdsfortegnelse:

1. Nævnnsformandens forord.....	3
2. Oversigt over medlemmer og sekretariatet.....	4
3. Ankenævnets etablering og baggrund.....	5
4. Ankenævnets virksomhed / sagsbehandling i sekretariatet.....	6
5. Udvalgte afgørelser.....	8
6. Statistiske oplysninger / efterlevelsprocent.....	31

Årsberetning 2024

1. Nævnnsformandens forord:

Dette er ankenævnets sekstende årsberetning.

Ankenævnets sekretariat oprettede 486 klagesager i 2024, hvilket overgik 2023 med 100 klager, svarende til en stigning på 27%. Da 2023 også havde en stigningsprocent i sagsmængden på 26% i forhold til 2022, har sekretariatet fra 2025 fået opnormeret den ene stilling fra 20 til 30 timer ugentligt.

Ankenævnet afgjorde 191 sager på sine seks nævnsmøder i 2024, hvilket er en stigning på 45% i forhold til de 138 sager i 2023. Sagerne kan læses på hjemmesiden www.abtm.dk, hvor de er offentliggjort i anonymiseret form. En mere detaljeret gennemgang af udvalgte sagstyper kan læses på de efterfølgende sider.

Udover de 191 afgjorte nævnssager afsluttede sekretariatet 256 sager som følge af klagerens eller trafikvirksomhedens beslutning om at frafalde kravet. Den nærmere fordeling af sagernes udfald fordelt på de respektive trafikvirksomheder fremgår af statistikafsnittet fra side 22 og frem.

Såvel DSB som Rejsekort & Rejseplan A/S har lanceret en app, hvor kunden swiper på sin telefon for at checke ind.

Udfordringen er, at kunden på disse apps skal have swipet sit check ind inden påstigning på transportmidlet, fordi trafikvirksomhederne sidestiller check ind på appen med køb af mobilbilletter. Dette er for bussers vedkommende nyt, idet kunder med det fysiske Rejsekort først skal checke ind på udstyret oppe i bussen. Ankenævnet har endnu ikke haft lejlighed til at behandle sager vedrørende dette, og det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at forudsige, om disse nye apps vil medføre flere eller færre klager til ankenævnet.

Hovedstadens Letbane har i 2024 meddelt ankenævnet, at de vil tilslutte sig som medfinansierende trafikvirksomhed pr. 3. kvartal 2025, hvor de forventer at kunne transportere de første passagerer.

Ankenævnet byder det nye medlem velkommen, og særligt da det ikke er et krav at tilslutte sig ankenævnet, anser vi det som et kvalitetsstempel af ankenævnets arbejde.

God læselyst!

Dommer Lone Bach Nielsen

Formand for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

2. Oversigt over nævnsmedlemmer og sekretariat

Medlemmer i 2024

Nævnformand:

Dommer Lone Bach Nielsen

Medlemmer udpeget af udbydere af kollektiv transport inden for bus, tog og Metro:

Dorte Lundqvist Bang	(DSB)
Helle Berg Johansen	(Midttrafik)

Medlemmer udpeget af Forbrugerrådet:

Torben Steenberg
Gry Midttun (indtil 29.februar 2024)
Vibeke Myrtue Jensen (fra 1. marts 2024)
Rolf Høyman Olsen (suppleant)

Sekretariat:

Betina Johansen	(sekretariatschef)
Louise Worre Beuchert	(juridisk sagsbehandler)

3. Ankenævnets etablering og baggrund

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro blev etableret den 1. februar 2009 af Forbrugerrådet (nu Forbrugerrådet Tænk) og udbydere af kollektiv trafik i Danmark. Ankenævnet er et godkendt privat ankenævn i medfør af lov nr. 524 af 29/04/2015 om forbrugerklager.

Forbrugerrådet Tænk og de tilsluttede trafikvirksomheder har nedsat et forretningsudvalg bestående af ankenævnets formand, en repræsentant fra forbrugersiden, en repræsentant fra branchen samt sekretariatschefen. Ankenævnet tegnes af forretningsudvalget. Forretningsordenen kan læses på ankenævnets hjemmeside.

De tilsluttede trafikvirksomheder i 2024 var:

DSB, Telegade 2, 2630 Taastrup

GoCollective, Drewsensvej 1A, 8600 Silkeborg,

Metroselskabet I/S, Metrovej 5, 2300 København S,

Nordjyllands Trafikselskab, J.F. Kennedys Plads 1 R, 3. sal., Postboks 1359, 9000 Aalborg,

Trafikselskabet Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg,

Trafikselskabet Sydtrafik, Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen,

Trafikselskabet FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C,

Bornholms Amts Trafikselskab, Munch Petersens vej 2, 3700 Rønne,

Mobilitetsselskabet Movia, Gl. Køge Landevej 3, 2500 Valby,

Flixbus ApS, Marselis Boulevard 1, 8000 Aarhus C.

4. Ankenævnets virksomhed

Ankenævnet behandler civilretlige tvister - det vil sige hovedsageligt tvister, der vedrører et økonomisk mellemværende – angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af bus, tog, metro og letbane. Ankenævnet har også kompetence til at behandle klager over trafikvirksomheder, der ikke er tilsluttet ankenævnet. Det afgørende er, at der er tale om kollektiv transport, dvs. med offentlig adgang, der kører efter en køreplan.

Før ankenævnet kan behandle en klage, skal klageren have rettet skriftlig henvendelse til trafikvirksomheden uden at have opnået en for klageren tilfredsstillende løsning.

Hvis sagen allerede er afgjort ved dom eller retsforlig, kan man ikke klage til ankenævnet. Ankenævnets afgørelser kan ikke ankes til en højere administrativ myndighed. Hver af parterne kan dog anlægge sag ved domstolene om den tvist, som sagen vedrører, når ankenævnet har truffet afgørelse i sagen.

Det koster et gebyr på 160 kr. at klage, hvis dét beløb, man klager over, er på 160 kr. eller derover. Er beløbet mindre, eller angår klagen ikke et økonomisk anliggende, er klagegebyret 80 kr. Man får i visse tilfælde klagegebyret tilbagebetalt, fx hvis man får medhold i klagen, eller hvis man selv frafalder klagen, inden den er behandlet af ankenævnet.

Sagsbehandling i sekretariatet

Når klageskemaet og klagegebyret er modtaget i sekretariatet, sendes klagen i høring i trafikvirksomheden. Trafikvirksomheden skal stoppe opkrævningen af beløb hos klageren, så længe sagen behandles i ankenævnet.

Sekretariatet sender trafikvirksomhedens svar til klageren, der kan komme med yderligere bemærkninger. I visse tilfælde anmodes trafikvirksomheden herefter om flere kommentarer og oplysninger.

Hvis der i en lignende sagstype foreligger nævnspraksis, henleder sekretariatet klagerens og indklagedes opmærksomhed herpå, så parten kan tage stilling til, om klagesagen ønskes fortsat eller skal frafaldes.

Sekretariatet udarbejder en sagsfremstilling med gengivelse af sagens faktiske forhold og parternes krav og begrundelser, som sendes til nævnsmedlemmerne inden nævnsmødet sammen med sagens øvrige bilag.

Sagens afgørelse

I afgørelsen deltager som hovedregel alle fem nævnsmedlemmer. Hvis der foreligger afbud eller inhabilitet hos et medlem, tillægges det andet medlem fra den pågældende side to stemmer. Ankenævnet er beslutningsdygtigt med tre medlemmer, og nævnsformanden skal altid deltage.

Ankenævnets afgørelser er skriftlige og bliver sendt til parterne. Hvis klageren får helt eller delvist medhold, tilbagebetales klagegebyret. Hvis en trafikvirksomhed ikke får medhold, skal virksomheden betale sagsomkostninger til ankenævnet på enten 10.000 kr. og 12.500 kr. inkl. moms.

Årsberetning 2024

Offentliggørelse

Ifølge vedtægterne offentliggøres afgørelserne på hjemmesiden.

Ankenævnet skal føre en liste over trafikvirksomheder, der ikke har efterlevet en ankenævnsafgørelse, og som ikke har anlagt en sag ved domstolene om forholdet. Oplysninger om trafikvirksomhedens navn tages af listen efter 12 måneder.

Der figurerer pt. ingen trafikvirksomheder på listen.

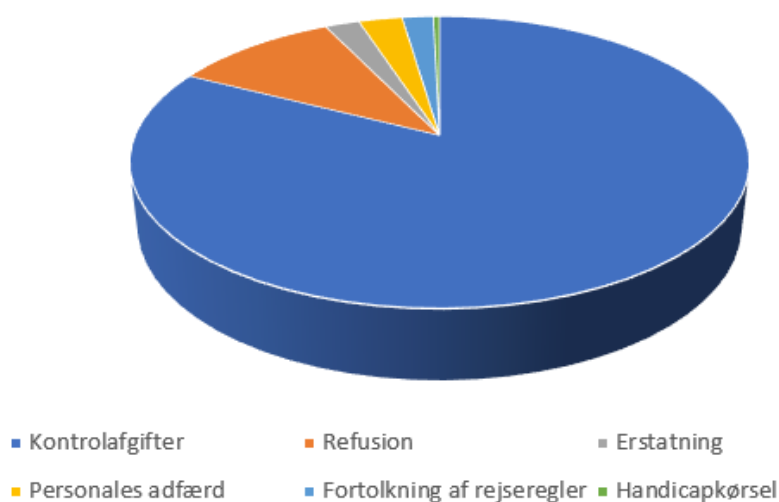
5. Udvalgte afgørelser

Generelt

Ankenævnet behandlede 191 sager i 2024, hvoraf klageren fik medhold i 8 sager. Dette tal skal ses i forhold til de 187 sager, hvor trafikvirksomhederne frafaldt deres krav helt eller delvist inden nævnsbehandlingen.

I 2024 udgjorde klager over kontrolafgifter 87 % af de samlede klagesager, hvilket ligger på linje med de forrige års andel.

Fordelingen mellem sagskategorierne er skitseret visuelt i lagkagen nedenfor. En sag kan angå flere klagepunkter.



Kontrolafgifter	425
Refusion	53
Erstatning	11
Personales adfærd	14
Fortolkning af rejseregler	10
Handicapkørsel	2
Klager i alt	515

Blev kontrolafgiften udstedt til rette vedkommende?

Der blev afsluttet 12 sager, hvori klageren gjorde gældende, at vedkommende ikke havde rejst, og derfor ikke var den person, der var blevet pålagt en kontrolafgift.

Efter at trafikvirksomhederne undersøgte sagerne mere indgående - herunder at have modtaget yderligere dokumentation fra klageren på, at den pågældende ikke kunne have befundet sig i transportmidlet på tidspunktet for kontrolafgiften - frafaldt trafikvirksomhederne kontrolafgiften i 8 sager. I en af disse sager mente trafikvirksomheden, at det stadig var klageren, der havde rejst, men da de kunne se, at den pågældende samtidigt havde haft et gyldigt pendlerkort på tidspunktet for kontrolafgiftens udstedelse, nedskrev de kontrolafgiften til 125 kr. i henhold til de Fælles landsdækkende rejseregler.

4 sager blev afgjort på nævnsmøder, og i samtlige sager fastholdt ankenævnet kontrolafgiften.

I sag nr. 23-0350 lagde ankenævnet vægt på både klagerens uoverensstemmende tidsangivelser om, hvor han havde befundet sig på kontrolafgiftens tidspunkt set i forhold til, hvor klageren oplyste at have fået stjålet sin telefon, der var blevet forevist ved kontrollen. Derudover blev der lagt vægt på, at klageren havde købt et pendlerkort til netop denne telefon efterfølgende.

I sag nr. 24-0237 lagde ankenævnet vægt på, at klageren ikke ville anmelde misbrug af sin identitet til politiet og heller ikke ville udfylde trafikvirksomhedens tro- og loveerklæring om, at det ikke var ham, der rejste den pågældende dag. Klageren havde heller ikke påvist, hvor han befandt sig på kontroltidspunktet. Ankenævnet bemærkede, at man i et tilfælde, hvor man uretmæssigt er blevet opkrævet en kontrolafgift, må antages at ville udfolde alle rimelige bestræbelser på at indsende de ønskede dokumenter til trafikvirksomheden.

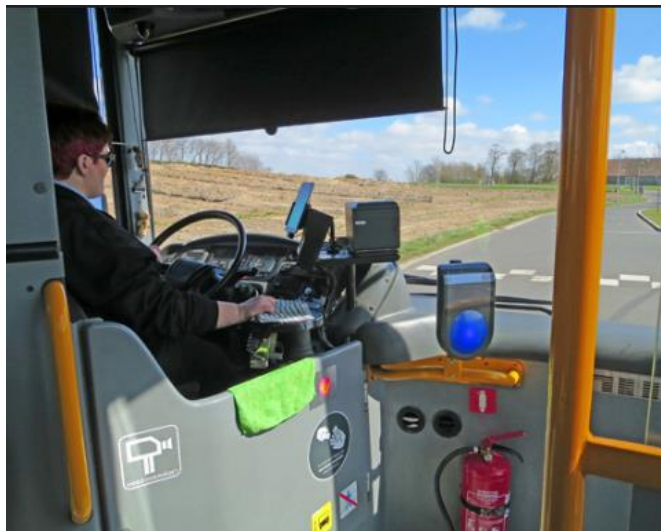
I sag nr. 24-0193 havde passageren, der var blevet pålagt kontrolafgiften, forevist klagerens sundhedskort til identifikation af den pågældende. Klageren oplyste, at hun ikke havde haft mistet sit sundhedskort, og ankenævnet kunne konstatere ud fra fotos af sundhedskortet, at det var det samme kort, og statuerede derfor, at det måtte have været klageren, der havde rejst og var blevet pålagt en kontrolafgift, selv om underskriften på kontrolafgiften og tro- og loveerklæringen ikke umiddelbart var identiske.

I sag nr. 24-0118 ville klageren ikke anerkende at være blevet pålagt en kontrolafgift, selv om han havde kvitteret for modtagelsen og havde forevist sit pas til identifikation. Stewarden havde fejldateret den manuelt udfyldte kontrolafgift med en måned for tidligt, hvor klageren endnu ikke var ankommet til Danmark. Den elektroniske kontrolafgift var dateret korrekt, og ankenævnet fastholdt, at det var klageren, der havde rejst, og at stewardens helt åbenlyse skrivefejl ikke var en sådan fejl, der i sig selv gjorde kontrolafgiften ugyldig.

Klagerne fik medhold i ankenævnet

Som nævnt blev der behandlet 8 sager, hvori ankenævnet gav klageren medhold i klagen. Nedenfor redegøres der kort for nogle af disse sager.

I sag nr. 24-0275 skulle to veninder checkes ind på den enes Rejsekort, hvilket i de fleste busser sker med hjælp fra buschaufføren. Der skete imidlertid en fejl fra chaufførens side, der gjorde, at han kun checkede én person ind.



Da pigerne skiftede til Metroen og foretog et skifte-check ind, stod der "ok god rejse" på kortlæserens skærm. Den ene pige blev herefter pålagt en kontrolafgift, som ankenævnet fandt skulle annulleres i den helt konkrete sag og udtalte:



"Ankenævnet bemærker, at check-ind af flere rejsende i Movias busser (med undtagelse af buslinje 5C) *kun* kan ske ved buschaufførens mellemkomst, og det bemærkes endvidere, at der er enighed mellem sagens parter om, at Movias chauffør *blev* bedt om at checke klageren med ind på venindens Rejsekort.

Buschaufføren havde derfor en særlig forpligtelse til at gøre det helt klart for klageren og hendes veninde, at det check-ind-ekstra, som de havde anmodet om, ikke var blevet gennemført, og at kun én person derfor var checket ind på Rejsekortet.

På det foreliggende grundlag finder ankenævnet – uanset chaufførens modstridende udtalelse – ikke at kunne afvise klagerens forklaring om, at chaufføren signalerede, at ind-checkningen var "succesfuld". Ankenævnet har herved lagt vægt på, at chaufførens sparsomme udtalelse, som klageren har bestridt, først blev afgivet 16 dage efter det passerede.

Endvidere har ankenævnet tillagt det vægt, at kortlæseren viste beskeden "OK GOD REJSE", hvorfor det ikke umiddelbart fremstod tydeligt for klageren og veninden, at klageren ikke var checket med ind på Rejsekortet, og heller ikke, da de foretog skifte-check-ind på Lufthavnen st., kunne de se, at kun én person var checket ind, idet kortlæseren her viste "OK FORTSAT REJSE".

Årsberetning 2024

Herudover har det efter ankenævnets opfattelse formodningen imod sig, at klageren og veninden, som beviseligt forsøgte at billettere korrekt i bussen, ikke ville sørge for korrekt check-ind-ekstra på Lufthavnen st., havde de været tydeligt oplyst om det fejlede check-ind-ekstra i bussen.

På denne baggrund finder ankenævnet, at der i den konkrete sag har foreligget sådanne helt særlige omstændigheder, at Metro Service skal frafalde kontrolafgiften mod klagerens betaling af rejsens pris. Da klageren har fået medhold i sagen, skal Metro Service endvidere betale sagsomkostninger på 10.000 kr. inkl. moms for ankenævnets behandling af sagen, og Metro Service må selv gøre eventuel regres over for Movia vedrørende sagsomkostningerne, da fejlen blev begået af en af Movias chauffører.

I sag nr. 24-0247 rejste en 90-årig dame med bus i Odense, hvor hun gjorde gældende at have checket sit Rejsekort ind ved påstigning. Fynbus gjorde gældende, at det var kontrolløren, der checkede hendes Rejsekort ind, fordi han kunne se, at hun ikke var checket ind. Men kontrollørens kontrolmærke blev først sat på klagerens Rejsekort efter, at kortet var checket ind.

Ankenævnet fandt, at Fynbus ikke havde godtgjort at kontrolafgiften var udstedt med rette og udtalte:

”Fynbus har ikke kunnet forklare, hvordan deres kontrollør kunne vide, at klageren ikke var checket ind, inden han efter det oplyste, checkede hendes kort ind.

Ankenævnet kan ikke ud fra de elektroniske logs gå ud fra, at kontrolløren påbegyndte kontrollen med at sætte et kontrolmærke på Rejsekortet, som det ellers er kutyme, når en kontrollør skal undersøge, om passageren har gyldig rejsehjemmel.

Kontrolløren har skrevet ”ja” på den elektroniske kontrolafgift til, at klageren allerede befandt sig ombord på bussen ved hans påstigning. Kontrolløren har således *ikke* kunnet iagttage klageren stige ombord og have set, at hun ikke checkede ind, hvilket ellers ville kunne forklare, at han ikke havde haft behov for at sætte et kontrolmærke på Rejsekortet, for at konstatere, at det ikke var checket ind.

Kontrolmærket blev først sat kl. 09:32:00, efter at kortet blev checket ind kl. 09:30:59.

Efter en samlet bedømmelse af sagens omstændigheder finder ankenævnet, at Fynbus ikke på tilstrækkelig vis har godtgjort, at kontrolafgiften blev pålagt med rette. Fynbus skal herefter frafalde kontrolafgiften og betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet, jf. vedtægterne § 25, stk. 2. ”

I sag nr. 24-0232 fik klageren medhold, fordi der blev begået en fejl hos kontrolløren, der udstedte en kontrolafgift til klageren, der var checket ind på sit eget Rejsekort Personligt. Kontrolafgiften skulle have været udstedt til hans ægtefælle, der rejste på klagerens Rejsekort Pendler, hvilket andre ikke kan.

Ankenævnet udtalte:

”Ankenævnet lægger til grund, at klageren den 5. april 2024 steg ombord på NT’s by-buslinje 17 sammen med sin hustru ved Nørresundby Torv ca. kl. 14:08, hvor hustruen checkede klagerens Rejsekort Pendler ind i bussen, og at klageren, efter at bussen havde forladt det efterfølgende stoppested, Vesterbro, checkede sit Rejsekort Personligt ind i bussen kl. 14:15:07.

Årsberetning 2024

Dermed var klageren ved kontrollen checket ind såvel på sit Rejsekort Pendlerkort som på sit Rejsekort Personligt.

Den omstændighed, at klagerens check ind på hans Rejsekort Personligt i henhold til de Fælles landsdækkende rejseregler skete for sent, kan efter ankenævnets opfattelse ikke ændre på, at klageren faktisk havde gyldig rejsehjemmel ved kontrollen, idet hans Rejsekort Pendlerkort var korrekt checket ind ved kontrollen.

Det er i denne henseende uden betydning, at det var klagerens hustru, som checkede pendlerkortet ind og fremviste det ved kontrollen, da klagerens personlige Rejsekort Pendlerkort ikke udgjorde gyldig rejsehjemmel for hende.

Ankenævnet bemærker, at kontrolløren i kontrolsituationen burde have set dette og have udstedt kontrolafgiften til klagerens hustru, som i kontrolsituationen ikke var i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, eftersom hun i henhold til Rejsekort kortbestemmelser ikke var berettiget til at rejse på klagerens personlige Rejsekort Pendlerkort.

Da kontrolløren dermed i kontrolsituationen begik en fejl og pålagde kontrolafgiften til den forkerte passager, finder ankenævnet, at NT ved klagerens efterfølgende henvendelse til NT burde have set dette og have frafaldet kontrolafgiften."

NT blev pålagt at betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet

I sag nr. 23-0350 rejste klagerens datter på et Nødkort, der udstedes, når et Ungdomskort ikke er kommet frem i rette tid til kunden. Nødkortet var imidlertid udløbet dagen forinden kontrollen. Da Nødkort kun udstedes, når kortindehaver har et gyldigt Ungdomskort, fandt ankenævnet, at kontrolafgiften skulle nedskrives til 125 kr. efter en analogi af pkt. 2.7.5. i rejsereglerne om pendlere, der har glemt deres kort.

Ankenævnet udtalte:



"Klagerens datters Nødkort udløb den 11. september 2023, og var derfor ikke gyldig rejsehjemmel på metrorejsen den 12. september 2023. Kontrolafgiften blev dermed pålagt med rette i selve kontrolsituationen.

Imidlertid er det et forvaltningsretligt princip, at afgørelsesmyndigheden ikke må sætte skøn under regel. Dette betyder, at afgørelsesmyndigheden som udgangspunkt har pligt til at skønne konkret og individuelt, i tilfælde hvor den er tillagt en skønsmæssig beføjelse. Alle relevante omstændigheder skal inddrages i afvejningen, og forvaltningen kan som

Årsberetning 2024

udgangspunkt ikke opstille en fast regel og følge den i alle tilfælde. En vejledende hovedregel må imidlertid gerne opstilles, men det er et krav, at denne hovedregel ikke må administreres således, at skønnet reelt afskæres. Forvaltningen skal derfor have for øje, at der kan være omstændigheder, der skal lede til et andet resultat end den opstillede hovedregels resultat.

Uanset at Metro Service ikke er omfattet af forvaltningsloven direkte, finder ankenævnet, at de som afgørelsesorgan skal overholde de forvaltningsretlige principper for god sagsbehandlingsskik.

Der kan argumenteres for, at der med de eksplicitte bestemmelser om, at passageren for at få nedskrevet en kontrolafgift, inden 14 dage skal forevise et på kontroltidspunktet gyldigt pendlerkort, ikke er tillagt afgørelsesorganet en skønsmæssig beføjelse, men heroverfor står hensynet til, at afgørelsesorganet udviser en vis saglighed og rimelighed, når det skal besluttes, om en kontrolafgift skal fastholdes.

Efter en samlet bedømmelse af sagens uheldige omstændigheder, og at klagerens 16-årige datter den 16. august 2023 modtog besked fra DSB Ungdomskort om, at de ville trække 642 kr. for et Ungdomskort med gyldighed fra den 29. august til den 27. september 2023, samt at hun betalte for hele denne gyldighedsperiode, hvilket er godtgjort ved udstedelsen af endnu et Nødkort den 18. september 2023 til den 27. september 2023, finder ankenævnet, at kontrolafgiften skal nedsættes til 125 kr. efter en analogi af reglen om efterfølgende indsendelse af et på kontroltidspunktet gyldigt pendlerkort.

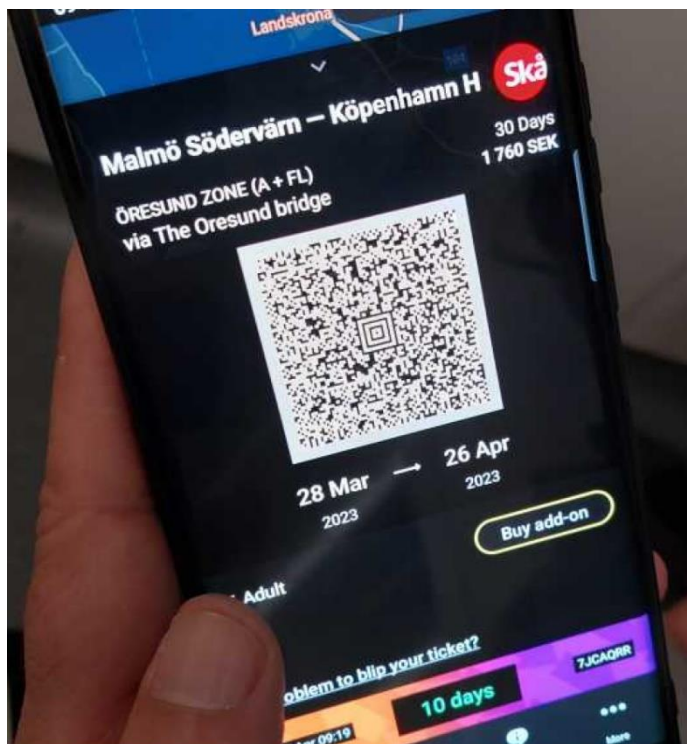
Ankenævnet har ved afgørelsen lagt vægt på, at denne regel også baserer sig på, at kunden allerede har betalt fuld pris for et produkt, der var gyldigt den dag, hvor kontrolafgiften blev pålagt. Ankenævnet har videre lagt vægt på, at klagerens datter havde et gyldigt Ungdomskort liggende hos DSB, der ikke kunne komme af med det med posten, og at hun derfor fik udstedt endnu et Nødkort med gyldighed fra den 18. september til den 27. september 2023.

Metro Service skal ikke betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet, da klagerens datter ikke reagerede inden for den 14-dagesfrist, der gælder for indsendelse af gyldigt pendlerkort, og Metro Service fik dermed ikke lejlighed til at tage stilling til, om de ville betragte hendes sag på lignende fod med pendlerkortsager efter pkt. 2.7.5. i de Fælles landsdækkende rejseregler.

Metro Service skal frafalde de to rykkergebyrer, eftersom det oprindelige krav, der var grundlaget for udsendelse af rykkerskrivelserne, er bortfaldet.

Ankenævnet bemærker, at der ikke er risiko for omgåelse, fordi Nødkort kun bliver aktuelt i de situationer, hvor kunden rent faktisk har betalt for Ungdomskortet, der ikke har kunnet leveres fysisk med posten.”

I sag nr. 23-0262 rejste klageren med Metroen på et Skånetrafiken pendlerkort, der ikke viser, om kunden har valgt med eller uden metrotillæg, således som DSB's app nu har valgt at gøre efter ankenævnets anbefaling.



Ankenævnet udtalte:

Ankenævnet bemærker indledningsvis, at der med Metrotillægget er sket en fravigelse af princippet om, at billetter og kort i København som udgangspunkt er gyldige til den købte periode, de valgte zoner og kan benyttes i bus, tog og Metro.

Trafikvirksomheder i et billetsamarbejde har efter ankenævnets opfattelse derfor en særlig forpligtelse til tydeligt at oplyse kunden herom, når billetter og kort er begrænsede til specifikke transportformer.

Ankenævnet har i tidligere afgørelser (sag 2020-0017, 2021-0144, 23-0084 og 23-0256) udtalt henholdsvis, at det ville være god kundeservice, hvis det fremgik af det endelige pendlerkort, når der ikke er tilvalgt Metrotillæg, og at uanset, at billetter sædvanligvis ikke oplyser, hvad de ikke er gyldige til, kan man ikke udelade en så vigtig oplysning om manglende Metrotillæg på pendlerkort. Den manglende oplysning vejede tungere end, at kunden skal godkende de generelle handelsbetingelser, fordi der er en særlig oplysningsforpligtelse i forbrugerforhold om så tungtvejende forhold, der kan medføre en kontrolafgift på 750 kr.

Det er ankenævnets opfattelse, at den særlige oplysningsforpligtelse i forbrugerforhold også gælder for pendlerkort udbudt af Skånetrafikens til transport i Danmark, når hændelsen finder sted i Danmark.

Det er videre ankenævnets opfattelse, at det som udgangspunkt ikke kan lægges passageren til last, at den pågældende ikke er opmærksom på, at pendlerkortet ikke er gyldig til rejser med Metroen i de zoner, som pendlerkortet omfatter, når det ikke fremgår af selve pendlerkortet, at det er uden Metrotillæg. I denne forbindelse, at det er uden betydning, at Metro Service ikke selv har mulighed for at ændre informationen på pendlerkortet, idet Metro Service deltager i billetsamarbejdet med Skånetrafikens.

Årsberetning 2024

Klageren købte det første pendlerkort i oktober 2022 med destinationerne Malmø Södervärn – København H. Herved fik han mulighed for at rejse i Øresundszonerne A + FL, der modsvarer zonerne 01, 03 og 04 i Hovedstadsområdet.

Klageren havde ikke tilkøbt Metrotillæg til det oprindelige pendlerkort og havde heller ikke tilføjet dette ved fornyelse af pendlerperioden inden rejsen med Metroen den 17. april 2023. Klageren købte ifølge det oplyste pendlerkortet i oktober 2022, og benyttede dette til rejse med S-tog til Nordhavn st. Han besluttede den 17. april 2023 at ændre rejserute og i stedet at rejse med Metroen til Nordhavn dog uden først at undersøge og sikre sig, at hans pendlerkort var gyldigt hertil. Den omstændighed, at han stolede på en kollegas oplysninger, indebærer ikke, at han dermed anses for at have opfyldt sin undersøgelsespligt.

Herefter blev kontrolafgiften i selve kontrolsituationen pålagt med rette.

Imidlertid finder ankenævnet efter en samlet bedømmelse af sagens omstændigheder, herunder at kunden ved fornyelse af pendlerperioden ikke aktivt skal vælge, om kortet skal være med eller uden Metrotillæg, og at valget ikke fremgår af selve kortets forside, at der har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at Metro Service skal frafalde kontrolafgiften mod klagerens betaling af en tilkøbsbillet for rejsen med Metro.

Ankenævnet bemærker, at der ikke er risiko for konkret omgåelse, da klageren nu er vidende om, at det er nødvendigt at tilkøbe Metrotillæg, samt at en generel omgåelsesrisiko kan afværges ved en tydeligere information til kunderne.

Da kontrolafgiften ikke kan fastholdes, skal Metro Service desuden frafalde rykkergebyrerne.

Metro Service skal betale sagsomkostninger på 10.000 kr. til ankenævnet for sagens behandling og må selv gøre eventuel regres over for Skånetrafiken.

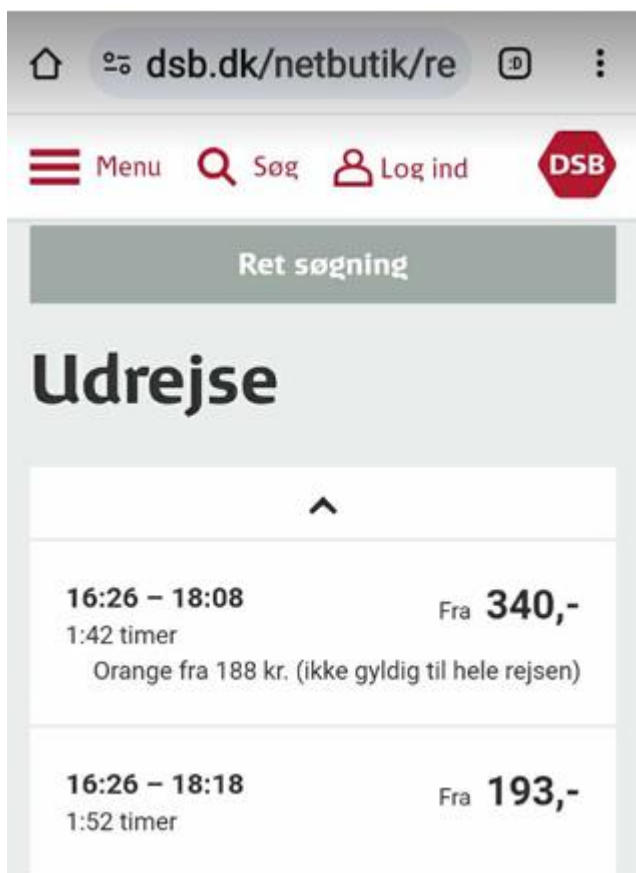
SAGER OM INFORMATION TIL PASSAGERERNE:

Den kollektive transport i Danmark hviler på et princip om selvbetjening, hvilket betyder, at passageren har fri adgang til transportmidlet, men samtidigt selv bærer ansvaret for at have gyldig rejsehjemmel. Et vigtigt element i ankenævnets sagsbehandling er derfor, hvorledes trafikvirksomhederne informerer til passagererne om køb af rejsehjemmel. Særligt vigtigt er det, hvis informationen er rettet mod kundetypen Barn eller Ung, fordi denne gruppe har en anden forudsætning for at forstå informationen end voksne.

I det følgende omtales sager, hvori ankenævnet har gjort bemærkninger om trafikvirksomhedens informationsforpligtelse.

- Rejst på DSB Orangebillet:

På baggrund af ankenævnets afgørelser i de foregående år om købsflow i forbindelse med køb af DSB Orangebillet, der ikke er gyldig til bus og Metro, har DSB ændret appens oplysninger og det fremgår nu allerede i den indledende søgning af en strækning, hvori der indgår bus eller Metro informeres der om, at billetten ikke er gyldig til hele rejsen.



Dette har indebåret at ingen klager har fået medhold i denne sagstype.

Forbrugerrådets repræsentanter har dog dissenteret i sager om DSB Orangebillet, fordi de vedrørte billetter inden den nye information blev givet.

- **Spurgt chauffør om billettens gyldighed:**

To af sagerne om Orangebilletter, nr. 24-0169 og 24-0228, vedrørte situationer, hvor klageren gjorde gældende at have spurgt buschaufføren om sin billets gyldighed.

Et flertal af nævnsmedlemmerne udtalte, at når en passager skal spørge en buschauffør til råds om en billet er gyldig, er passageren nærmest til at vide hvilken billet, der er tale om, og passageren skal derfor oplyse dette eksplicit til chaufføren, og ikke blot en "togbillet", idet standard DSB-billetter er gyldige til busser/Metro. Forbrugerrådets repræsentanter udtalte, at det må påhvile chaufføren som den professionelle part i forholdet til passageren at spørge ind til, hvilken billet, der er tale om, for at ansvaret for en gyldig billet skal overgå til chaufføren.

I sag nr. 24-0255 fandt et enigt ankenævn, at informationen til kunden var tilstrækkelig tydelig. Sagen drejede sig om en rejse med GoCollective på Midttrafik Dagsbillet, hvorpå der tydeligt står, at billetten ikke er gyldig til GoCollective. Kunden troede, at Midtjyske Jernbaner betød, at billetten var gyldig til alle jernbaner i det midtjyske.

Årsberetning 2024

Annuler Køb billet



Dagsbillet Midtjylland

Med Dagsbillet Midtjylland kan du rejse frit en hel dag i Region Midtjylland. Billetten gælder til kl. 23.59 den dag, hvor den er købt. Hver voksen kan gratis medtage to børn under 12 år. Billetten gælder til busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner. **Den kan ikke bruges i natbusser, DSB og GoCollective tog samt i lufthavnsbusser.**

Billettype 1 voksen

Fortsæt

13.49

Opsummering



Dagsbillet Midtjylland

Passagerer
1 voksen

Billet er ikke gyldig i DSB og GoCollective tog. Gyldig til Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner.

Afrejse Tirsdag d. 26. nov. 2024

Jeg accepterer **betingelserne**

Vælg betalingsmetode I alt 99,00 DKK

I sag nr. 24-0226 havde klageren købt en DSB-billet på DSB's hjemmeside for at komme til koncert i København. I stedet for at benytte funktionen "returbillet", hvor man ikke kan komme til at købe en returbillet, der ligger før udrejsen, søgte klageren en ny billet i appen, hvorefter hun ved en tastefejl købte en billet hjem fra København 1 måned for tidligt.

Tilføj hjemrejse

9 okt 2024 14:56 1 voksen 0 pladser **Søg**

Hjemrejsedato kan ikke være før udrejsedato

☒ Afgang ☐ Ankomst

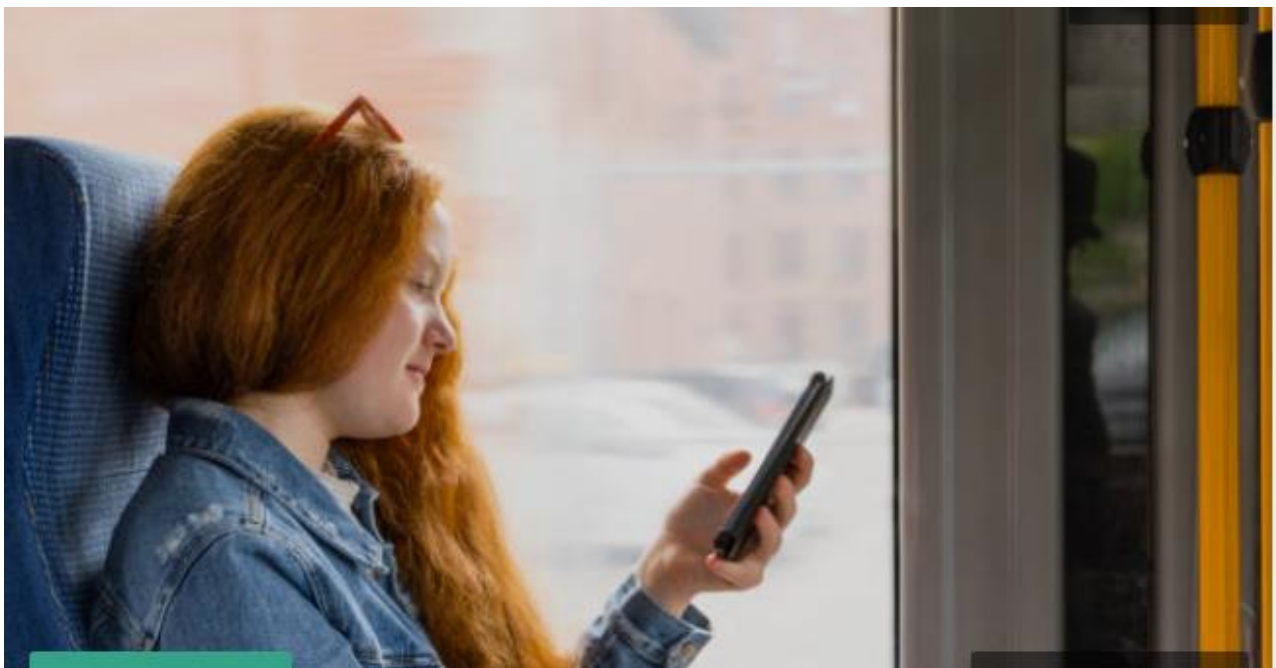
☐ Jeg ønsker barnevognspladsbillet

Årsberetning 2024

Selv om klageren opdagede fejlen inden påstigning på toget hjem, købte hun ikke en ny billet, og ankenævnet fastholdt hendes kontrolafgift.

-o0o-

MANGLENDE MODTAGELSE AF MOBILBILLETEN PÅ TELEFONEN INDEN PÅSTIGNING



Denne sagskategori er stadigvæk som de foregående år den største sammen med kategorien "Manglende straks-check ind på Rejsekort".

Reglen er, at passageren skal sikre sig først at stige om bord på transportmidlet, når mobilbilletten **er modtaget på telefonen**. Baggrunden for reglen er både for at sikre trafikvirksomhedernes billetindtægter, men også at sikre, at passageren rent faktisk får leveret en billet og undgår en kontrolafgift. Selv om passageren har godkendt selve billetkøbet, hænder det nemlig, at billetten ikke kan leveres fx grundet manglende mobildækning, en pludseligt opstået teknisk fejl i betalingsmodulet eller manglende penge på passagerens betalingskort, som også kan være udløbet.

Det har derfor som hovedregel ikke betydning, hvis passageren rent faktisk kan forevise en billet på telefonen ved en efterfølgende kontrol, hvis billetten ikke var modtaget inden påstigningen. Ankenævnet fastholder derfor i udgangspunktet kontrolafgiften i denne situation. Således også i de 32 sager, der blev behandlet af ankenævnet i 2024.

-o0o-

MANGLENDE STRAKS-CHECK IND PÅ REJSEKORT

Årsberetning 2024

Det er anført i de Fælles landsdækkende rejseregler, at buspassagerer skal checke ind oppe i bussen straks efter påstigning uden unødigt ophold, og inden passageren sætter sig ned. Denne regel skal sikre, at passagerer ikke venter med at checke ind, til der eventuelt stiger kontrollører om bord på bussen.

For at sikre sig at kunne checke ind på det fysiske Rejsekort ved først givne lejlighed, når en stander passeres ved påstigning, bør passageren have sit Rejsekort parat allerede inden påstigningen. Der skal foreligge helt konkrete særlige omstændigheder, hvis en kontrolafgift skal frafaldes.

I 2024 fik trafikvirksomheden medhold i samtlige 36 afgjorte sager.

-o0o-

SAGER OM REFUSIONSKRAV:

Når der opstår driftsforstyrrelser, forsinkelser og aflysninger i den kollektive trafik, er passagererne i visse tilfælde, og blandt andet afhængigt af forsinkelsens varighed, berettiget til at få refunderet deres billetter eller godtgjort deres udgifter til alternativ transport, som fx taxa i medfør af trafikvirksomhedernes rejsetids- eller rejsegaranti.



Passageren kan også gøre andre refusionskrav gældende mod trafikvirksomheden, såsom refusion af rykkergebyrer vedrørende kontrolafgifter. Endelig kan der blive tale om, at det skal afgøres, om trafikvirksomheden ifalder et erstatningsansvar og skal godtgøre klageren for et økonomisk tab.

35 sager vedrørende diverse refusionskrav, blev lukket af parterne, inden sagen kom til behandling ankenævnet. I 7 af disse sager besluttede klageren af frafalde klagen efter at have fået et svar fra

Årsberetning 2024

den indklagede trafikvirksomhed. I 5 sager imødekom trafikvirksomheden klagerens krav delvist, hvorefter klageren besluttede sig for at frafalde klagen, og i de resterende 23 sager imødekom trafikvirksomheden klagerens krav fuldstændigt.

Ankenævnet afgjorde i alt 12 sager vedrørende forskellige refusionskrav, og heraf fik klageren medhold i 2 sager.

Den ene sag nr. 23-0337 omtales nedenfor under "Erstatningskrav".

Den anden sag nr. 23-0151 vedrørte et krav fra Fynbus' om klagerens betaling af 1.926 kr., svarende til prisen for tre 30-dages Ungdomskortperioder à 642 kr. Klageren havde været i praktik i en periode i de tre forløbne måneder, hvor han havde rejst til og fra praktikstedet på et gratis praktikkort, der udstedes, når man har et Ungdomskort. Klageren havde imidlertid ikke købt noget Ungdomskort og ville ikke betale for tre måneders Ungdomskort. Han ville kun betale et beløb svarende til den periode, hvor han havde haft et gratis praktikkort. Ankenævnet fandt, at Fynbus ikke kunne kræve betaling for de tre fulde måneder og udtalte:

"Da klageren fik brug for at benytte et praktikkort fra den 28. februar 2023 til den 30. april 2023, havde han kun én gang – godt 9½ måned tidligere – haft et aktivt Ungdomskort. Da klageren således i en meget lang periode ikke benyttede Ungdomskort, finder ankenævnet ikke nogen betænkeligheder ved at lægge til grund og at lægge vægt på, at klageren heller ikke benyttede det primære Ungdomskort hverken i perioden fra 4. – 27. februar 2023 umiddelbart forud for sin praktikperiodes begyndelse eller i perioden fra 1. maj – 5. maj 2023 umiddelbart efter praktikperioden.

Hertil kommer, som ankenævnet også anførte i afgørelsen af 6. december 2023, at klagerens primære Ungdomskort slet ikke var gyldigt, idet han ikke havde aktiveret det ved et check ind, og Fynbus kunne dermed have pålagt ham en kontrolafgift på 1.000 kr., hvis han havde forsøgt at rejse på kortet.

Efter ankenævnets opfattelse kan det endvidere ikke konkluderes, som Fynbus har gjort gældende, at klageren burde have været vidende om, at han ikke havde betalt for det primære Ungdomskort, da klagerens erfaring med brug af Ungdomskort som anført ovenfor var meget begrænset.

Herudover var det teknisk muligt for klageren at bestille et gyldigt praktikkort, selv om han endnu ikke havde betalt for et gyldigt primært Ungdomskort, og ifølge klageren troede han, at beløbet for praktikkortets gyldighedsperiode ville blive trukket automatisk på hans betalingskort.

Fynbus har på ny henvist til, at det er et krav, at der er betalt for det primære Ungdomskort for, at klageren kan opnå et gratis praktikkort.

Hertil bemærkes det, at klageren ønsker at betale for sit primære Ungdomskort for den periode, hvor han havde gratis praktikkort, og ankenævnet har ved sin afgørelse af 6. december 2023 netop afgjort, at Fynbus kan kræve betaling for Ungdomskortperioden fra 28. februar 2023 til 30. april 2023 svarende til den periode, hvor klageren havde gratis praktikkort, opgjort til 62 dage à 21,41 kr., i alt 1.327,42 kr."

Fynbus blev derudover pålagt at betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet.

Ankenævnet afviste at behandle sag nr. 23-0173, fordi det falder uden for ankenævnets virke at afgøre, hvorvidt Flixbus var forpligtet til at udbetale en voucher kontant samt morarenter af

Årsberetning 2024

beløbet, i et tilfælde hvor kunden selv aflyser en rejse. En sådan bedømmelse kræver en nærmere fortolkning af lov om betalingsmidler, som ankenævnet ikke kan foretage.



Ankenævnet udtalte:

"Det er ankenævnets opfattelse, at sagens hovedspørgsmål er, om klageren har et retskrav på at få udbetalt kontanter i stedet for voucheren i medfør af lov om betalingstjenester og elektroniske penge (betalingsloven) § 96, stk. 2, i en situation, hvor kunden selv har afbestilt busrejsen.

Det afledte spørgsmål er herefter, om der er et krav på renter efter renteloven ved forsinket kontant udbetaling af værdien af den pågældende voucher.

Det er ankenævnets opfattelse, at det kræver en nærmere fortolkning af betalingslovens § 1 stk. 5, om en voucher fra Flixbus er en ikke-vederlagsfri elektronisk tjeneste, hvilket igen er afgørende for, om betalingslovens § 96, stk. 2, finder anvendelse, hvorefter der er et krav på at få udbetalt kontanter i stedet for en voucher. Ankenævnet bemærker, at Forbrugerklagenævnets flertalsafgørelse af 1. juli 2021 i sagen om, at man som passager har krav på udbetaling af værdien af en voucher fra et flyselskab, ikke er direkte sammenlignelig med nærværende sag, idet sagen for Forbrugerklagenævnet angik en voucher udstedt i anledning af flyselskabets aflysning af flyrejsen.

Forbrugerombudsmanden fører tilsyn med overholdelse af betalingslovens kapitel 6 og dermed betalingslovens § 96, jf. § 144. Forbrugerombudsmanden skal således bedømme, om et forhold falder inden for dette kapitel, hvilket kræver en fortolkning af loven, der falder uden for ankenævnets kompetence.

Allerede fordi ankenævnet ikke kan tage stilling til hovedspørgsmålet, om klageren har et retskrav på at få udbetalt kontanter for voucheren, tager ankenævnet ikke stilling til spørgsmålet om et eventuelt krav på renter efter rentelovens bestemmelser.

Selv om Forbrugerombudsmanden tidligere har afvist at behandle klagerens sag med henvisning til manglende ressourcer, falder sagen uden for ankenævnets kompetence."

Årsberetning 2024

I de øvrige sager fandt ankenævnet at klageren ikke var berettiget til en godtgørelse ud over det, som selskabet eventuelt allerede måtte have tilbudt, inden klagen blev sendt til ankenævnet.

- **Taxaregninger og andre erstatningskrav:**

Når trafikvirksomhedernes rejseregler og -bestemmelser ikke berettiger en kunde til at få godtgjort et økonomisk tab, tager ankenævnet stilling til, om kunden alligevel skal have erstattet sine udgifter i medfør af dansk rets almindelige erstatningsregler, hvor klagerens egen skyld kan nedsætte eller gøre, at erstatningen bortfalder. Der tages derudover stilling til ansvarsgrundlag, årsagssammenhæng og påregnelighed.

Således fandt et flertal i sag nr. 23-0321, at klageren ikke havde krav på at få godtgjort udgifter til nye togbilletter i anledning af, at han i forbindelse med kørsel med Sydtrafik Flextrafik kom for sent til færgen, og derfor måtte køre med toget hjem.

Flertallet udtalte, at færgeafgangen var kl. 20:05, hvor passagerens mødetid var senest 15 minutter inden afgang. Sydtrafiks Rejsegaranti træder i kraft, hvis Flexbilen afhenter kunden mere end 35 minutter senere end det bestilte afhentningstidspunkt. Sydtrafik kan henvise kunden til alternativ befordring som taxa, hvor kunden kan få refunderet op til 400 kr. Rejsegarantien gælder ikke ved forsinkelse i kundens ankomst til andre videreforbindelser end Sydtrafiks.



Sydtrafik Flextrafik var derfor i medfør af Rejsegarantien berettiget til at afvise kravet om at godtgøre udgifterne til klagerens togbilletter på 308 kr.

Det skulle herefter vurderes, om Sydtrafik Flextrafik på andet grundlag var forpligtet til at imødekomme klagerens krav, som følge af at Flexbilen først ankom til færgelejet efter kl. 20:05, hvor færgen var sejlet. For at ifalde et erstatningsansvar efter dansk rets almindelige erstatningsregler kræves det, at skadevolder (Sydtrafik Flextrafik) har handlet ansvarspådragende, at skadelidte (klageren) har lidt et tab, og at der er årsagssammenhæng mellem handlingen/undladelsen og det lidt tab. Derudover skal det opståede tab være påregneligt for skadevolder. Egen skyld hos skadelidte kan medføre nedsættelse eller bortfald af erstatningen.

Flertallet udtalte:

"Klageren havde bestilt en Flextur med afhentning kl. 19:20 og seneste ankomst kl. 20:05 på adressen Færgevej 2A. Turen på 7,8 km er ifølge googlemaps anslået til at tage ca. 12 minutter i bil. Den omstændighed, at Flexbilen på en tur på ca. 12 minutter først nåede frem til den korrekte destination med nogle minutters forsinkelse efter kl. 20:05, kan isoleret set udgøre et ansvarsgrundlag. Men som følge af at færgen havde planmæssig afgang kl. 20:05, og seneste mødetid for passageren var 15 minutter før, kl. 19:50, ville klageren selv med flexbilens rettidige ankomst til færgelejet 20:05 være forsinket både i forhold til færgens afgang og i hvert fald i forhold til mødetiden kl. 19:50. Herefter finder vi, at der foreligger en sådan grad af egen skyld hos klageren, der selv havde fastsat tidspunktet kl. 20:05 for Flexbilens "seneste ankomst" til færgelejet, at Sydtrafik Flextrafik ikke er forpligtet til at godtgøre klagerens

Årsberetning 2024

merudgift på 212 kr. til DSB-Ungbilletter fra Sønderborg til Odense. Vi kan ikke lægge til grund, at klageren i strid med de interne instrukser i Sydtrafik skulle have fået oplyst, at han ville kunne komme gratis til Odense, hvis han ikke nåede færgen.”

Mindretallet gav klageren delvist medhold og udtalte:

”Sydtrafik anfører i deres betingelser for Flextransport, at hvis kunden ”skal nå et tog eller har en frisørtid, fortæller du os blot, hvornår du senest skal være fremme. Vi regner baglæns og sikrer os, at du når hvad du skal. Derfor kommer du ofte i god tid, dog højst 30 minutter før.” Sydtrafik har oplyst i ankenævns sagen, at ”kunden ikke kan regne med direkte rejsetid, men skal bestille på ”senest fremme”, hvis man ønsker at nå noget til en bestemt tid. Her er serviceniveauet at man kan blive sat af 0-30 min før det bestilte tidspunkt. Ved bestilling på senest fremme er det dette serviceniveau, der primært prioriteres opfyldt.” På den baggrund er det min opfattelse, at Sydtrafik Flextrafik ved klagerens bestilling af en kørsel med en slutdestination på Færgevej 2A, der er færgelejets adresse, og med et senest ankomsttidspunkt kl. 20:05, er ansvarlig for at Flexbilen i første omgang kørte til en forkert adresse, og først nåede frem til færgelejet nogle minutter efter dette tidspunkt. Da der endvidere var tale om den sidste færgeafgang den pågældende dag, finder ankenævnet, at Sydtrafik Flextrafik er forpligtet til at erstatte klagerens merudgift på 212 kr. til togbilletter samt 70 kr. for færgebilletter, der blev uanvendelige. Jeg bemærker i den forbindelse, at klageren og kæresten skulle have betalt for transport fra Bøjden Færgehavn til Odense, hvilket ifølge Rejseplanen.dk ville koste ca. 48 kr. pr. person, hvorfor der fradrages 96 kr. af de 308 kr. + 70 kr., svarende til en godtgørelse på 282 kr.”



I sag nr. 24-0330 fik klageren ikke medhold i sit krav om erstatning af hele udgiften på 5.847 kr. til taxakørsel i anledning af togaflysninger fra Aarhus til Københavns Lufthavn, hvoraf DSB havde refunderet 1.265 kr. for taxakørsel mellem Skanderborg og Fredericia. Videre havde DSB refunderet 594 kr. for de ubenyttede togbilletter mellem Fredericia st. og Københavns Lufthavn. Det var ikke påregneligt for DSB, at deres aflysning indebar, at klageren ville tage hele turen fra Skanderborg til Københavns Lufthavn i taxa.

Ankenævnet udtalte blandt andet:

”Ankenævnet lægger til grund, at der om morgenen omkring kl. 8:30 den 7. januar 2024 opstod signalfejl og sporskiftefejl ved Skanderborg, hvilket medførte, at klagerens tog med planmæssig ankomst til Københavns Lufthavn kl. 11:31 blev akut aflyst fra Skanderborg st. Det lægges endvidere til grund, at der var en togafgang fra Fredericia st. med planmæssig afgang kl. 10:23, som afgik kl. 10:26:02 og ankom til København H. kl. 12:11:35, samt at der fra København H. afgik et tog kl. 12:30, som ankom til Københavns Lufthavn kl. 12:44:54.

Årsberetning 2024

Hvis klageren og hendes selskab var kommet med denne togforbindelse fra Fredericia st., ville de være ankommet til lufthavnen med en forsinkelse på 1 time og 14 minutter og før seneste check-in-tidspunkt til deres flyafgang kl. 13:05.

DSB's rejseregler (de Fælles landsdækkende rejseregler) og EU's Passagerrettighedsforordning 2021/782 regulerer passagerens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med modtagelse af en transportydelse, aflysninger og forsinkelser på minimum 60 minutter.

I henhold til forordningens artikel 18 har passageren på en rejse, som forventes at blive mere end 60 minutter forsinket, valget mellem at afbryde rejsen og få refunderet billetens fulde pris for den del af rejsen, som ikke er gennemført, videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår ved først givne lejlighed, eller videreførelse eller omlægning af rejsen på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Klageren og hendes selskab valgte at afbryde rejsen, hvorfor de har krav på refusion af billetternes pris for den del af rejsen, som ikke blev gennemført. Da DSB har dækket klagerens omkostning til taxakørsel fra Skanderborg st. til Fredericia st. har klageren krav på refusion af den del af billetprisen, som vedrører befordring fra Fredericia st. til Københavns Lufthavn. Ifølge det oplyste har DSB refunderet 594,24 kr. til klageren for denne del af billetterne, og der er herefter ikke grundlag for at kompensere klageren yderligere efter artikel 18.

I henhold til de Fælles landsdækkende rejseregler påtager DSB sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-opnået tilslutningsforbindelse.

Spørgsmålet er derfor, om DSB på andet grundlag er erstatningsansvarlig for den merudgift, som klageren havde ved at tage taxa i stedet for DSB-tog til Københavns Lufthavn. For at være berettiget til erstatning efter de almindelige erstatningsretlige regler kræves det, at skadelidte skal have lidt et økonomisk tab, at der skal være et ansvarsgrundlag, samt at der skal være årsagssammenhæng og påregnelighed mellem handlingen/undladelsen og skadelidtes tab.

Ankenævnet finder, at den akutte aflysning af klagerens togafgang, der skete som følge af signal- og sporskiftefejl, udgør et ansvarsgrundlag for DSB.

DSB har erstattet klagerens omkostning til taxakørsel fra Skanderborg st. til Fredericia st., og fra Fredericia st. kunne DSB tilbyde klageren og hendes selskab alternativ befordring med en togafgang kl. 10:23. Med denne afgang kunne selskabet nå at komme til lufthavnen før seneste check in kl. 13:05 til deres flyafgang.

Uanset, at denne alternative befordring indebar en forsinkelse i ankomst til lufthavnen på 1 time og 14 minutter og også indebar et togsift på København H, finder ankenævnet, at det ikke var påregneligt for DSB, at klageren og hendes selskab ville foretage deres rejse hele vejen fra Skanderborg st. til Københavns Lufthavn med taxa. Ankenævnet har herved lagt vægt på, at klagerens søn ved den telefoniske kontakt med DSB Kundeservice fik oplyst, at DSB ikke kunne godkende at dække omkostningen til taxakørsel hele vejen til Københavns Lufthavn.

Den omstændighed, at klageren så i DSB-appen, at et tog var aflyst kl. 10:23, kan ikke føre til et andet resultat, idet hun og hendes rejsefæller burde have orienteret sig på Fredericia st. om mulighederne for at komme videre med DSB-tog til lufthavnen. Ifølge klageren ankom de til Fredericia st. kl. 10:15, og da togafgangen 10:23 først afgik kl. 10:26, burde det have været muligt for klageren og hendes selskab at nå denne togafgang. Ankenævnet bemærker, at hvis selskabet havde gennemført rejsen med DSB-tog, ville de i henhold til DSB's Rejsetidsgaranti have været berettiget til en kompensation på 75 % af rejsens pris."



I sag nr. 23-0337 havde klageren haft udgifter på ca. 2.500 kr. i forbindelse med, at GoCollective aflyste klagerens togafgang fra Struer – Vejle og henviste passagererne til den næste togafgang 1 time senere. Klageren var derfor nødt til selv at køre i bil til Vejle og parkere den dér for at nå sin videreförbindelse mod Københavns Lufthavn. Det blev oplyst under ankenævnssagen, at hvis klageren havde ventet den time, ville han ikke have nået sit fly, fordi videreförbindelsen i Vejle blev aflyst.

Ankenævnet fandt, at det var forståeligt og berettiget, at klageren og den medrejsende, efter at være blevet klar over, at de først ville kunne komme med et tog 1 time senere fra Struer, valgte at køre i bil til Vejle st. for at være sikre på at nå togagangen fra Vejle og deres fly fra Kø-

benhavn. Ankenævnet fandt, at de med denne handling iagttog deres tabsbegrænsningspligt i relation til en eventuel mistet flyforbindelse og en eventuel mistet forudbetaling for overnatning på destinationen.

Ankenævnet fandt videre, at det var en passende planlægning med ankomst til lufthavnen kl. 10:25 ved en flyafgang kl. 12:35 henset til flyselskabets egen fastsættelse af seneste check ind til 45 minutter før afgang og "Go to gate" kl. 12:20, selv om lufthavnen anbefaler en mødetid 2 ½ time inden afgang.

Ankenævnet udtalte, at det opståede tab måtte være påregneligt for GoCollective, når de aflyste en afgang med timesdrift, når klageren havde en samlet togbillet fra Struer – Københavns Lufthavn.

GoCollective skulle betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet.

I sag nr. 23-0327 fik klageren ikke medhold i, at prisen på hans busrejser på Rejsekort skulle nedsættes med ca. 16 kr. efter princippet om sammenlægning af to rejser ved en transittid på under 30 minutter mellem to rejser. Ankenævnet udtalte, at de ikke kunne ændre på prisstrukturen fastsat af Rejsekort:

"Rejsekortsystemet har beregnet prisen som to enkeltstående rejser, idet der forløb 32 minutter mellem check ud og – ind, hvorefter Transittidsreglen ikke fandt anvendelse. Ankenævnet har således ikke grundlag for at give klageren medhold i sit krav efter denne regel. Det er i den forbindelse uden betydning, om busserne var forsinkede, idet ankenævnet ikke har kompetence til at tage stilling til spørgsmål vedrørende Rejsekortsystemets opbygning og prisstruktur. Spørgsmålet er herefter, om prisen for klagerens rejser skal nedsættes på andet grundlag. Efter dansk ret almindelige erstatningsretlige regler kræves der et ansvarsgrundlag (culpa) hos skadevolderen for at ifalde et erstatningsansvar over for den skadelidte. Klageren tog en tidligere bus, end den han havde planlagt, hvilket indebar, at klageren ankom til Tårnby tidligere end beregnet, om end bussen i sig selv var forsinket. Den næste bus afgik med 4 minutters forsinkelse i forhold til køreplanen, men da der var tale om buskørsel, hvis afviklingen er afhængig af den øvrige trafik, og da der var tale om myldretid, er det ankenævnets opfattelse, at forsinkelsen på 4 minutter ikke udgør et ansvarsgrundlag for Movia, der herefter er berettiget til at afvise klagerens krav om godtgørelse af 17,63 kr."

Årsberetning 2024

Sag nr. 23-0318 vedrørte et erstatningskrav på 8.000 kr. i forbindelse med mistet flyforbindelse, hoteludgift til overnatning ved lufthavnen, ny flybillet og refusion af togbilletten i anledning af driftsforstyrrelse hos DSB, der gjorde, at han måtte skifte tog 3 gange og ikke nåede sit fly.



DSB tilbød at refundere 50 % af togbillettens pris, svarende til 174 kr., i kompensation for forsinkelsen på 61 minutter, jf. DSB's Rejsetidsgaranti og artikel 17 i den dagældende EU-togpassagerrettighedsforordning.

Ankenævnet udtalte:

"Hverken DSB's rejseregler eller reglerne i EU's Passagerrettighedsforordning nr. 1371/2007 giver passagerer ret til erstatning for planlagte tilslutningsrejser med andre transportmidler, som passageren mister som følge af forsinkelse af tog. Det fremgår af passagerrettighedsforordningen bilag 1 artikel 32, stk. 3, at national ret afgør, om DSB er erstatningsansvarlig over for klageren i anledning af den opståede forsinkelse. Ifølge det oplyste afgik klagerens fly kl. 14:30, og check ind skulle være afsluttet kl. 13:40. Togets planmæssige ankomst til lufthavnen var kl. 12:54, og klageren havde således ved den planlagte rejse alene beregnet 46 minutter fra togets ankomst i lufthavnen til check-in skulle være afsluttet. Henset til denne korte tidsmargin på en 7-timers togrejse fra Struer, hvor der skal skiftes tog på Vejle st., hvor også en påregnelig forsinkelse ved togets ankomst til lufthavnen ville betyde, at klageren ikke kunne møde rettidigt til check-in, finder ankenævnet, at egen skyld hos klageren medfører, at DSB ikke skal yde klageren erstatning for, at han ved 61 minutters forsinkelse ikke nåede sit fly. Ankenævnet bemærker, at Rejseplanen foreslår den mest optimale rejse, men at passageren selv må sørge for at indregne tilstrækkelig tid til uforudsete hændelser. I den konkrete situation ville dette betyde, at klageren skulle have købt en togrejse med afgang fra Struer en time tidligere, hvilket efter ankenævnets opfattelse ikke er et urimeligt krav, når der kun er timesdrift, og når det handlede om at nå en flyforbindelse."

I 5 sager imødekom trafikvirksomheden klagerens krav helt eller delvist, hvorefter sagerne blev lukket på sekretariatsniveau.

-o0o-

Fortolkning af rejseregler:

§



I sag nr. 24-0014 ønskede klageren at kunne benytte DSB's elektroniske toglift for at få hendes tvillingebørn og barnevogn med et tog med høj indstigning. Til støtte for sin sag gjorde hun gældende, at børnene måtte kunne sidestilles med personer med et handicap, der kan benytte liften. Ankenævnet udtalte, at afgørelsen af en sådan klage krævede en fortolkning af, hvornår man var omfattet af FN's Handicapkonvention, hvilket falder uden for ankenævnets kompetence, hvorfor sagen blev afvist.



Sag nr. 23-0151 er allerede omtalt ovenfor om praktikkort, hvor klageren fik medhold.

Klageren blev i sag nr. 24-0076 pålagt en kontrolafgift til sin hund på 500 kr. for at rejse med bussen med hunden i armene i stedet for i en dertil indrettet taske, som rejsereglerne foreskriver, hvis

Årsberetning 2024

kunden ikke har købt en børnebillet til hunden. Klageren gjorde gældende, at det var af hensyn til de mange andre passagerer, at hun bar den lille hund i armene, og at hun havde tænkt sig at putte den i en taske, når hun havde taget plads i bussen.

Ankenævnet fastholdt kontrolafgiften, men da klageren også havde klaget over kontrolløren, der havde bedt hende om at sige sine 4 sidste cifre i personnummer højt, hvilket Movia ikke havde forholdt sig til i sagsforløbet, skulle Movia godtgøre klagerens udgift til at klage til ankenævnet på 160 kr. Ankenævnet udtalte vedrørende denne del:

”For så vidt angår klagen over, at kontrolløren ifølge klageren bad hende om at oplyse sit CPR-nummer i andre passagerers påhør, bemærker ankenævnet, at passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, har pligt til på forlangende at forevise legitimation for kontrolpersonalet med henblik på at fastslå passagerens identitet. Der er efter de for ankenævnet foreliggende oplysninger ikke hjemmel til at forlange, at passagerer herudover skal oplyse de sidste 4 cifre i deres CPR-nummer.

Movia har ikke under ankenævns sagen forholdt sig til klagerens anbringende om, at hun blev bedt af kontrolløren om at oplyse CPR-nummer. Ankenævnet henstiller derfor til, at Movia indskærper over for sine medarbejdere, at de ikke beder passagerer om at oplyse de sidste 4 cifre i CPR-nummeret.

Herudover har Movia hverken under deres 1. instans behandling af sagen eller under ankenævns sagen forholdt sig til klagen over kontrollørens adfærd i kontrolsituationen, hvilket ankenævnet finder kritisabelt. Ankenævnet henstiller derfor videre til, at Movia, når de modtager en henvendelse vedrørende en kontrolsituation, hvor en passager har oplevet en kontrollørs adfærd som aggressiv, sender klagen over kontrolløren videre til den ansvarlige leder. Som følge af Movias manglende fulde besvarelse af klagerens henvendelse, skal Movia godtgøre klagerens udgift til klagegebyret for at klage til ankenævnet, da det ikke kan afvises, at Movias mangelfulde svar, var en årsag til, at klageren indbragte sagen for ankenævnet.”

Der var også tale om en kontrolafgift til hund i sag nr. 23-0310, hvor klageren medbragte sin lille hund i en hundetaske, men tog den ud af tasken og sad med den på skødet, da den ifølge klageren peb og havde ondt i sin pote.

Årsberetning 2024



Ankenævnet fandt, at Metro Service havde været berettiget til at pålægge en kontrolafgift for ikke at have købt en børnebillet til hunden, når den ikke blev transporteret i en taske, og udtalte:

”Medbragte hunde, som ikke transporteres i taske eller bur, rejser i henhold til de Fælles landsdækkende rejseregler på børnebillet. Da klageren ikke kunne forevise en børnebillet for hunden, blev kontrolafgiften dermed pålagt med rette.

Ankenævnet bemærker, at pligten til at betale kontrolafgift ikke er betinget af, om passageren har forsøgt at unddrage sig betaling eller ej.

På denne baggrund finder ankenævnet, at der ikke har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at klageren kan fritages for kontrolafgiften.

Afslutningsvis bemærkes det, at ankenævnet i en tidligere afgørelse (23-0155) har anbefalet, at de Fælles landsdækkende rejseregler tydeliggøres således, at der ikke opstår usikkerhed hos passagerer om, hvorledes rejsereglerne skal eller kan fortolkes, når der medbringes hunde i Metroen.

Ankenævnet anbefaler således fortsat er det tydeliggøres, at der skal betales børnepris for små hunde, som ikke er anbragt i dertil beregnet taske, bur eller transportkasse under hele rejsen.”

I sag nr. 24-0060 rejste klageren i Midttrafiks bus i Aarhus, men benyttede sit gyldige pendlerkort til zone 01 og 02 i København som rejsehjemmel og blev pålagt en kontrolafgift. Klageren mente, at rejsereglerne skulle fortolkes således, at når bare passageren isoleret set havde et gyldigt pendlerkort datomæssigt, havde passageren også gyldig rejsehjemmel. Dette gav ankenævnet ham ikke medhold i, og udtalte:

”Klageren havde ganske rigtigt et aktivt pendlerkort på kontroltidspunktet. Pendlerkortet var dog gyldigt til zonerne ”København, City (DOT1) – ”Valby, Vanløse, Nørrebro, Rypark (DOT2), hvilket var et område, som klageren selv havde valgt.

Årsberetning 2024

For at et almindeligt pendlerkort er gyldigt, kræver det, at man rejser inden for såvel kortet gyldighedsperiode som de zoner, man har betalt for, eller i tilfælde af Rejsekort Pendler Kombi, at man har checket ind ved rejsens begyndelse. Klageren rejste med bus i Aarhus og rejste dermed ikke inden for de zoner, som pendlerkortet var gyldigt til, ligesom han havde glemt at checke ind.

Kontrolafgiften på 1.000 kr. blev dermed pålagt med rette, og ankenævnet finder, at der ikke er grundlag for at nedsætte den til 125 kr., da reglen om nedsættelse er beregnet til pendlere, der fx har glemt deres ellers gyldige kort på rejsen, eller hvis telefon er løbet tør for strøm, så kortet ikke kan forevises til kontrolløren.

Teksten i rejsereglerne kan ikke fortolkes således, at passagerer med et pendlerkort, der rejser uden for kortets gyldighedsområde, men inden for kortets gyldighedsperiode, kan få reduceret en kontrolafgift. En sådan fortolkning ville medføre, at passagerer kunne nøjes med at købe et pendlerkort til kun fx DOT zone 01 og 02 og så derefter rejse i alle øvrige zoner i Danmark uden at betale herfor.

Da dette ikke har været meningen med reglen om at få reduceret en kontrolafgift, er det åbenbart, at gyldigheden skal være opfyldt, for så vidt angår både gyldighedszoner og -periode, hvortil kommer, at Rejsekort Pendler Kombi herudover skal checkes ind på alle rejser for at være gyldig rejsehjemmel."

I sag nr. 23-0329 havde klageren tidligere grundet forsinkelser hos DSB fået udstedt en Rejsegarantibillet, der kunne benyttes gratis til en ny rejse på samme strækning som den, hvorpå klageren var blevet forsinket.



Klageren anvendte derefter Rejsegarantibilletten på en ny rejse, hvor der også opstod længere forsinkelser, og hun anmodede derfor DSB om at udstede endnu en Rejsegarantibillet til hende.

Ankenævnet gav ikke klageren ret i, at DSB var forpligtet dertil, og begrundede det med, at hendes togrejse isoleret set havde været gratis, idet den blev "betalt" med klagerens Rejsetidsgarantibillet, og hvis klageren havde købt en almindelig togbillet til rejsen, ville hun have haft betalt for rejsen, i modsætning til den faktiske situation, hvor hun ikke som sådan betalte for rejsen. Ankenævnet bemærkede, at de to situationer med opståede forsinkelser ikke kunne sammenlignes.

Årsberetning 2024

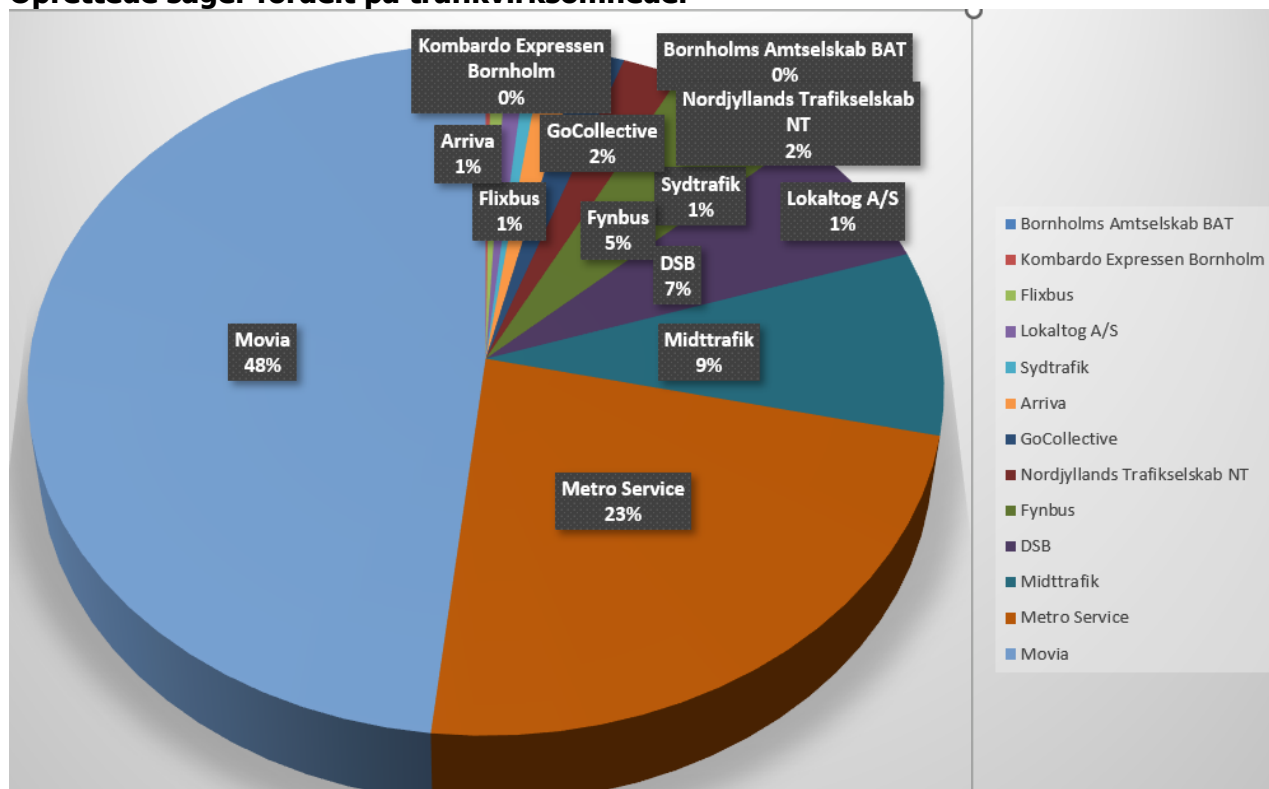
6. Statistiske oplysninger/efterlevelsprocent (Tallet i parentes vedrører 2023)

<u>Antal oprettede sager i 2024:</u>	<u>486</u>	<u>(386)</u>
<u>Antal afsluttede sager i 2024</u> (herunder også sager overført fra 2023):	<u>495</u>	<u>(357)</u>
- <u>Heraf afgjort på nævnsmøde:</u>	<u>191</u>	<u>(138)</u>
• heraf klageren medhold el. overvejende medhold	8	(12)
• trafikvirksomhed medhold el. overvejende medhold	181	(126)
• afvist af ankenævn	2	(0)
- <u>afsluttet i sekretariatet uden nævnsbehandling:</u>	<u>294</u>	<u>(219)</u>
• heraf har trafikvirksomheden imødekommet klagerens krav helt eller delvist, hvorefter klagen er blevet frafaldet:	187	(141)
• klageren har frafaldet klagen inden nævnsbehandling:	69	(54)
• sekretariatet har afvist klagen/henvist klageren til at klage til trafikvirksomheden, før der kan klages til nævnet/sagen er allerede overgivet til Gældsstyrelsen	36	(24)

De 181 sager, hvor ankenævnet gav trafikvirksomheden medhold, skal ses i forhold til de 187 sager, hvori trafikvirksomheden imødekom klagerens krav helt eller delvist, inden sagen kom til afgørelse i ankenævnet. Det kan dermed konstateres, at klagerne reelt set fik medhold i 195 sager, svarende til 40 %.

Årsberetning 2024

Oprettede sager fordelt på trafikvirksomheder



I alfabetisk rækkefølge:

(Arriva skiftede navn i april 2024 til GoCollective)

Efter antal:

Trafikvirksomhed	Antal	Trafikvirksomhed	Antal
Arriva	7	Bornholms Amtsselskab BAT	0
Bornholms Amtsselskab BAT	0	Kombardo Expressen Bornholm	1
Kombardo Expressen Bornholm	1	Flixbus	3
Flixbus	3	Sydtrafik	3
Sydtrafik	3	Lokaltog A/S	4
Lokaltog A/S	4	Arriva	7
GoCollective	8	GoCollective	8
Nordjyllands Trafikselskab NT	11	Nordjyllands Trafikselskab NT	11
Fynbus	27	Fynbus	27
DSB	33	DSB	33
Midttrafik	42	Midttrafik	42
Metro Service	113	Metro Service	113
Movia	235	Movia	235
	487		487

Antallet fordelt på trafikvirksomheder bliver 487, da Metro Service og DSB var indklaget samlet under én sag med ét sagsnummer.

Årsberetning 2024

De 486 oprettede sagers klagepunkter (en sag kan angå flere forhold):

Faldende efter antal:

Manglende modtagelse af mobilbillet inden påstigning	59
Manglende straks-check ind	52
Udløbet rejsehjemmel	30
Rejst på forkert billet	24
Ingen billet	15
Rejsetidsgaranti/Rejsegaranti	15
Kontrolafgift udstedt til rette vedkommende?	11
Rejsekort ikke omstillet til korrekt kundetype	10
Erstatning i nævn	9
Rejst i spærretid	7
Fortolkning af rejseregler	6
Check ud i stedet for check ind	5
Erstatning mistet videreforbindelse	5
Manglende Metroillæg	5
Manglende aktivering af ny periode på pendlerkort	4
Personalets adfærd	4
Udgåede ture/for tidlig busafgang	4
Rejsekort rejsens pris	3
Spærring af Rejsekort	3
Handicapørsel	2
Ringzoneprincippet	2
Taxaudgifter	1
Togpassagerrettighedsforordningen	1



Årsberetning 2024

Samtlige afsluttede sager fordelt på resultat og trafikvirksomheder:

Trafikvirk- somhed	Oversendt til Gældsstyr./ afvist af nævn el. af sekr.	Henvist klage- ren til at klage til trafikvirk- somheden	Klageren fra- faldet klagen	Klageren helt eller delvist med- hold i nævn	Trafikvirk- somhed Imødekom klageren helt eller delvist inden nævn	Trafikvirk- somheden helt eller overvejende medhold i nævn
GoCollective	0	0	0	1	7	4
Bornholm Amts Trafikselskab	0	0	0	0	0	0
DSB	5	7	1	0	8	12
Flixbus	2	0	0	0	4	0
Fynbus	1	0	0	3	15	6
Kombardo Ek- spresen	0	0	0	0	1	0
Lokaltog	0	0	0	0	2	1
Metro Service	2	1	19	3	32	37
Midttrafik	1	1	4	0	11	15
Movia	5	13	41	0	101	103
Nordjyllands Trafikselskab	0	0	5	1	5	3
Sydtrafik	0	0	0	0	1	2
I alt	16	22	69	8	187	181

-o0o-



Sagsbehandlingstider

Gennemsnitlige sagsbehandlingstid for de sager, som sekretariatet afsluttede:	69 dage
Gennemsnitlige sagsbehandlingstid for de sager, som blev afgjort i ankenævnet:	193 dage
<u>Samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid:</u>	<u>118 dage</u>

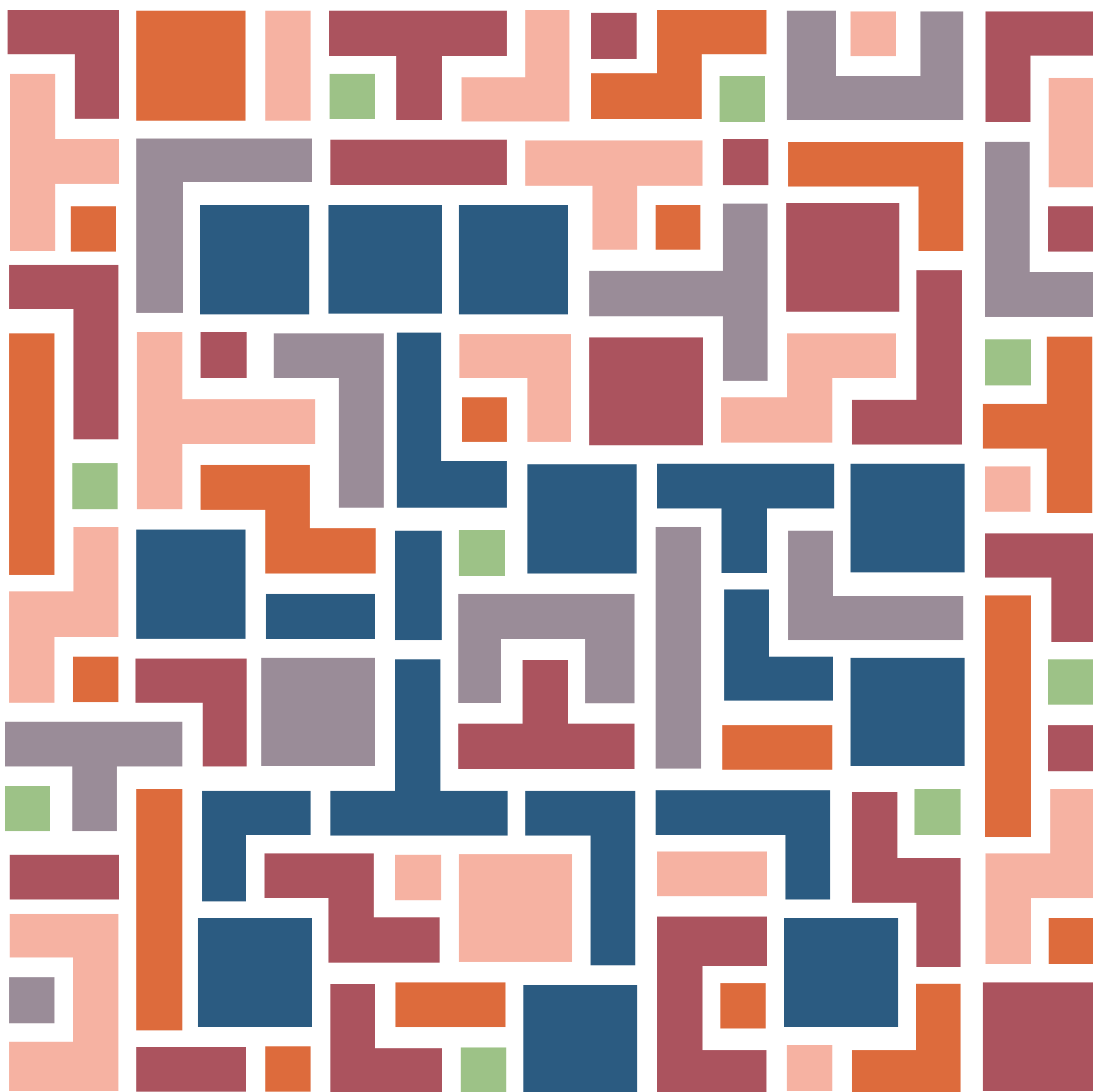
Tallene viser, at den øgede sagsmængde afføder forlængede sagsbehandlingstider, når tallene sammenholdes med 2023, hvor den samlede gennemsnitlige sagsbehandling var på 91 dage.

-o0o-

Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Delrapport 2: Fase 3 om organisering af lokal kollektiv transport

Januar 2025



Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

ISBN netudgave: 978-87-93292-82-6
Forside. Transportministeriet

Denne publikation er omfattet af Creative Commons-licensen "CC BY-NC-ND
Kreditering-ikke kommerciel - ingen afledninger".
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Indhold

Del 1 – Introduktion og sammenfatning af konklusioner fra fase 3	6
Kapitel 1. Indledning og læsevejledning	7
1.1 Ekspertudvalgets opgave i fase 3	7
1.2 Sammensætning af udvalget	8
1.3 Ekspertudvalgets arbejde, tilgang og metode	9
1.4 Rapportens indhold	9
Kapitel 2. Sammenfatning af konklusioner fra fase 3	11
Del 2 – Organisering af den lokale kollektive transport	18
Kapitel 3. Organiseringen af den lokale kollektive transport i dag	19
3.1 Myndigheder der varetager opgaver i den lokale kollektive transport	19
3.2 De regulatoriske rammevilkår for varetagelse af opgaverne i den lokale kollektive transport	21
3.3 Tværgående selskaber i kollektiv transport	28
Kapitel 4. Styrker og svagheder ved den nuværende organisering af lokal kollektiv transport	31
4.1 Styrker og svagheder i forhold til den nuværende organisering	31
4.2 Styrker og svagheder i forhold til den forventede fremtidige udvikling	37
4.3 Opsamling på styrker og svagheder i den nuværende organisering	40
Kapitel 5. Inspiration og læring fra udlandet	42
5.1 Den kollektive transport i Region Skåne	42
5.2 Den kollektive transport i udvalgte europæiske storbyer	52
5.4 Opsummering	59
Del 3 – Modeller for organisering af den lokale kollektive transport	61
Kapitel 6. Vurderingskriterier for organiseringen af den lokale kollektive transport	62
Kapitel 7. Indledende om organiseringsmodeller	70
7.1 Overvejelser om organisationsform og samarbejdsfora	72
Kapitel 8. Model 1. Trafikselskaber med trafikopgaver for kommuner og regioner	74
8.1 Placering af ansvar og opgaver i den kollektive transport er uændret	74
8.2 Ændring af rammevilkår og håndtering af svagheder ved den nuværende organisering	76
8.3 Udfordringer ved model 1	78
8.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne	79
Kapitel 9. Model 2. Kommunalt og statsligt ansvar for lokal kollektiv transport	81
9.1 Placering af ansvar og opgaver – staten får ansvaret for det strategiske net og kommunerne for lokal busstrafik og letbanetrafik	82
9.2 Regulatoriske rammer	89
9.3 Udfordringer ved model 2	90
9.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne	91
Kapitel 10. Model 3. Regionalt ansvar for lokal kollektiv transport	94
10.1 Placering af ansvar og opgaver – regionerne får det samlede ansvar for den lokale kollektive transport	95
10.2 Regulatoriske rammer	100
10.3 Udfordringer ved model 3	101
10.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne	102
Kapitel 11. Model 4. Mobilitetsselskaber	104

11.2 Regulatoriske rammer	108
11.3 Udfordringer ved model 4	110
11.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne	110
Kapitel 12. Tværgående temaer for de fire organiseringsmodeller	113
12.1 Størrelse og geografisk afgrænsning af trafikselskaber/mobilitetsselskaber	113
12.2 Nye, fleksible transportløsninger	117
12.3 Transaktionsomkostninger ved en ændret organisering	119
12.4 Ejerskabet af Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark mv.	120
12.5 Placering af takstkompetencen	121
12.6 Bornholm og ø-kommuner	123
Kapitel 13. Udvalgets videre arbejde.....	125
Appendiks	128
Appendiks I. Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark	129
Appendiks II. Brev til ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark	133
Appendiks III: Input fra organisationer og interessenter til delrapport 2 om fase 3	135
Appendiks IV. Antal rejser i den offentlige bustrafik, 2015-2023.....	137
Appendiks V. Statsvejnettet af januar 2022	138
Appendiks VI. Den historiske organisering af den kollektive transport i hovedstadsområdet.....	139

Del 1 – Introduktion og sammenfatning af konklusioner fra fase 3

Denne rapport sammenfatter ekspertudvalgets arbejde i fase 3, og udgør den anden delrapport fra ekspertudvalget. Udvalgets første delrapport blev afleveret i maj 2024. Efter aftale med Transportministeriet afleverer udvalget på fase 3 om organiseringen af den lokale kollektive transport før fase 2 om økonomi og takststrukturer, *jf. afsnit 1.1*. I henhold til kommissoriet indeholder denne rapport ikke anbefalinger, idet anbefalingerne skal foreligge, når udvalget har arbejdet med alle tre faser.

Rapportens første del består af to kapitler:

I kapitel 1 redegøres for ekspertudvalgets opgave i fase 3, udvalgets sammensætning og arbejde. Endvidere skitseres rapportens opbygning.

I kapitel 2 er konklusioner fra fase 3 sammenfattet.

Kapitel 1. Indledning og læsevejledning

1.1 Ekspertudvalgets opgave i fase 3

I regeringsgrundlaget "Ansvar for Danmark" (december 2022) fremgår, at:

(...) Regeringen har besluttet at der skal nedsættes et ekspertudvalg, som skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark, som skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikselskaber ejet af kommuner og regioner. Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport."

Transportministeren nedsatte i maj 2023 Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark. Af kommissoriets formålsbeskrivelse fremgår:

"Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, der kan understøtte brugen af kollektiv transport. Endeligt skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar."

Af kommissoriet fremgår det endvidere, at ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser:

"1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geogrfier.

2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.

3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport."

Fase 1 er afleveret i maj 2024. Udvalget har, jf. nedenfor og efter aftale med Transportministeriet igangsat arbejdet med fase 3 frem for fase 2. Udvalgets endelige anbefalinger indgår dermed ikke i denne aflevering, men afventer arbejdet med fase 2.

Om fase 3, der afleveres i denne delrapport, fremgår det i kommissoriet, at:

"Udvalget skal endvidere se på organiseringen af den kollektive transportsektor for så vidt angår de regionale trafikselskaber og give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov. Organiseringen skal kunne håndtere nye transportløsninger og nye takstsystemer i henhold til fase 1 og 2.

Udvalget skal med sine anbefalinger tage højde for, at der skal være sammenhæng mellem lokal viden om efterspørgsel og mobilitetsbehov, løsningsrum og beslutningsansvar. Samtidig skal de lokale beslutninger træffes med blik for den statslige skinnebårne transport, som udgør ryggraden i den nationale kollektive transport.

Arbejdet med anbefalinger til en ny organisering skal tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde, der afrapporteres foråret 2024.

I forbindelse med anbefalingerne skal udvalget overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikskelskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.”

Der henvises til kommissoriet i dets fulde længde i appendiks I.

Foruden kommissoriet har ekspertudvalget den 10. september modtaget et brev fra Transportministeriet i forlængelse af Sundhedsstrukturkommissionens afrapportering. Af brevet fremgår blandt andet:

”Det er regeringens ønske, at arbejdet vedrørende modeller for organisering foreligger ved årsskiftet 2024/2025. Der ønskes præsenteret flere modeller (...).

Det er regeringens ønske, at udvalget i det videre arbejde med organiseringsmodeller lægger vægt på, at en fremtidig organiseringsmodel skal:

- *Sikre de rette incitamenter til at opretholde et strategisk hovednet af tog- og buslinjer*
- *Tage højde for de særlige forhold omkring struktur og rutenet i hovedstadsområdet*
- *Sikre en hensigtsmæssig model for forankring af takstkompetencen*
- *Sikre en hensigtsmæssig model for forankring ejerskabet af Rejsekort & Rejseplanen A/S, der understøtter en effektiv drift af selskabets opgaver”*

På baggrund af denne anmodning har udvalget valgt at afrapportere fase 3 før fase 2, hvorfor udvalgets anbefalinger således vil udkomme i forbindelse med afrapporteringen af fase 2.

Der henvises til brevet i dets fulde længde i appendiks II.

Udvalget vil i 2025 arbejde videre med økonomi og mulige takstmodeller og den endelige afrapportering med anbefalinger.

1.2 Sammensætning af udvalget

Ekspertudvalget er sammensat af følgende personer:

- **Helga Theil Thomsen** (formand), fhv. trafik- og plandirektør, Vejdirektoratet (2007-2023)

- **Alexander Høst Frederiksen**, program manager i DTU Science Park¹
- **Carsten Hyldborg Jensen**, konsulent, fhv. direktør i FynBus (2008-2022)
- **Ditte Bendix Lanng**, specialkonsulent, Aarhus Kommune²
- **Eskil Thuesen**, resourcedirektør, Movia
- **Liselotte Lyngsø**, fremtidsforsker og stifter, Future Navigator
- **Maria Wass-Danielsen**, partner og seniorrådgiver, Urban Creators
- **Mogens Fosgerau**, professor ved Økonomisk Institut, Københavns Universitet
(Orlov fra 21. januar 2025)
- **Nicolai Bernt Sørensen**, kommerciel direktør, Nordjyllands Trafikselskab

Transportministeriets departement og Trafikstyrelsen har sekretariatsbetjent ekspertudvalget.

1.3 Ekspertudvalgets arbejde, tilgang og metode

Ekspertudvalget har i perioden oktober 2024 – januar 2025 holdt i alt seks udvalgsmøder. Inden ændringerne i rækkefølgen og tidsplanen for ekspertudvalgets arbejde havde møderne i perioden fra august til september fokus på fase 2.

Ekspertudvalget har den 11. september 2024 inviteret professor og leder af Transportdivisionen i DTU Management Otto Anker Nielsen til at holde et oplæg om blandt andet Skånetrafikken og den 1. oktober 2024 har udvalget afholdt interne workshops om den nuværende organisering af kollektive transport og om organiseringsmodeller.

Ekspertudvalgets formand har på baggrund af henvendelser fra organisationer og myndigheder holdt møder med Danske Regioner, Dansk Industri, KL og Aarhus Kommune om organisering. Ekspertudvalget har ligeledes modtaget skiftelige input fra organisationer og interessenter, *jf. appendiks III*.

Der er i forbindelse med arbejdet endvidere indhentet internationale erfaringer, *jf. kapitel 5*.

1.4 Rapportens indhold

Rapporten består af følgende tre dele:

Del 1 – Introduktion og sammenfatning af konklusioner fra fase 3

I denne første del gives en introduktion til rammen for ekspertudvalgets opgave i fase 3, udvalgets sammensætning og arbejde. Endvidere skitseres rapportens opbygning, og der redegøres sammenfattende for konklusionerne fra fase 3.

¹ I perioden for udvalgets arbejde har Alexander Høst Frederiksen skiftet job fra Donkey Republic til DTU Science Park.

² I perioden for udvalgets arbejde har Ditte Bendix Lanng skiftet job fra Aalborg Universitet til Niras og derefter til Aarhus Kommune.

Del 2 – Organisering af den lokale kollektive transport

I anden del afdækkes først organiseringen af den lokale kollektive transport i dag, herunder opgave- og ansvarsfordeling, regulering og rammevilkår. I forlængelse heraf afdækkes styrker og svagheder ved den nuværende organisering.

Herefter belyses organisering af den kollektive transport i Region Skåne, der har været stor fokus på i den offentlige debat. Udvalget skal tage højde for de særlige forhold omkring struktur og rutenet i hovedstadsområdet (se appendiks II), og har blandt andet på den baggrund også set på organiseringen af den kollektive transport i udvalgte udenlandske storbyer.

Del 3 – Modeller for organisering af den lokale kollektive transport

I tredje del beskrives med udgangspunkt i de fokusområder, der fremgår af kommissoriet, et brev fra Transportministeriet, konklusioner fra den første delrapport (maj 2024) og del 2 i denne afrapportering en række potentialer og udfordringer for den lokale kollektive transport. På baggrund heraf er der opstillet en række kriterier, som udvalget bruger til at vurdere de forskellige organiseringsmodeller.

For at spænde et handlingsrum ud, har udvalget opstillet fire forskellige modeller eller veje, man kan gå, i forhold til organiseringen og analyseret fordele og ulemper ved disse modeller ud fra vurderingskriterierne opstillet i kapitel 6.

I model 1 foretages ingen organisatoriske ændringer, men der lægges op til en række ændringer af de regulatoriske rammer. Disse regulatoriske ændringer forudsættes ligeledes at gælde i de tre øvrige modeller, i det omfang at de er relevante for organiseringen beskrevet i disse modeller.

I model 2 belyses – på baggrund af tilpasningen af regionernes opgaver som følge af den politiske aftale om en sundhedsreform og Sundhedsstrukturkommissionens anbefalinger – en organisering, hvor regionerne ikke længere har et ansvar for kollektiv transport, idet kommuner og stat overtager regionernes opgaver.

I model 3 belyses med inspiration fra indretningen af den kollektive transport i Skåne, en organisering, hvor regionerne – helt i modsætning til model 2 – har hovedansvaret for den lokale kollektive transport, mens kommunerne som udgangspunkt ikke har et ansvar.

I model 4 belyses en organiseringsmodel, hvor der etableres helt nye enheder i den kollektive transport i form af selvstændige offentlige virksomheder – mobilitetsselskaber, der overtager opgaver og kompetencer fra både kommuner, regioner og trafikselskaber.

Afslutningsvist opsummeres udvalgets overvejelser om det videre arbejde frem mod den endelige afrapportering, hvor videre analyser af takster og økonomi, nye transportløsninger og organiseringsmodeller sammenkædes.

Kapitel 2. Sammenfatning af konklusioner fra fase 3

I det følgende præsenteres de resultater fra udvalgets første delrapport (maj 2024), der har størst betydning for arbejdet med fase 3, idet udvalgte tal er opdateret. Derefter præsenteres udvalgets konklusioner fra arbejdet med organisering af den lokale kollektive transport.

Resultater fra første delrapport

Kollektiv transport på landet og i mindre byer sikrer transport til uddannelse, arbejde og hjem. Skoleelever og unge på ungdomsuddannelse udgør hovedparten af disse passagerer, mens erhvervsaktive udgør ca. 25 pct. De fleste husstande i landdistrikterne har en bil til rådighed, og 70 pct. af alle ture i disse geogrfier foretages i bil. Trods et begrænset kundegrundlag er det ud fra blandt andet uddannelses-, social- og sundhedspolitiske hensyn afgørende, at der findes et transporttilbud til dem uden adgang til en bil.

I landdistrikterne kan der være langt til traditionel rutebunden kollektiv transport, og der er ofte få afgang, især aften og weekend. I 2023 brugte 7 pct. af befolkningen over en time på kollektiv transport for at nå en større by på mindst 10.000 indbyggere og ca. 180.000 personer har ikke adgang til en station eller stoppested inden for en afstand af 2,8 km. Det indebærer, at personer, der ikke har andre transportmidler, kan have begrænsede mulighed for at transportere sig til arbejde og fritidsaktiviteter.

Den kollektive transport spiller en større rolle i de store byer, især i hovedstadsområdet, hvor udfordringer og muligheder adskiller sig fra i resten af landet. Derfor skal der i disse geogrfier være et andet fokus på den kollektive transport, herunder busfremkommelighed og udvikling af det kollektive tilbud.

Busser og tog har tabt markedsandele til bilen i de senere år, især uden for de større byer. I perioden 2015-2019 var der en negativ udvikling i antallet af busrejser med et fald på 14 pct., mens antallet af busrejser i 2020 (det første corona-år) faldt med yderligere 31 pct. I den samlede periode 2015-2023 er der sket et fald på i alt 27 pct. i antallet af busrejser. Udviklingen kan til dels henføres til, at der i samme periode åbnede en ny metrolinje i København og letbaner i Aarhus og Odense. Efter corona er antallet af busrejser således igen steget, men det ligger stadig 15 pct. under niveauet fra 2019, *jf. appendiks IV*.

Faldet i antallet af busrejser ser ud til at fortsætte, da fremskrivninger viser fortsat urbanisering og indkomstudvikling. I landdistrikterne og i de mindre byer forventes der at være færre børn og unge. Disse udviklingstendenser indebærer, at efterspørgslen i disse områder fortsat forventes at være faldende.

Det faldende kundegrundlag betyder færre indtægter og med en uændret økonomisk ramme, vil det i sidste ende føre til færre afgang og i nogle tilfælde lukning af ruter, især i landdistrikterne. Det skaber et behov for at udvikle og udrulle andre og mere fleksible transportløsninger i disse områder, hvilket de organisatoriske og juridiske rammer i større eller mindre grad kan understøtte.

Der bør samtidig være et stærkt hovednet af tog- og buslinjer, der understøtter mobiliteten mellem by og land, og som kan betjene byerne. Transportløsningerne i landdistrikterne skal være fleksible og i højere grad sikre en fladedækning, der supplerer hovednettet. Dette kræver blandt andet, at der er effektive knudepunkter.

Der bør være en kundeorienteret, fælles ramme om tilbuddene. En sådan ramme skal understøtte, at tilbuddene fremstår koordinerede og overskuelige for den enkelte borger.

Den nuværende organisering af den kollektive transport

Organiseringen af den kollektive transport har betydning for, hvordan transporttilbuddene planlægges, finansieres, samtænkes, udvikles og tilpasses borgernes rejsemønstre.

Den nuværende organisering af den lokale kollektive transport er fastlagt i lov om trafiksselskaber, der beskriver kommuners, regioners og trafiksselskabers ansvar og opgaver.

Kommuner og regioner fastlægger serviceniveauet, det vil sige omfanget af lokal kollektiv transport inden for et givent geografisk område. Kommunerne finansierer dermed kommunal busdrift, åben flextrafik og individuel handicapkørsel, mens regionerne finansierer den regionale busdrift og privatbanerne.

I den nuværende organisering er der flere tværgående opgaver, herunder er takstkompetencen delt mellem trafiksselskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten (øst for Storebælt også Metroselskabet og Hovedstadens Letbane). Trafiksselskaberne, Metroselskabet og DSB ejer desuden Rejsekort & Rejseplan A/S, som driver den fælles billetplatform Rejsekortet samt rejsesøgemaskinen Rejseplanen.

Derudover fremgår det af loven, at det alene er de regionale trafiksselskaber, der må udføre offentlig servicetrafik for kommuner og regioner. De regionale trafiksselskaber, der blev oprettet med lov om trafiksselskaber i forbindelse med kommunalreformen i 2007, varetager følgende opgaver i henhold til lov om trafiksselskaber § 5:

- Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- individuel handicapkørsel og
- privatbaner.

Trafiksselskaberne løser endvidere en lang række konkrete og praktiske opgaver i tilknytning til driften af den offentlige servicetrafik. Det gælder blandt andet udbud og kontrahering, kundeservice og trafikinformation.

Afdækning af styrker og svagheder ved den nuværende organisering

Det er udvalgets vurdering, at den nuværende organisering af den lokale kollektive transport har en styrke i et lokalt politisk forankret ansvar, når der skal bestilles og prioriteres kollektiv transport. Endvidere er der i kommunerne et særligt kendskab til de øvrige servicetilbud i kommunen, lokalsamfundet og viden om fx befolkningsudvikling mv. Samlet set understøtter dette muligheden for at koble den kollektive transport med de øvrige lokale serviceområder

og dermed, at kunden sættes i centrum. Det lokale kendskab i kommunerne og i trafiksselskaberne er særligt relevant i lyset af, at der er betydelig forskel på, hvordan den kollektive transport bruges på tværs af landet. En anden styrke er det regionale ansvar i trafiksselskaberne. Det forhold at både kommuner og regioner indgår i arbejdet understøtter, at trafiksselskabet har fokus på både lokale og tværkommunale behov, hvilket understøtter et bredere ansvar for kunden.

Derudover er samlingen af opgaver i trafiksselskaberne en styrke, da der opbygges faglige kompetencer, herunder til at løse fx kundevedtøede opgaver og udbud af transportløsninger mv. En yderligere styrke ved at samle opgaverne er, at trafiksselskabernes størrelse understøtter økonomisk effektivitet ved at der opnås stordriftsfordele og konkurrence på udbud. I forlængelse heraf understøtter den nuværende organisering, hvor trafiksselskabernes udbydere indkøber busstrafik fra private busoperatører, økonomisk effektivitet ved, at markedet skaber incitament til konkurrence på pris, og fremmer udnyttelsen af nye teknologier.

Endelig er det en styrke, at kunden i kraft af samarbejdet om Rejsekortet og Rejseplanen A/S er sat i centrum i form af én indgang for kunderne til fremsøgning af rejser og billetter samt et betalingssystem på tværs af transportformer.

Imidlertid er der også svagheder ved den nuværende organisering og organiserings rammevilkår.

Det er en svaghed, at de nuværende rammevilkår for trafiksselskaberne begrænser muligheden for at gøre brug af og udvikle nye, fleksible løsninger, som har et potentiale især i landdistrikterne. En anden svaghed er, at der ikke – udover kommuners og regioners samarbejde i regi af trafiksselskaberne - er et formaliseret og operationelt samarbejde på tværs af de tre myndighedsniveauer stat, regioner og kommuner, hvilket svækker muligheden for at sammentænke og planlægge kollektiv transport.

Det delte ansvar mellem kommuner og regioner indebærer også en svaghed, der især kommer til udtryk i forhold til udviklingsopgaver i forhold til den kollektive transport. På et mere overordnet niveau risikeres det således, at ingen myndighed ser den kollektive transport som deres primære opgave, hvilket kan gøre ansvaret diffust og besværliggøre en sammenhængende planlægning. Der er endvidere incitamentsstrukturer i relation til finansieringen af privatbanerne, der hæmmer økonomisk effektivitet i regionernes prioritering.

Den nuværende organisering, hvor kommuner og regioner har ansvar for buslinjer, mens stat og regioner for toget, har endvidere den svaghed, at det besværliggør arbejdet med et strategisk hovednet. Særligt i hovedstadsområdet og de store byer, hvor både kommuner og regioner har ansvar for buslinjer, mens staten har ansvar for toget, og metro og letbaner er særskilte selskaber, er det vanskeligt at have en tværgående og helhedsorienteret planlægning og prioritering af kollektiv transport.

Derudover er det en svaghed, at trafiksselskabernes geografiske områder ikke alle steder afspejler pendlingsmønstre og rejsemønstre, hvilket kan gøre det vanskeligt at sikre et effektivt transportsystem.

Det er endeligt en svaghed, at de årlige bevillinger i kommuner og regioner kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene, hvilket skaber utryghed om transporttilbuddet

og svækker arbejdet med at sætte kunden i centrum. De begrænsede lånemuligheder og den begrænsede anlægsramme for kommuner og regioner er endvidere en svaghed i relation til større investeringer i den kollektive transport.

Vurderingskriterier

Udvalget har med udgangspunkt i kommissoriet for ekspertudvalgets arbejde og brev fra Transportministeriet (se appendiks I og II) og på baggrund af resultater og konklusioner fra første delrapport (maj 2024) samt afdækningen af styrker og svagheder ved den nuværende organisering, identificeret en række potentialer og udfordringer for den lokale kollektive transport. Dette har udmøntet sig i en række kriterier, som udvalget bruger til at vurdere forskellige organiseringsmodeller. Udvalget vurderer, at disse kriterier er vigtige for at imødekomme udfordringerne i dag og skabe en robust og fremtidssikret organisering af den kollektive transport.

De seks vurderingskriterier er:

1. **Kunden i centrum.** Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.
2. **Et strategisk hovednet.** Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkøbt lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.
3. **Nye, fleksible transportløsninger.** Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger især i landdistrikter og mindre byer, der både er koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.
4. **Særligt for store byer og hovedstadsområdet.** Understøtter et effektivt, sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.
5. **Et lokalpolitisk forankret ansvar.** Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokale mobilitetsbehov.
6. **Økonomisk effektivitet.** Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.

Modeller for organiseringen den lokale kollektive transport

Arbejdet med at opstille nye organiseringsmodeller for den lokale kollektive transport tager udgangspunkt i den bundne opgave, der er beskrevet i kommissoriet, der udspringer af regeringsgrundlaget.

Endvidere hviler arbejdet med at opstille organiseringsmodeller på et bredt fagligt grundlag, herunder konklusioner fra første delrapport (maj 2024) og input fra eksterne aktører, samt en analyse af styrker og svagheder ved den nuværende organisering og vurderingskriterierne.

Udvalget har opstillet en række modeller for at skitsere et mulighedsrum for organiseringen af den lokale kollektive transport. Modellerne tager udgangspunkt i de tre forvaltningsniveauer i Danmark – stat, regioner og kommuner. Modellerne adresserer de udfordringer,

som den kollektive transport står overfor i forskelligt omfang og på forskellige måder. Det indebærer at visse udfordringer håndteres bedre i nogle modeller end i andre – med andre ord har modellerne hver deres både stærke og svage sider, der kan vægtes og prioriteres.

Ydermere har det været et udgangspunkt for udvalget at sætte kunden i centrum. Derfor har udvalget med en række af modellerne lagt vægt på, at kunderne ikke skal møde flere aktører i den kollektive transport end der er i dag.

På baggrund af den bundne opgave som ekspertudvalget er blevet tildelt og det faglige grundlag, har ekspertudvalget opstillet fire modeller:

- **Model 1. Trafikselskaber med trafikopgaver for kommuner og regioner**
Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering. I modellen forudsættes dog, at der sker en række regulatoriske tilpasninger med henblik på at håndtere nogle af de svagheder, som udvalget har afdækket.
- **Model 2. Kommunalt og statsligt ansvar for lokal kollektiv transport**
Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering med trafikselskaber, dog således, at regionerne ikke længere har en rolle i den kollektive transport, hvorved det alene er kommunerne, der er stiftere/ejere af trafikselskaberne, og det er hovedsageligt kommunerne, som trafikselskaberne løser opgaver for. Staten overtager en række af regionernes opgaver vedrørende regional busstrafik og privatbaner, herunder arbejdet med at sikre det strategiske hovednet.
- **Model 3. Regionalt ansvar for lokal kollektiv transport**
Modellen tager som udgangspunkt, at kommunerne ikke længere har en rolle i den kollektive transport. Regionerne får ansvaret for alle opgaver i den lokale kollektive transport – dvs. både kommunernes ansvar og de nuværende regionale opgaver. Regionerne står for at planlægge, udvikle og udbyde al lokal, kommunal og regional kollektiv transport og står for de kundeorienterede aktiviteter mv.
- **Model 4. Mobilitetsselskaber**
Modellen indebærer, at der oprettes et antal selvstændige offentlige virksomheder - nye mobilitetsselskaber. I modellen samles beslutninger, finansiering (via tilskud) og planlægning af al den lokale kollektive transport i et antal nye myndigheder – mobilitetsselskaberne. Mobilitetsselskaberne får alle opgaver i den lokale kollektive transport – de får trafikselskabernes opgaver, og de overtager kommunernes og regionernes beslutningsansvar og opgaver. Det overordnede serviceniveau for den kollektive transport fastlægges ved drøftelser med staten om tilskuddet til mobilitetsselskaberne.

Udvalget har vurderet de forskellige organiseringsmodeller på baggrund af de førnævnte vurderingskriterier. De forskellige modeller har hver deres fordele og ulemper, som opsummeres nedenfor.

I model 1 er det demokratiske beslutningsansvar placeret hos kommuner og regioner. Det sikrer lokalpolitisk forankring, herunder i forhold til at sammentænke trafikbetjeningen med den øvrige planlægning. Der er endvidere god lokal forankring af de lokale nye, fleksible transportløsninger hos kommunerne og de enkelte trafikselskaber. Opgaven med at udvikle og drive et strategisk hovednet af kollektiv transport er ikke entydigt forankret i modellen

men er fortsat fordelt på kommuner, regioner og stat. Det indebærer en fortsat grænseflade-problematik med risiko for den type udviklings- og koordineringsudfordringer, der opstår, når flere aktører skal arbejde sammen. Organiseringen indebærer dermed risiko for suboptimering, og vanskeliggør muligheden for at prioritere på tværs. Dette har konsekvenser for det serviceniveau, kunderne møder og den økonomiske effektivitet, da der ikke er et samlet blik på tværgående prioriteter.

I model 2 er det strategiske hovednet placeret hos staten, og det giver nye muligheder for sikre en god og effektiv betjening, herunder i sammenhæng med togtrafikken. Samtidig får staten direkte mulighed for at prioritere på tværs af de forskellige transportløsninger med henblik at sikre, at de økonomiske rammer udnyttes bedst muligt. Den gode lokale forankring af de lokale nye, fleksible transportløsninger bevares endvidere som i model 1 hos kommunerne. I denne model opstår således nye grænseflader, som potentielt kan påvirke kundeoplevelsen, idet statens rolle i forhold til bustrafikken vil være ny. Omfanget af disse grænseflade-problematikker vil afhænge af, hvor stort et busnet staten overtager, og hvordan den konkrete opgaveløsning tilrettelægges. I et scenarie, hvor staten overtager et snævert strategisk net, vurderer udvalget, at det er hensigtsmæssigt af statens kundeorienterede aktiviteter placeres i DSB for blandt andet at undgå, at kunderne møder flere selskaber end i dag. Derimod finder udvalget det hensigtsmæssigt at bede de kommunale trafikselskaber om at varetage opgaven i et scenarie, hvor staten overtager et bredere strategisk net.

I model 3 har regionen det entydige ansvar for det samlede lokale kollektive transportsystem, herunder det strategiske hovednet (de statslige jernbaner undtaget) og de nye, fleksible løsninger, hvilket gør op med nogle af grænsefladeproblematikkerne i de øvrige modeller. Det vil give regionen mulighed for at arbejde mere helhedsorienteret med den kollektive transport i forhold til kunderne, og det vil understøtte den økonomiske effektivitet i forhold til de opgaver, der samles i regionerne. Regionerne vil dog samtidig være længere væk fra lokalsamfundet og har ikke lokal planlægningskompetence, hvorfor der vil skulle være et udstrakt samarbejde med kommunerne. Derudover vil modellen ikke være i tråd med tankerne fra Sundhedsstrukturkommissionen og aftalen om en sundhedsreform om at begrænse regionernes opgaver med henblik på at sikre fokus på sundhedsopgaven. Opgaven med den kollektive transport vil i den forbindelse ikke have sammenhæng eller synergier i forhold til sundhedsområdet og vil – sammenlignet med sundhedsopgaven – være relativt lille.

I model 4 har mobilitetsselskaber det entydige ansvar for det samlede kollektive transportsystem. Det giver mulighed for at sætte kunden i centrum. Modellen sikrer endvidere incitamenter til skarp prioritering og økonomisk effektivitet. Samtidig understøtter modellen en effektiv og sammenhængende kollektiv transport i de store byer og hovedstadsområdet. Modellens svaghed er, at mobilitetsselskaberne er mere distanceret fra lokalsamfundet og ikke har samme politiske forankring, som de modeller, hvor beslutningstagerne står direkte til ansvar over for kunderne/vælgerne.

Udvalgets videre arbejde

Udvalget vil i fase 2 arbejde videre med prisfastsættelsen og driftsøkonomien i den kollektive transport. I den forbindelse vil udvalget undersøge, hvordan transporttilbuddene kan prisfastsættes således, at den kollektive transport er et attraktivt alternativ, og at kapaciteten i den kollektive transport udnyttes så effektivt som muligt.

I tilknytning til afrapporteringen fra fase 2 vil udvalget, i henhold til kommissoriet, komme med anbefalinger på tværs af resultaterne og konklusionerne fra de tre faser. Anbefalingerne vil omfatte en ny struktur af den lokale kollektive transport, som skal understøtte dækningen for de forskellige geogrfier, herunder fx forslag til mobilitetsløsninger, ændrede rammevilkår og indretningen af taksterne.

Del 2 – Organisering af den lokale kollektive transport

Før udvalget belyser nye mulige modeller for organisering af den lokale kollektive transport, afdækker udvalget den nuværende organisering og de rammevilkår, der er opstillet for at løse opgaven med at levere lokal kollektiv transport. Udvalget afdækker endvidere svagheder og styrker ved den nuværende organisering – både i forhold til at løse opgaverne nu, og i forhold til at være rustet til at imødegå de fremtidige udfordringer og udnytte fremtidens muligheder for udvikling af den kollektive transport. Udvalget ser endvidere til udlandet for at blive inspireret af andre løsninger end den nuværende danske organisering.

Rapportens del 2 består af tre kapitler.

I kapitel 3 redegøres for organiseringen af den lokale kollektive transport i dag, herunder opgave- og ansvarsfordeling, de regulatoriske rammevilkår og tværgående selskaber.

I kapitel 4 afdækkes styrker og svagheder ved den nuværende organisering.

I kapitel 5 gives et overblik over organiseringen af den kollektive transport i andre lande, herunder Region Skåne.

Kapitel 3. Organiseringen af den lokale kollektive transport i dag

Ekspertudvalget skal, jf. kommissoriet, se på *organiseringen af den kollektive transportsektor for så vidt angår de regionale trafikselskaber*. I den forbindelse afdækker udvalget først, hvilke organisatoriske enheder, der i dag varetager hvilke opgaver, og hvilken beslutningskompetence de forskellige enheder har.

3.1 Myndigheder der varetager opgaver i den lokale kollektive transport

Helt overordnet har kommuner, regioner og trafikselskaber kompetence til at varetage opgaver vedrørende lokal kollektiv transport. Det er beskrevet i lov om trafikselskaber, hvem der har beslutningskompetencen til at bestemme serviceniveau, det vil sige omfanget, af lokal kollektiv transport inden for et givent geografisk område. Derudover fremgår det af loven, at det alene er trafikselskaber, der må udføre opgaver vedrørende offentlig servicetrafik (kollektiv transport, der gives driftstilskud til) for kommuner og regioner. Kommuner og regioner har således ikke mulighed for selv at udbyde eller varetage den almindelige offentlige kollektive transport – det skal i henhold til lov om trafikselskaber ske i regi af trafikselskaberne.

3.1.1 Kommunale opgaver

Kommunerne finansierer kommunal busdrift, åben flextrafik og individuel handicapkørsel.

Det er dermed kommunerne, der fastlægger omfanget af den kommunale busbetjening, antal busruter inklusive linjeføring, hvor ofte skal de køre, herunder på hverdage og i weekenden. Der er ikke krav til et bestemt minimumsniveau af kommunale busser, idet det udelukkende er en kommunal prioritering, hvilke busruter der skal være i den enkelte kommune, hvor ofte de skal køre på hvilke ugedage osv. Ruterne fastlægges i et samarbejde mellem kommunen og trafikselskabet. Det er herefter trafikselskaberne, der står for udbud, kontrahering og opfølgning i forhold til den daglige drift.

Det er den enkelte kommune, der selv bestemmer, om den vil tilbyde flextur, plustur eller lignende til kommunens borgere. Det er således en kommunal prioritering, om den enkelte kommune vælger at tilbyde et sådant produkt og i hvilket omfang.

Individuel handicapkørsel er et transporttilbud til borgere, der enten på grund af at de er svært bevægelseshæmmede, blinde eller stærkt svagsynede, ikke kan benytte den kollektive transport, selvom den er handicapvenlig indrettet. Kommunerne er forpligtede til at tilbyde individuel handicapkørsel, og den enkelte visiterede har som minimum krav på 104 enkeltture årligt.

Kommunerne skal ifølge folkeskoleloven i et vist omfang sørge for transport for elever i folkeskolen, afhængigt af hvor langt eleverne bor fra skolen og om eleverne har særlige behov. Skolekørslen finansieres af kommunerne. Kommunerne kan vælge at anmode trafikselskabet om at varetage kørslen, eller kommunen kan vælge selv at varetage skolebuskørslen og kan tillige vælge at åbne skolebuskørslen for andre passagerer - i givet fald skal kørslen i henhold

til lovgivningen være gratis for passagererne, og ruterne skal være tilrettelagt ud fra skoleformål, jf. § 5, stk. 2, i lov om trafikselskaber. Det skyldes, at det er trafikselskaberne der har kompetencen til at levere offentlig servicetrafik for kommuner og regioner i Danmark.

Kommuner skal i henhold til planloven udarbejde kommune- og lokalplaner, der understøtter fysisk planlægning i et givet område, herunder areal-, natur- og erhvervsudvikling. Generelt skal kommunernes prioritering af den kollektive transport ses i sammenhæng med kommunens fysiske planlægning af erhverv, bosætning og servicetilbud og andre prioriteringer i kommunen.

Udvalget har ikke konkrete oplysninger om, hvor mange medarbejdere i kommunerne, der beskæftiger sig med kollektiv transport.

3.1.2 Regionale opgaver

Regionerne finansierer den regionale busdrift og privatbanerne.

Det er regionerne, der fastlægger omfanget af den regionale busbetjening, ligesom kommunerne fastlægger den kommunale. Ligesom for kommunerne, er der ikke krav til et minimumsniveau af regionale busser, idet det udelukkende er en regional prioritering, hvilke busruter der skal være i den enkelte region.

De regionale ruter fastlægges i samarbejde mellem regionen og trafikselskabet, og det er, som med de kommunale busser, herefter trafikselskaberne, der står for udbud, kontrahering og opfølgning i forhold til den daglige drift.

Regionerne fik i forbindelse med kommunalreformen i 2007 overdraget ansvaret for privatbanerne. Det er således regionerne, der har det samlede ansvar for privatbanerne, både for infrastrukturen og for togdriften. Regionerne bestemmer omfanget af trafik på privatbanerne, mens det er trafikselskaberne, der indgår kontrakter med de enkelte privatbaneselskaber om den konkrete udførsel af trafikken.

Regionerne har ikke ansvar for fysisk planlægning som kommuner, med undtagelse af planlægning af sygehusområdet. Regionernes prioritering af den kollektive transport skal ses i sammenhæng med regionernes prioritering af øvrige opgaver inden for regional udvikling samt opgaverne på sundhedsområdet. Regionerne har mulighed for at udarbejde regionale udviklingsstrategier, der adresserer udfordringer som kræver regionale løsninger. Regionerne arbejder også med EU og varetager deres politiske interesser gennem dette samarbejde, herunder at sikre EU-finansiering til at skabe vækst og udvikling.

Udvalget har noteret sig, at det fremgår af den politiske aftale om *"Sundhedsreform 2024"* af 15. november 2024, at fra 2027 skal regionerne varetage en smallere opgaveportefølje end hidtil og regionernes mulighed for at udarbejde udviklingsstrategier samt aktiviteter, der relaterer sig hertil, bortfalder.

For så vidt angår antallet af ansatte i regionerne, der arbejder med administration af den kollektive transport, har Danske Regioner oplyst, at man arbejder med forskellige definitioner af, hvornår der arbejdes med kollektiv transport.

Dels arbejdes der med kollektiv transport i snæver forstand, dvs. planlægning, udbud, kontrahering og opfølgning i forhold til den daglige drift. Dels arbejdes der med kollektiv mobilitet, hvor regionerne tillige arbejder med samkørsel, cyklisme, koordinering af tværkommunale opgaver mv.

I alt oplyser Danske Regioner, at knap 15 årsværk beskæftiger sig med kollektiv transport i de fem regioner, mens 10 årsværk arbejder med kollektiv mobilitet. Det vil sige i alt 25. Heri er ikke medtaget årsværk til økonomi og ledelse.

3.1.3 Trafikselskabernes opgaver

De regionale trafikselskaber, der blev oprettet med lov om trafikselskaber i forbindelse med kommunalreformen i 2007, varetager i henhold til § 5, stk. 1, i lov om trafikselskaber følgende opgaver: offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel (bustrafik og åben flextrafik), fastsætter takster og billetteringssystemer, koordinerer og planlægger den offentlige servicetrafik, varetager individuel handicapkørsel og privatbaner.

Derudover kan trafikselskaberne varetage en række yderligere opgaver efter anmodning fra kommuner, regioner eller stat. Disse opgaver fremgår ligeledes af § 5 i lov om trafikselskaber og er følgende: varetage ejerskab eller varetage opsætning og drift af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samarbejde om offentlig servicetrafik inkl. individuel handicapkørsel, varetage opgaver vedrørende trafik, som en kommune eller region skal varetage efter anden lovgivning, varetage driften af en kommunal færgerute og drift af en busterminal, der anvendes til fjernbuskørsel.

Derudover fremgår det af § 5 i lov om trafikselskaber, at navngivne trafikselskaber kan varetage en række geografisk bestemte opgaver som henholdsvis rutekørsel over grænsen til Tyskland, overtage trafik købeansvaret på visse statslige togstrækninger og overtage opgaver vedrørende letbanedrift.

Trafikselskaberne har oplyst, at de i 2023 havde 551 årsværk beskæftiget med administration af den kollektive transport. Dette er inklusive den visiterede flextrafik, og hvis der ses isoleret på den samlede åbne kollektive transport, er der 422 årsværk beskæftiget med administration af kollektiv transport i trafikselskaberne.

De 422 årsværk fordeler sig på 369 på busområdet, mens der er 21 årsværk beskæftiget med administration i relation til de ikke-statslige jernbaner. I den åbne flextrafik oplyser trafikselskaberne, at der er 32 årsværk ansat til administration af hhv. flextur, plustur og teletaxa.

3.2 De regulatoriske rammevilkår for varetagelse af opgaverne i den lokale kollektive transport

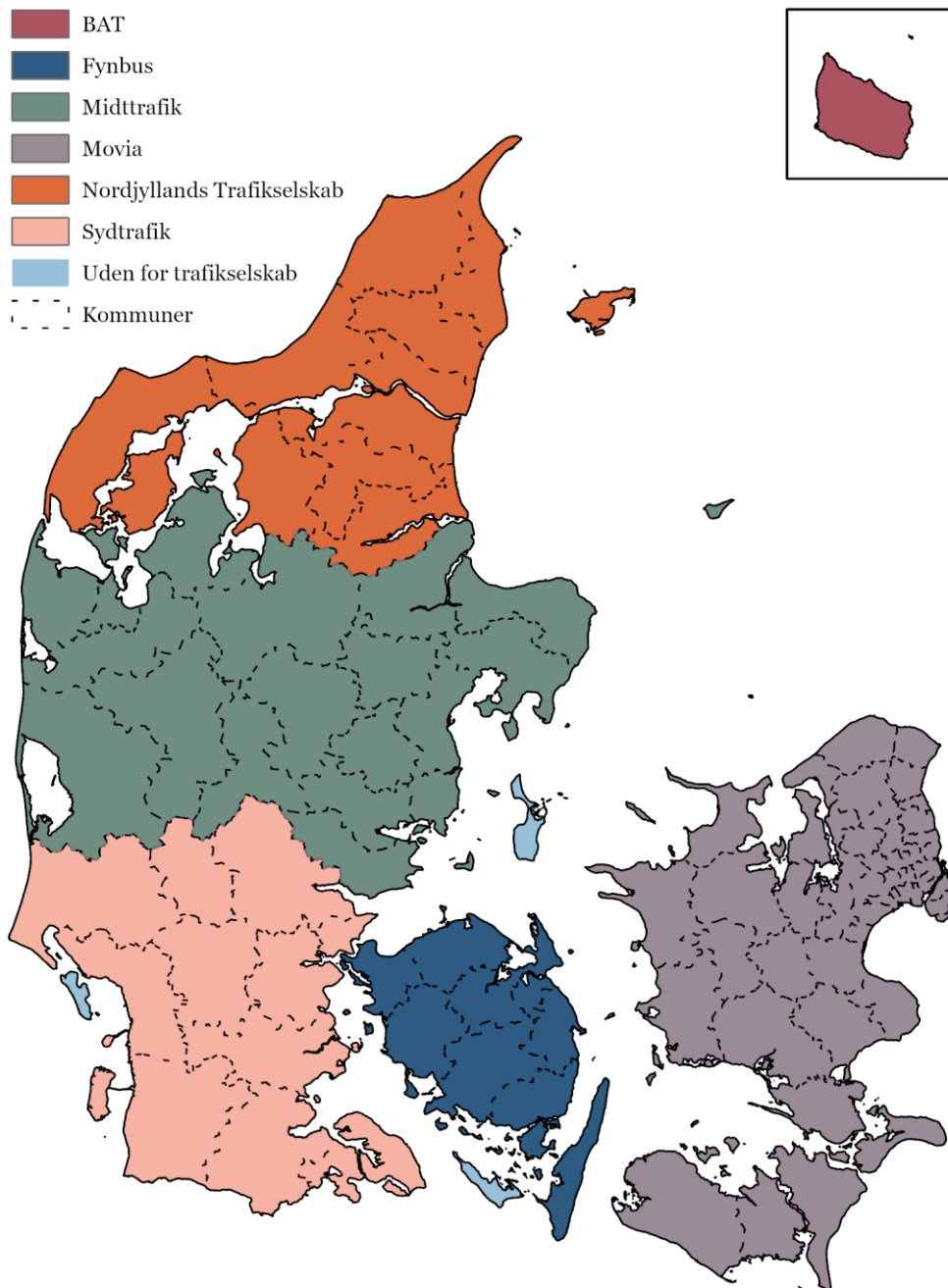
Lov om trafikselskaber og de bekendtgørelser, der er udstedt med hjemmel i loven, udgør rammen for den lokale kollektive transport i Danmark. Loven foreskriver, at der skal være trafikselskaber i hele landet, og at alle kommuner og regioner skal deltage i et trafikselskab. Dog varetager Bornholms Regionskommune selv de opgaver, der følger af lov om trafikselskaber. Desuden har økommuner mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet og selv varetage opgaver vedrørende kollektiv transport på øen – en mulighed som henholdsvis Samsø, Fanø og Ærø Kommune har benyttet sig af.

3.2.1 Trafikselskaberne udgør rammen om den kommunale og regionale kollektive transport

Trafikselskaberne er etableret af regionerne og består af en region og kommuner inden for det etablerede trafikselskabs grænser, dog består Movia af både Region Sjælland og Region Hovedstaden og samtlige kommuner i de to regioner undtagen Bornholm, hvilket fremgår af lov om trafikselskaber § 1, stk. 2, *jf. figur 3.1*. Vest for Storebælt er der etableret følgende trafikselskaber:

- Nordjyllands Trafikselskab (Region Nordjylland og samtlige kommuner i regionen)
- Midttrafik (Region Midtjylland og samtlige kommuner i regionen, bortset fra Samsø Kommune)
- Sydtrafik (Region Syddanmark, Varde, Billund, Vejle, Fredericia, Esbjerg, Vejle, Kolding, Haderslev, Tønder, Aabenraa og Sønderborg Kommuner)
- Fynbus (Region Syddanmark, Middelfart, Bogense, Kerteminde, Nyborg, Svendborg, Faaborg Midtfyn, Odense og Langeland Kommuner).

Figur 3.1 Kort over trafikskabernes geografiske afgrænsning



Kilde: Trafikstyrelsen.

3.2.2 Overordnet om governance og økonomi

Trafikskaberne ledes af en bestyrelse, der består af repræsentanter fra regionsråd og kommunalbestyrelser, og er således politisk udpegede. Udgangspunktet er en bestyrelse på ni, hvoraf to repræsentanter vælges af regionsrådet og syv af repræsentantskabet, som består af et medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser, hvoraf den kommune der yder det største bidrag har ret til en plads i bestyrelsen. Dog er der givet dispensation til Sydtrafik og Fynbus, således at alle kommuner har en plads i trafikskabets bestyrelse.

Det er som nævnt kommuner og regioner, der bestemmer omfanget af bus trafik og eventuel åben flextrafik inden for kommunen eller regionen. Det foregår konkret ved, at kommuner og regioner bestiller en vis mængde trafik hos trafikselskabet. Bus- og flextrafikken udbydes herefter af trafikselskaberne til private operatører og vognmænd, hvilket har til hensigt at sikre omkostningseffektiv kollektiv transport³. I udbudsbetingelserne defineres blandt andet kravene til busmateriellet og driften.

Det konkrete forhold mellem på den ene side kommuner og regioner som ”trafikbestiller”, og på den anden side trafikselskabet som ”planlægger og udfører”, er ikke nødvendigvis ens i alle trafikselskaber. Fx anvender Region Syddanmark en bred rammestyring, hvor ansvaret for planlægningen af de konkrete busruter i højere grad er hos trafikselskabet, mens modellen i Region Midtjylland er, at regionen selv planlægger ruterne. I lov om trafikselskaber er der ikke fastlagt en bestemt procedure for samarbejdet mellem kommuner/regioner og trafikselskab.

Tilrettelæggelse af kommunal bus trafik og åben flextrafik varierer afhængigt af særligt kommunens størrelse. Store kommuner løfter generelt en større del af ansvaret i planlægningen af den kommunale bus trafik, da den kollektive transport i disse kommuner ofte spiller en større rolle, og de typisk råder over flere ressourcer og medarbejdere. Mindre kommuner overlader i højere grad til trafikselskabet at varetage planlægningen af den kommunale bus trafik. Kommunerne er generelt i dialog med trafikselskaberne, idet de har lokal viden og kan prioritere på tværs af serviceområder. Som vej- og planmyndighed har kommunerne bedre mulighed for at arbejde ud fra et helhedsorienteret perspektiv på opgaven.

Trafikselskabernes opgaveløsning finansieres gennem indtægter fra billet salg mv. (passagerindtægter) samt tilskud fra ejerne (kommuner og regioner). Derudover giver staten tilskud til blandt andet takstnedsættelser for visse grupper, og i visse tilfælde yder private virksomheder tilskud til nye ruter eller ekstra afgang til og fra virksomheden.

Trafikselskabernes budget skal balancere, og det er trafikselskabernes bestyrelses ansvar at sikre, at dette sker. Kommuner og regioner har instruktionsbeføjelser overfor deres medlemmer i bestyrelserne. I praksis betyder det, at de udgifter, der ikke kan dækkes af passagerindtægter, skal finansieres af tilskud fra ejerne i det enkelte år. Er passagerindtægterne fx lavere end forventet et år, eller er driftsudgifterne højere end forventet, vil trafikselskabet i praksis foretage en efterregulering og opkræve et ekstra tilskud fra ejerne. Tilskud til trafikselskabet finansieres inden for kommunernes samlede serviceramme og regionernes ramme til regional udvikling.

Trafikselskaberne fungerer, jf. § 1 i lov om trafikselskaber, lovgivningsmæssigt som ”kommunale fællesskaber” efter § 60 i lov om kommunernes styrelse. Et kommunalt fællesskab er en art »specialkommune«. Derfor er udgangspunktet, at den kommunale styrelseslovs regler gælder for reguleringen af de interne forhold i fællesskabet. Fx gælder de kommunale budget- og regnskabsregler for trafikselskaberne, *jf. boks 3.1*.

³ Dog har BAT egen kommunal drift, ligesom Aarhus Kommune også har delvis kommunal drift.

Boks 3.1. Bekendtgørelse nr. 1051 af 15. oktober 2019 om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision mv.

§ 3, stk. 1. Der skal i årsbudgettet og de flerårige budgetoverslag være balance mellem indtægter og udgifter, som de fremgår af hovedkonto 0-8 i budget- og regnskabssystemet, jf. § 1.

Stk. 2 – 3...

Stk. 4. I årsbudgettet og de flerårige budgetoverslag skal indtægterne (ekskl. anlægsindtægter) være større end eller lig med driftsudgifterne, som de fremgår af hovedkonto 0 og 2-7 i budget- og regnskabssystemet, jf. § 1. Ved opgørelsen af indtægterne ses der bort fra reduktion af statens bloktilskud i henhold til § 15 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner.

Reglerne betyder, at et trafikselskab – ligesom en kommune - skal have balance mellem indtægter og udgifter i årsbudgettet og de flerårige budgetoverslag.

Såfremt der mod forventning opstår underskud i et trafikselskab i løbet af et budgetår, kan trafikselskabet anvende kassekredit til at dække dette underskud. Kassekreditten må maksimalt andrage 175 kr. pr. indbygger.

Et identificeret underskud i et trafikselskabs regnskab kan i praksis håndteres ved at fremlægge et årsbudget og flerårige budgetoverslag, der er i balance. Dette indebærer, at underskuddet fra det foregående regnskabsår håndteres ved enten at øge indtægterne i form af større tilskud fra kommuner og regioner, eller ved at reducere udgifterne i form af mindre busstrafik i det fremlagte årsbudget og flerårige budgetoverslag. I praksis udlignes underskuddet derfor over to år.

For så vidt angår lån optaget i et trafikselskab henregnes dette, jf. § 3 i bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier mv., til kommunens låntagning. Der findes en tilsvarende bestemmelse i den regionale lånebekendtgørelse. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse mv. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Kommuner og regioner kan endvidere kun afgive etårige driftsbevillinger.

3.2.3 Planlægning

Det følger af § 9 i lov om trafikselskaber, at trafikselskaberne mindst hvert fjerde år skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige kommunale og regionale servicetrafik, der varetages af trafikselskaberne, dvs. buskørsel, åben flextrafik og trafik på privatbaner. Planen skal tage udgangspunkt i den statslige trafikplan for jernbanetrafikken, der ligeledes udarbejdes hver fjerde år. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. Med det strategiske grundlag fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.

3.2.4 Ydelser i tilknytning til kollektiv transport i regi af trafiksselskaberne

Trafiksselskaberne løser en lang række konkrete og praktiske opgaver i tilknytning til driften af den offentlige servicetrafik. Det gælder takstkompetence, kundeservice, trafikinformation, billetsalg, billetkontrol, rejseregler, markedsføring, hittegodsadministration, planlægning af køreplaner, kommunikation mv. I nogle landsdele gælder det også drift og vedligehold af busstoppesteder og busterminaler.

Takstkompetencen er delt mellem trafiksselskaberne og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten (øst for Storebælt dog også Metroselskabet). Efter en række forenklinger af takstsystemet i de senere år gælder i dag et takstsæt for rejser vest for Storebælt, et andet takstsæt for rejser øst for Storebælt og et tredje takstsæt for rejser over Storebælt.

Trafiksselskaberne er medejere af Rejsekort & Rejseplan A/S, som driver den fælles billetplatform Rejsekortet samt rejse- og søgemaskine Rejseplanen. Rejsekort & Rejseplan A/S har endvidere ansvaret for at udvikle en landsdækkende MaaS-app – en app-løsning, hvor man kan planlægge sin rejse og købe billet til den kollektive transport og til andre mobilitetsløsninger. MaaS-appen bliver en landsdækkende løsning.

Derudover ejer trafiksselskaberne Flexdanmark A/S, som er det it-selskab, der optimerer flexkørslen.

Movia har en særlig forpligtelse (i henhold til lov om trafiksselskaber) til at samarbejde med Metroselskabet, Hovedstadens Letbane og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik i Movias geografiske område, om kundeorienterede aktiviteter, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. Dette samarbejde foregår i regi af DOT (Din Offentlige Transport).

3.2.5 Finansieringsprincipper for regionale busruter

Principperne for finansiering er fastlagt i lov om trafiksselskaber.

Regionerne vest for Storebælt kan ikke forpligtes til at betale for mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af trafiksselskabets administrationsomkostninger.

Region Sjælland og Region Hovedstaden, som indgår i samme trafiksselskab (Movia), bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til busruter af regional betydning. Movias udgifter til administration og drift (udgifter som ikke kan henføres til de enkelte ruter) dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb og delvist af de to regioner og alle kommuner i Movia på baggrund af deres forholdsmæssige andel af de samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjællands område.

Regionale busruter i Movia, som kun betjener én region, betales af den pågældende region. Regionale busruter over regionsgrænsen deles for 80 pct. vedkommende i forhold til trafikomfanget i de to regioner, og for de resterende 20 pct. vedkommende i forhold til indbyggertallet i de to regioner.

3.2.6 Finansiering af kommunal bustrafik

Principperne for finansiering er fastlagt i lov om trafikselskaber.

Hvis en buslinje kun kører i en enkelt kommune, dækker kommunen den del af udgiften, der ikke dækkes af passagerindtægter.

Trafikselskaberne vest for Storebælt bestemmer selv modellen for fordelingen af udgifter på tværgående kommunale ruter, dog kan ingen kommune forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser. Den konkrete model for deling af udgifter til tværkommunale ruter fremgår af det enkelte trafikselskabs vedtægter.

I Movias område dækkes tværgående kommunal busdrift af alle kommuner i regionen for så vidt angår 20 pct. af udgiften til linjen, mens de øvrige 80 pct. af udgiften deles mellem de kommuner, som linjen kører gennem i forhold til antallet af køreplanstimer i den enkelte kommune.

3.2.7 Finansiering af flextrafik

Både flextur og plustur (kørsel mellem adresse og stoppested) er kommunale tilbud, der udføres af trafikselskaberne, og som finansieres af offentligt tilskud fra kommunerne samt brugerbetaling (dog finansieres 50 pct. af udgiften til plustur af regionen i NT). Det er som nævnt den enkelte kommune, der beslutter, om trafikselskabet skal tilbyde åben flextrafik i den pågældende kommune. Det er ligeledes den enkelte kommune, der beslutter prisen inden for overordnede rammer for takster og trafikselskabets koncept for åben flextrafik. Disse rammer fastsættes af trafikselskabets bestyrelse.

Derudover findes der kørselsordninger, der løser transportbehov for borgere, hvor der skal tages særlige hensyn. I disse tilfælde, hvor kommuner eller regioner har en lovfæstet forpligtelse efter blandt andet sundhedsloven eller serviceloven til at tilbyde transport eller støtte til transport, kan kommunen eller regionen som nævnt selv varetage kørslen, eller den kan anmode trafikselskabet om at varetage kørslen i henhold til § 5, stk. 6, i lov om trafikselskaber. Vælges det sidstnævnte, indgår kørslen i trafikselskabernes samlede opgaveportefølje på flextrafik-området. Der kan i så fald opnås stordriftsfordele i forbindelse med udbud og tilrettelæggelse af de konkrete kørsler, fordi brugere fra forskellige ordninger i et vist omfang kan transporteres sammen.

Individuel handicapkørsel finansieres af kommunerne fratrukket passagerernes egenbetaling. Det er den enkelte kommune, der beslutter egenbetalingen for brugerne af ordningen.

3.2.8 Privatbaner (lokalbaner)

Privatbanerne finansieres af passagerindtægter og tilskud til drift og infrastrukturinvesteringer (vedligehold og fornyelse) fra regionerne. Det enkelte privatbaneselskab har selv ansvaret for infrastrukturen på banen.

Staten yder dog tilskud til privatbanerne i form af et øremærket investeringstilskud, der tildeles hver region årligt. Et vilkår for at modtage det årlige investeringstilskud er, at hvis en bane lukkes, så skal de seneste fem års investeringstilskud tilbagebetales.

En del af bloktilskuddet til regional udvikling til regionerne beregnes på baggrund af antallet af kilometer privatbane i hver region. Dette tilskud, der i 2025 udgør i omegnen af 1/2 mia. kr., er dog ikke øremærket til privatbanerne, og det står således regionerne frit for at prioritere denne del af bloktilskuddet til andre opgaver inden for rammen til regional udvikling.

3.2.9 Lokal statslig togtrafik (sidebaner)

I nogle tilfælde har staten overdraget trafikkøberansvaret på den statslige jernbane til andre.

Regionerne har således fået en ny rolle i forbindelse med, at staten på visse lokale strækninger har overdraget trafikkøberansvaret til den region, hvor den pågældende strækning er beliggende. Både Region Nordjylland, Region Midttrafik og Region Sjælland har fået overdraget trafikkøberansvaret for konkrete jernbanestrækninger.

På de strækninger, hvor trafikkøberansvaret er overdraget til regionerne, yder staten et tilskud til driften af jernbanetrafikken.

Det er derudover i dag staten, der fastlægger serviceniveauet (omfanget) i den regionale togtrafik, herunder på Sjælland, hvor den varetages af DSB, og Vestjylland, hvor den varetages af GoCollective.

3.3 Tværgående selskaber i kollektiv transport

Som det fremgår af afsnit 3.1 har de regionale trafikselskaber, kommuner og regioner (samt staten) etableret forskellige selskaber som et led i leveringen af kollektiv transport. Der er dels tale om selskaber, der leverer transportydelser – såsom letbaneselskaberne – og selskaber, der agerer på tværs af sektoren eller på tværs af landet, og varetager opgaver der knytter sig til den kollektive transport, såsom Rejsekort & Rejseplan A/S. Idet opgaver og ansvar i en ny organisering kan blive flyttet på tværs af myndigheder, afdækkes her overordnet, hvilke myndigheder/aktører, der ejer selskaberne i den lokale kollektive transport og som dermed kan blive berørt af en anden organisering.

De regionale trafikselskaber er medejere alle tre privatbaneselskaber, mens letbaneselskaberne ejes af kommuner og regioner, *jf. tabel 3.1*. Ejerskabet af Rejsekort & Rejseplan A/S deles mellem de regionale trafikselskaber, DSB og Metroselskabet. Ejersforholdene og bestyrelsessammensætningen gennemgås nedenfor.

Tabel 3.1. Ejerskab af selskaber i kollektiv transport

Selskab	Regionale trafikselskaber (ejerandel)	Region (ejerandel)	Kommune (ejerandel)	Øvrige ejere (ejerandel)
Letbaner				
Hovedstadens Letbane A/S**	-	43 pct.	57 pct.	-
Aarhus Letbane I/S**	-	50 pct.	50 pct.	-
Odense Letbane P/S*	-	-	100 pct.	-
Tværgående selskaber				
Rejsekort & Rejseplan A/S*	47,98 pct.	-	-	DSB (45,02 pct.) Metroselskabet (7,16 pct.)
FlexDanmark*	100 pct.	-	-	-

DOT I/S*	33,3 pct.	-	-	DSB (33 pct.) Metroselskabet (33,3 pct.)
Privatbaner				-
Lokaltog A/S**	75 pct.	-	Ca. 25 pct.***	Private investo- rer
Nordjyske Jernbaner A/S**	89 pct.	-	11 pct.	Private investo- rer -
Midtjyske Jernbaner A/S**	89 pct.	-	Ca. 11 pct.	Private investo- rer
Øvrige				
GoCollective Tog A/S	-	-	-	Murates

Anm.:

* Professionel bestyrelse.

** Blanding mellem professionel bestyrelse og politisk udpeget.

***Den præcise ejerandel af de private investorer kendes ikke.

Hovedstadens Letbane A/S

Regionen Hovedstaden ejer 43 pct. af Hovedstadens Letbane, mens de 11 kommuner tilsammen ejer 57 pct. De 11 kommuner er Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Ishøj, Brøndby, Rødovre, Hvidovre, Høje-Taastrup, Glostrup, Herlev, Albertslund og Vallensbæk. Letbanen kommer alene til at køre igennem otte af de 11 ejerkommuner.

Bestyrelsen består af ni medlemmer, og de er udpeget af ejerne, dvs. de 11 kommuner og Region Hovedstaden. Der er tre borgmestre i bestyrelsen, som er udpeget af ejerkommunerne i fællesskab (Borgmesterforum), mens regionsrådet også har udpeget tre regionspolitikere. De tre professionelle medlemmer er udpeget af ejerne i fællesskab.

Aarhus Letbane I/S

Aarhus Letbane ejes ligeligt af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Det er ejerne, der udpeger syv medlemmer til bestyrelsen. To medlemmer er udpeget af Byrådet i Aarhus og to medlemmer er udpeget af regionen, mens de tre professionelle medlemmer, er udpeget af kommunen og regionen i fællesskab.

Odense Letbane P/S

Odense Letbane ejes af Odense Kommune. Bestyrelsen har tre medlemmer, og det er kommunen, der udpeger alle tre professionelle bestyrelsesmedlemmer.

Rejsekort & Rejseplan A/S

Trafikselskaberne ejer Rejsekort & Rejseplan sammen med DSB og Metroselskabet. Movia ejer 28,87 pct., Midttrafik 7,75 pct., Sydtrafik 3,95 pct., NT 3,96 pct., FynBus 3,25 pct. og BAT 0,0009 pct. Derudover ejer Metroselskabet 7,16 pct. og DSB ejer 45,02 pct.

Bestyrelsen består af 14 medlemmer. Bestyrelsen udpeges af ejerne, bortset fra, at transportministeren udpeger ét bestyrelsesmedlem, samt at ejerne og transportministeren i fællesskab udpeger ét eksternt bestyrelsesmedlem, som skal være formand for bestyrelsen.

FlexDanmark

FlexDanmark er organiseret som forening mellem offentlige parter, og ejes af fem trafikselskaber.

FlexDanmarks bestyrelse består af seks medlemmer, hvoraf den ene er direktøren for Flex-Danmark. De fem ejere udpeger derudover hver et bestyrelsesmedlem, der som hovedregel er et medlem af trafikselskabets bestyrelse.

DOT I/S

DOT (Din Offentlige Transport) er organiseret som et interessentskab, og ejes med lige store andele af DSB, Movia og Metroselskabet. Bestyrelsen består af et direktionsmedlem fra hver af de tre interessentorganisationer. I 2025 har Metroselskabet formandskabet indtil marts, hvorefter det overgår til Movia.

Lokaltog A/S

Movia ejer 75 pct. af Lokaltog, mens knap 25 pct. ejes af private investorer og af følgende 14 kommuner: Faxe, Gribskov, Guldborgsund, Halsnæs, Hillerød, Helsingør, Holbæk, Kalundborg, Køge, Lolland, Odsherred, Slagelse, Sorø og Stevn Kommuner.

Bestyrelsen består af ni medlemmer, hvoraf fire er medarbejdervalgte medlemmer. De fem generalforsamlingsudpegede medlemmer består af to professionelle bestyrelsesmedlemmer, mens et er udpeget af Region Sjælland, og et er udpeget af Region Hovedstaden.

Nordjyske Jernbaner A/S

Nordjyllands Trafikselskab ejer 89 pct. af Nordjyske Jernbaner. De resterende 11 pct. ejes af de kommuner, som banerne løber igennem og desuden er der ganske få private aktionærer. Bestyrelsen består af ni medlemmer, hvoraf seks er udpeget ved generalforsamlingen. Fire er politisk udpeget, to er professionelt udpeget af ejerne, og tre er medarbejdervalgte.

Midtjyske Jernbaner A/S

Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner, og ejer ca. 89 pct. Holstebro Kommune, Lemvig Kommune samt en del private aktionær ejer resten.

Bestyrelsen udgøres af ni medlemmer, hvoraf to er professionelle medlemmer, som er udpeget af Midttrafik. Derudover er to medlemmer udpeget af Region Midtjylland og to medlemmer er udpeget af henholdsvis Lemvig og Holstebro Kommune. Ydermere er der tre medarbejdervalgte medlemmer.

GoCollective Tog A/S

GoCollectives ejes af den tyske kapitalfond Mutares, der overtog ejerskabet fra det tyske Deutsche Bahn.

Kapitel 4. Styrker og svagheder ved den nuværende organisering af lokal kollektiv transport

Som en del af arbejdet med at opstille modeller for organisering af den lokale kollektive transport, har udvalget afdækket styrker og svagheder ved den nuværende organisering. Det drejer sig for det første om styrker og svagheder i relation til opgaveløsningen med de eksisterende transportmønstre og den eksisterende demografi mv. For det andet drejer det sig om styrker og svagheder i relation til den forventede fremtidige udvikling, herunder hvorvidt den nuværende organisering og de nuværende rammevilkår er rustet til at håndtere og udnytte fremtidens udfordringer og muligheder.

Med ”den nuværende organisering” menes her organiseringen af den lokale kollektive transport, der er beskrevet i kapitel 3, og som i kommissoriet er afgrænset til de regionale trafik-selskabers opgaveportefølje samt lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafik-selskabernes og deres opgaveløsning.

Kapitlet bygger på de erfaringer, som ekspertudvalget har gjort sig i forbindelse med af-rapporteringen af fase 1, medlemmernes viden, input fra eksterne aktører mv. For at tydeliggøre nogle af pointerne i kapitlet understøttes de med eksempler.

4.1 Styrker og svagheder i forhold til den nuværende organi-sering

I det følgende afdækkes styrker og svagheder inden for politik, økonomi og lovgivning i den nuværende organisering. Disse emner omhandler aktuelle problemstillinger, der kan adresse-res gennem lovændringer og ved at etablere nye organiserings- og samarbejdsformer.

Politisk prioritering og styring af den kollektive transport

Regionerne og kommuner har stiftet (ej) trafik-selskaberne i henhold til lov om trafik-selskaber. Myndighederne bestiller og finansierer (prioriterer og bestemmer) det ønskede service-niveau for den lokale kollektive transport – bus-, flex-, letbane- og privatbanetrafikken.

Det er en styrke i den nuværende organisering, at regioner og særligt kommuner har et lokalt kendskab til de øvrige servicetilbud i kommunen, lokalsamfundet og har viden om befolk-ningsudviklingen i geografien m.v., når der skal bestilles og prioriteres kollektiv transport, hvilket understøtter, at der kan ske en kobling til øvrige serviceområder lokalt og dermed, at kunden sættes i centrum. Det lokale kendskab er særligt relevant i lyset af, at der er betydelig forskel på, hvordan den kollektive transport bruges på tværs af landet.

I forlængelse heraf er det en styrke, at der er et lokalt politisk forankret ansvar i form af kom-munalbestyrelserne, som kan prioritere omfanget af kollektiv transport efter de lokale ønsker og behov. Beslutningerne træffes tæt på borgerne, og kommunalbestyrelserne holdes demo-kratisk ansvarlig over for borgerne. Kommunalbestyrelserne har endvidere mulighed for at planlægge den kollektive transport i sammenhæng med den fysiske planlægning af erhverv, bosætning og servicetilbud, idet der ofte er en gensidig afhængighed mellem denne planlæg-ning og de trafikale løsninger.

Derudover har kommunerne mulighed for at prioritere på tværs af serviceområderne, hvilket giver dem fleksibilitet i deres opgaveløsning. Dette betyder, at kommunalbestyrelsen kan vælge at op - eller nedprioritere et konkret serviceområde på bekostning af – eller til fordel for – et andet. Denne fleksibilitet kan isoleret set for den kollektive transport betyde, at bevil-
lingerne bliver mere uforudsigelige.

Endelig er kommunerne vej- og planmyndighed, og der ligger en styrke i, at beslutninger om den lokale kollektive transport kan sammentænkes med byudvikling, herunder etableringen af busfremkommelighed på vejnettet.

Omvendt har et lokalt politisk forankret ansvar en svaghed, hvis den kollektive transport udelukkende planlægges med et fokus på lokale forhold, uden at der tages højde for et bredere perspektiv. For eksempel medfører hvert stop ved et stoppested ekstra tid for en samlet busrejse. Den lokale forankring kan også indebære en risiko for, at der laves mange forskellige løsninger i kommunerne fremfor at genbruge samarbejdsmodeller på tværs af kommunerne. Planlægningen af den kollektive transport bør derfor kunne rumme både lokale behov og et bredere perspektiv, da man ellers risikerer at gå glip af fordelene ved et større passagergrundlag, og dermed ikke sikrer den bedst mulige mobilitet inden for de givne økonomiske rammer.

Ligesom på kommunalt niveau findes der i den nuværende organisering også en styrke i den regionalpolitiske prioritering og demokratiske ansvar. Dog er der den modifikation, at regionerne ikke på samme måde som kommunerne kan prioritere på tværs af serviceområder, idet den kollektive transport i regionerne prioriteres inden for rammen til regional udvikling. Denne ramme er økonomisk adskilt fra rammen for sundhedsområdet. Derudover har regionerne ikke skatteudskrivningsret lige som kommunerne, og har kun planlægningskompetence på sygehusområdet.

Regionerne kan vælge at udarbejde en regional udviklingsstrategi, der ser på udfordringer på tværs af kommunegrænser. Region Hovedstaden har eksempelvis i sin udviklingsstrategi *"Fælles om bæredygtig udvikling"* af januar 2024 sat en målsætning om at arbejde for, at alle unge i regionen har adgang til gode uddannelser inden for en rimelig transporttid: *"Regionen vil arbejde for, at alle regionens unge – uanset hvor de bor – har gode muligheder for at nå deres drømmeuddannelse med en rimelig transporttid fra, hvor de bor. Regionen kan bl.a. understøtte god offentlig transport til uddannelsessteder (...)"*

I forlængelse heraf har udvalget noteret sig den politiske aftale om *"Sundhedsreform 2024"* af 15. november 2024, hvormed det er besluttet, at regionerne fra 2027 skal have en smallere opgaveportefølje end hidtil, og at *"regionernes mulighed for at udarbejde udviklingsstrategier samt aktiviteter, der relaterer sig hertil, bortfalder."*

Den nuværende organisering har altså en grundlæggende politisk forankring på både det kommunale og det regionale niveau. Udvalget har dog noteret sig, at det delte ansvar for det kollektive transporttilbud mellem kommuner og regioner i nogle tilfælde kan indebære, at ansvaret bliver diffust. Det kan betyde, at ansvaret for betjeningen af en bestemt rute eller opgaver "falder mellem to stole". På et mere overordnet niveau er det en risiko, at ingen myndighed ser den kollektive transport som deres primære opgave. Det kan især være en svaghed i forbindelse med udvikling af nye løsninger og i forhold til at sætte kunden i centrum, og kan fx besværliggøre arbejdet med et strategisk hovednet. I visse tilfælde kan trafikselskaberne i

kraft af deres tværgående funktion facilitere et samarbejde mellem kommuner og regioner, hvilket kan være med til at afhjælpe denne svaghed.

De regulatoriske rammer for de regionale trafikskaber

Lov om trafikskaber udgør grundlaget for trafikskabernes etablering, og sætter rammen for trafikskabernes opgavevaretagelse med en udtømmende opstilling af selskabernes opgaver.

En styrke ved de juridiske rammer i lov om trafikskaber er, at de bidrager til et fokuseret arbejde med den lokale kollektive transport, hvor specifikke opgaver kan løses effektivt og kompetencer i fx trafikskaber forfines, hvilket blandt andet bidrager til økonomisk effektivitet. Rammerne giver således en klar afgrænsning af opgaveområder, men er samtidig ikke så begrænsende, at trafikskaberne ikke kan tolke loven i forhold til deres konkrete regionale og kommunale samarbejder. Eksempelvis er det et krav i lovgivningen, at kommunernes og regionernes rutekørsel varetages af de regionale trafikskaber. Et eksempel på forskelle på tværs af landet ses i Region Nordjylland, hvor regionen finansierer halvdelen af en plustur, hvilket adskiller sig fra de fleste andre steder, hvor det er kommunen, der finansierer en plustur.

Omvendt giver lovgivningen, der ikke har været reformeret siden stiftelsen af trafikskaberne pr. 2007, et fastlåst og afgrænset opgaveområde for trafikskaberne, hvilket kan hæmme udviklingen, fordi trafikskaberne ikke har lov til at påtage sig nye opgaver. Når fx samfundstendenser og teknologisk udvikling kræver/muliggør nye transportløsninger, vil det i mange tilfælde kræve ændringer af lov om trafikskaber at implementere dem i trafikskaberne. Som konsekvens af den nuværende afgrænsning af offentlig servicetrafik i lov om trafikskaber er det fx ikke muligt for trafikskaberne at inddrage nye, fleksible transportløsninger som samkørsel som en del af den kollektive transport eller at investere i og koordinere frivilligbusser – løsninger som udvalget i første afrapportering har peget på kan have et potentiale især i landdistrikterne, blandt andet fordi de kan sikre en bedre fladedækning.

Lov om trafikskaber giver kommuner og regioner mulighed for selv at udbyde de lovpligtige kørselsordninger, der skal leveres som følge af krav i fx sundhedsloven og serviceloven (visiterede ordninger). Dette er en styrke, da kommuner og regioner kan vælge at hjemtage opgaveløsningen, hvis de ikke er tilfredse med trafikskabernes ydelser og pris. Dog kan det også være en svaghed, hvis mange kommuner og regioner vælger at udbyde kørselsordninger selv, da det kan reducere den økonomiske effektivitet, idet man ikke indhøster de stordriftsfordele, der kan være ved at integrere den visiterede kørsel i trafikskabernes varetagelse af den åbne flextrafik.

Kommunerne skal i henhold til folkeskoleloven sikre transport til og fra skole for børn og unge op til 9. klasse efter nærmere fastsatte afstandsforhold. Det er en styrke, at kommunerne både har ansvaret for folkeskolen og for at sikre den kollektive transport mellem hjem og skole, da det understøtter en sammenhæng på tværs af disse serviceydelser, og dermed bidrager til at sikre de relevante tilbud til de unge. Dette er særligt vigtigt i kommuner med landområder og i de tyndt befolkede områder, idet skoleelever og unge på ungdomsuddannelse særligt i disse områder udgør en stor andel af brugerne i den kollektive transport.

Rammerne for organiseringen af trafikskabets samarbejde med henholdsvis kommuner og regioner er ens på tværs af landet, men lovgivningen giver plads til, at trafikskaberne,

kommunerne og regionerne kan tolke den forskelligt i forhold til deres indbyrdes samarbejde. Det kan dog samtidig være en svaghed, at der inden for det enkelte trafikskabs geografi kan være kommuner, der håndterer rute- og køreplanlægning forskelligt, hvilket gør det svært at sikre en effektiv og strømlinet planlægning for trafikskaberne.

Den nuværende organisering samler faglige kompetencer i trafikskaberne til blandt andet tværgående opgaver, herunder fx kundevedtøgt opgaver, og til at gennemføre udbud. Således bygger flere af de udbudsretlige forhold fx på kompleks EU-lovgivning. Over tid samles der viden og sker en professionalisering, der bidrager til, at trafikskabernes opgaver bliver drevet mere økonomisk effektivt. Denne styrke forstærkes yderligere, når trafikskaberne har en vis størrelse, da det understøtter en effektiv konkurrence ved udbud. Større udbud muliggør større aftaler med de private operatører, der derved kan levere lavere priser. Hvis trafikskaberne bliver for små, kan det således reducere den økonomiske effektivitet i opgaveløsningen, da selskaberne ikke har samme kritiske masse til eksempelvis at håndtere opgaver som IT-udvikling, kundecentre, kontrollører, analyser og planlægning.

I den nuværende organisering er der mulighed for at samarbejde på tværs af aktører og at etablere fælles enheder, der hvor det vurderes hensigtsmæssigt i forhold til den økonomiske effektivitet eller kundebetjeningen. Det er fx set med Rejsekort & Rejseplan A/S, der oprindeligt er stiftet af sektoren selv, og FlexDanmark, der er dannet af de regionale trafikskaber. Begge selskaber udbyder store dele af opgaveløsningen til private operatører. Det kan dog omvendt være en svaghed, at Rejseplanen er designet med fokus på bus- og togtransport, hvilket kan gøre det vanskeligt at drage nytte af transporttilbud udviklet i privat regi.

En anden form for samarbejde, der er formaliseret ved lov, er DOT (Din Offentlige Transport), som blev etableret for at styrke samarbejdet om den kollektive transport mellem Movia, DSB og Metroselskabet. Målet var at øge koordinationen mellem de forskellige transportløsninger og at skabe et mere ensartet udtryk over for kunderne. DOTs aktiviteter er begrænset til Sjælland og øerne, svarende til Movias geografiske område.

Samarbejde om kollektiv transport på tværs af niveauer

I den nuværende organisering udarbejdes der en statslig trafikplan, der beskriver rammerne for trafikken, de kontrakter, der er indgået, og de beslutninger om anlæg og togmateriel, der er truffet.

Ifølge loven skal trafikskaberne med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikskabet. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet, og et flerårigt budgetoverslag. Den model har både fordele og ulemper.

I forhold til den lokalpolitiske forankring er det en fordel, at staten ikke har fastlagt landsdækkende krav eller retningslinjer, da kommuner og regioner derved får større selvbestemmelse og kan tilpasse det kollektive trafiktilbud til lokale behov frem for at følge beslutninger truffet længere væk fra borgerne.

På den anden side er det en svaghed ved systemet, at statens trafikplan fokuserer på statens prioriteter, mens trafikskaberne har fokus på kommuners og regioners prioriteter, frem for

at der i fællesskab og ud fra kundens forudsætninger foretages en planlægning med et fælles og overordnet perspektiv for den kollektive transport.

Samarbejdet i den nuværende organisering bærer således generelt præg af mange aktører, at ansvaret er delt og at der ikke er en formaliseret og operationel tilgang til samarbejdet på tværs af de tre myndighedsniveauer stat, regioner og kommuner og trafikselskaber. Manglende sammenspil mellem staten, regioner og kommuner kan dermed forhindre, at potentialitet ved at sammentænke og planlægge kollektiv transport udnyttes fuldt ud. Det gælder eksempelvis i forhold til at understøtte fysisk planlægning af erhverv, bosætning og servicetilbud. Både statens trafikplan og trafikselskabernes planer sendes i høring, men et formaliseret samarbejde findes ikke. Det bemærkes, at kommuner og regioner har et formaliseret samarbejde gennem trafikselskaberne.

Kombinationen af mange aktører og fraværet af et tværgående politisk forankret ansvar skaber mange grænseflader i den kollektive transport, og svækker muligheden for sammentænkning og tværgående prioritering. I den nuværende organisering løses opgaver, såsom koordinering af køreplaner og udvikling af den kollektive transport, herunder etablering og optimering af knudepunkter, i et frivilligt samarbejde. Organiseringen understøtter således ikke i sig selv helhedsbetragtninger i forhold til udvikling af et bedre tilbud til kunderne, og indebærer risiko for uenighed om opgavernes placering og håndtering.

Endelig fremgår det af udvalgets første delrapport (maj 2024), at et effektivt transporttilbud forudsætter et stærkt hovednet af tog- og buslinjer, som kan understøtte mobiliteten mellem by og land og betjene byerne på tværs af landet. Den nuværende organisering, hvor både kommuner og regioner har ansvar for centrale buslinjer, mens staten og regioner har ansvaret på tognettet, og metro og letbaner administreres i særskilte selskaber, besværliggør en tværgående og helhedsorienteret planlægning og prioritering af et effektivt og attraktivt strategisk hovednet.

Finansiering af den lokale kollektive transport

Bevillingerne til de regionale trafikselskaber tildeles årligt, og trafikselskabernes økonomi skal gå i nul hvert år. Det betyder, at hvis der har været færre indtægter end udgifter, skal der det efterfølgende år foretages en efterregulering – meropkrævning – ved kommuner og regioner. Kommuner og regioner er via trafikselskabet fælles om den samlede lokale kollektive transport, men finansierer som udgangspunkt egne ruter. Endvidere fastlægges kommunernes og regionernes bevillinger også årligt.

Det er en styrke, at trafikselskaberne ikke må opbygge gæld, så der ikke pludselig i trafikselskabet kan opstå en finansiell uhensigtsmæssig situation for borgere og samfundet. Såfremt der opstår driftsunderskud i et trafikselskab i løbet af et budgetår, kan trafikselskabet trække på kassekreditten til at dække underskuddet, der er maksimalt 175 kr. pr. indbygger.

Det er dog samtidig en svaghed, at de etårige bevillinger til trafikselskaberne kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene. Eksempelvis kan pludselige udgiftsstigninger i løbet af året få en kommune eller region til en skæve ned på en buslinje med kort varsel - og året efter sætte frekvensen op igen, hvilket kan gøre det vanskeligt for kunderne at indrette sig efter og stole på tilbuddene.

De begrænsede lånemuligheder og den begrænsede anlægsramme for kommuner og regioner er en svaghed i relation til større investeringer i den kollektive transport. Eksempelvis har kommuner og regioner svært ved at finde de nødvendige midler til at realisere BRT-projekter, da disse udgør store investeringer. Vanskelighederne med at få finansieret udvikling af Maas-appen er et andet eksempel på denne problemstilling.

Det kan således være svært for kommuner og regioner at prioritere investeringer, hvor gevinsterne for kunderne og trafikselskaberne ligger langt ude i fremtiden, og hvor den økonomiske effektivitet har et mere langsigtet perspektiv.

For regionerne gælder, at deres bloktilskud til regional udvikling delvist er baseret på antal kilometer privatbane i drift. Det betyder, at hvis en region lukker en privatbane til fordel for en busløsning, så vil bloktilskuddet til regionen blive nedjusteret. Dertil kommer, at en del af vilkårene for at modtage det statslige årlige investeringstilskud, der er målrettet privatbaner, er, at hvis en bane lukkes, så skal de seneste fem års investeringstilskud tilbagebetales. Disse to rammevilkår indebærer, at der er incitament til at fastholde dyre privatbanetilbud i stedet for at erstatte disse med billigere busser med høj drift eller andre transporttilbud. Disse incitamentsstrukturer hæmmer økonomisk effektivitet i regionernes prioriteringer. Det kan indebære både fordele og ulemper, at der er to myndigheder (kommuner og regioner), som har ansvaret for finansieringen af den lokale kollektive transport. Det kan være en styrke, at man gennem samarbejde om finansieringen af lokale tilbud kan opnå en tværgående prioritering. Fx har man i NT udarbejdet en Mobilitetsplan 2020-2024, der har til formål at etablere et hovednet af regionale expresbusser med plustur som tilbringertransport i knudepunkter. Planen er dels finansieret af Region Nordjylland, dels af kommunerne i Nordjylland. Regionen finansierer buslinjerne og halvdelen af udgifterne til plustur, mens kommunerne bidrager med finansiering af etablering af knudepunkter og stoppestedsudstyr på hovednettet. Dette partnerskab giver et samlet bedre tilbud til passagerne, og der er taget et fælles ansvar om at sætte kunden i centrum.

En svaghed er dog, at der kan opstå uenighed om grænsefladen mellem ruter, om hvorvidt de er kommunale eller regionale – og mellem kommuner om ruter, der betjener mere end én kommune. Det kan skabe situationer, hvor fx kommuner kan ”køre på frihjul” på regionens transporttilbud eller omvendt. Dette hænger også sammen med, at ansvaret, jf. ovenfor, er fordelt på flere niveauer. Resultatet er, at der ikke nødvendigvis sikrer bedst mulig mobilitet for den givne økonomiske ramme.

Trafikselskabernes geografiske afgrænsning

Midttrafik og NT er afgrænset efter de respektive regioners grænser. Fynbus, Movia og BAT er afgrænset efter geografiske grænser, såsom øer inden for de givne regioner. Sydtrafik er både afgrænset af regionens grænse og den geografiske opdeling af Jylland og Fyn.

En styrke herved er en intuitiv geografisk opgave- og ansvarsfordeling mellem trafikselskaberne. Omvendt er det en svaghed, at den nuværende afgrænsning ikke overvejende er fastlagt ud fra trafikale kriterier, hvilket betyder, at trafikselskabernes områder ikke nødvendigvis afspejler de faktiske rejsemønstre og borgernes trafikale behov.

At trafikselskaberne er forholdsvis store giver en større mulighed for at udnytte stordriftsfordele og skabe økonomisk effektivitet. Samtidig kan trafikselskaber, der opererer over meget

store og forskelligartede områder, dog risikere at miste følingen med de konkrete transport-behov og lokale løsningsmuligheder.

Storbyerne er i dag fordelt i hvert sit trafikselskab; Hovedstaden i Movia, Aarhus i Midttrafik, Odense i Fynbus og Aalborg i Nordjyllands Trafikselskab. En styrke herved er, at trafik til de største byer kommer fra et stort opland, som kan sammentænkes med byernes udviklings-strategier.

En svaghed kan dog opstå, hvis der er flere hovedbyer i et trafikselskab. Nogle trafikselskaber dækker over store og forskelligartede geografier, hvor pendlingsoplandet afspejler flere ho-vedbyer i trafikselskabet. Det kan gøre det vanskeligt for selskabet at sikre et effektivt trans-portsystem. I Østjylland dækker Midttrafik fx et stort pendlingsopland, hvor Aarhus, Viborg og hele området omkring Silkeborg, Herning og Ikast udgør tre vigtige centre med arbejds-marked, uddannelse og kultur. Det gør det vanskeligere at planlægge og fokusere arbejdet, sammenlignet med fx Fyn, hvor Odense er det naturlige centrum, Nordjylland med Aalborg som centrum eller Sjælland med København som centrum.

Fælles billetsystem, kundevendte aktiviteter og platforme

Der er i den nuværende organisering taget ansvar for at sætte kunden i centrum med et fælles billetsystem til både bus og tog i form af rejsekortet samt en fælles informationsplatform i form af Rejseplanen. Rejsekortets og Rejseplanens funktioner er endvidere i færd med at blive samlet i en landsdækkende MaaS-app, hvilket er fastlagt ved lov.

Dette system tilbyder én indgang for kunderne til fremsøgning af rejser og billetter samt ét betalingssystem. Dermed mindskes kompleksiteten i, hvad kunderne skal forholde sig til, og kundernes samlede oplevelse af rejsen forbedres. Denne fordel vil blive yderligere styrket ved etableringen af en samlende MaaS-app.

Ansaret for øvrige kundevendte aktiviteter i den lokale kollektive transport, såsom lokale salgs- og informationskanaler, kundeservice, hittegods mv., er samlet i de enkelte trafikselskaber. En svaghed kan dog opstå, når kunden bruger forskellige transportformer, hvor disse kundevendte aktiviteter ikke er samlet i én organisation.

Der er i dag ligeledes et fælles it-system for flextrafik, FlexDanmark, der ejes af trafikselska-berne. It-systemet sikrer overblik over vognparken, et fælles bestillingssystem og en effektiv ruteplanlægning for kørslen på tværs af landet.

Det er endvidere en styrke, at FlexDanmark sikrer stordriftsfordele ved etableringen af netop én fælles it-plattform, hvilket understøtter økonomisk effektivitet. Nogle kommuner og regio-ner har ladet trafikselskabet varetage kørslen i de visiterede ordninger, hvilket har skabt grundlag for større økonomisk effektivitet i opgaveløsningen, idet disse ordninger kan plan-lægges i samspil med den åbne flextrafik.

4.2 Styrker og svagheder i forhold til den forventede fremti-dige udvikling

I det følgende afdækkes styrker og svagheder i forhold til den forventede udvikling og sam-fundstendenser.

Digitalisering og ny teknologi

Digitalisering og teknologisk udvikling åbner for mange muligheder inden for den kollektive transport, herunder kan bedre brug af data forbinde køretøjer med vejsideudstyr, der advarer om trafikproblemer, og automatisering kan på sigt gøre busserne selvkørende. Endvidere kan teknologier som kunstig intelligens (AI) og avancerede algoritmer i fremtiden simulere en række fremtidsscenarier, der kan understøtte mere effektiv trafikplanlægning og proaktive løsninger.

Udvikling af mere kundeorienterede planlægnings- og billetsystemer (såsom MaaS) mv. gør det nemmere at benytte den kollektive transport.

Automatisering af bustrafikken kan samtidig på længere sigt give produktivetsgevinster og kvalitetsløft, der vil gøre busdriften mere økonomisk effektiv, idet chaufførlønninger typisk udgør mellem halvdelen og to tredjedele af driftsomkostningerne.

Den nuværende organisering er som udgangspunkt godt rustet til at udnytte mulighederne, herunder blandt andet via Rejsekort & Rejseplan A/S, der kan understøtte udnyttelse af digitalisering i de kundeorienterede aktiviteter og dermed sikre et bedre ansvar for kunden. Private aktører kan i dag tilslutte sig rejseplan- og rejsekortsystemet mod betaling, men fokus er primært på bus og tog. Dermed understøtter organiseringen ikke i alle henseender, at kunden sættes i centrum ved at give en sammenhængende rejse bestående af flere transportløsninger.

Samtidig er det en styrke i den nuværende organisering, hvor trafikselskaberne udbyder og indkøber bustrafik fra private busoperatører, at markedet gives incitament til at udnytte udviklingen af nye teknologier, herunder automatiserede køretøjer. På denne måde bliver teknologi et konkurrenceparameter i udbuddet af buskørsel. Imidlertid kan reguleringen af trafikselskaberne og af offentlig bustrafik, jf. ovenfor, være begrænsende i forhold til at teste og udbrede fx førerløse teknologier, hvorved udvikling hæmmes.

Stigende udgifter og faldende passagertal

Som afdækket i udvalgets første delrapport (maj 2024) fører et faldende passagergrundlag - især i de tyndt befolkede områder - til færre passagerindtægter, hvilket med en uændret økonomisk ramme vil kræve besparelser på området.

Stigende udgifter i den kollektive transport, herunder højere brændstofpriser og udgifter til jernbanedrift, kan sammen med et faldende passagergrundlag i dele af landet udfordre regionernes og kommunernes økonomi. Det kræver prioritering inden for den kollektive transport for at sikre økonomisk effektivitet. Eksempelvis viser en rapport om privatbanerne udarbejdet af Rambøll for Danske Regioner, at der er behov for investeringer i banerne på et tocifret milliardbeløb frem til 2035.

Uagtet at udvalget først efter denne afrapportering arbejder med analyse af økonomi i den kollektive transport, er det i forbindelse med overvejelser om organisering relevant at tage de forventede stærkt stigende udgifter til vedligeholdelse af privatbanenettet i betragtning.

Den yderste konsekvens af stigende udgifter og faldende passagertal kan være, at nogle kommuner og regioner vil vurdere, at det er for omkostningstungt at opretholde den kollektive transport, hvorefter der i givet fald besluttet alene at tilbyde de lovpligtige kørselsordninger,

såsom individuel handicapkørsel, patientbefordring, skolekørsel mv., mens kollektiv transport bliver udfaset. Den nuværende organisering har ikke vist sig at understøtte prioritering og optimering på tværs af bus og tog med henblik på økonomisk effektivitet (jf. ovenfor om incitamentsstrukturerne ift. det statslige tilskud til privatbaner), men dog i nogen grad på tværs af bus og fleksible løsninger såsom behovsstyrede tilbud.

I den nuværende organisering er trafiksselskaberne, jf. ovenfor, begrænset til at tilbyde de transporttilbud, der allerede er beskrevet i lovgivningen. Denne begrænsning medfører, at løsningen på udfordringerne hovedsageligt er at skrue op eller ned for omfanget af transporttilbuddene frem for at finde nye løsninger.

Øget privatbilisme

Det stigende antal biler i Danmark, der forventes at nå 3,6 mio. i 2035, udgør en trussel for den kollektive transport, da øget bilejerskab og faldende marginale omkostninger til især el-biler har en negativ effekt på efterspørgslen efter kollektiv transport, og vil øge trængslen på vejnettet.

Cirka 80 pct. af det samlede persontransportarbejde i 2023 foregik - som i 2022 - i biler og på motorcykler, og med en stigning i antallet af biler, forventes denne andel at stige. I landdistrikterne har langt de fleste husstande rådighed over en eller flere biler.

Den kollektive transport gennemgår en omstilling til elbusser, der sker hurtigere end omstillingen til elbiler. Dette betyder, at den kollektive transport hurtigere høster nogle af de økonomiske fordele ved at anvende el som drivmiddel, såsom lavere udgifter til vedligehold og billigere drivmidler, og dermed lavere driftsomkostninger, men effekten vil være mindre, idet chaufførlønninger udgør hovedparten af driftsomkostningerne.

De nuværende juridiske rammer tillader ikke privatbiler som en del af transportløsningen i den kollektive transport, som udvalget har peget på i første delrapport (maj 2024), og det begrænser mulighederne for at integrere nye, fleksible transportløsninger, der kan udnytte det stigende antal biler på vejene.

Øget trængsel

Busserne deler som udgangspunkt vejene med bilerne, og sidder derfor også fast i trængsel, hvilket reducerer bussernes fremkommelighed, forlænger rejsetiden og forringer punktligheden. Dette forringer og fordyrer bus som transportform, hvilket går ud over den økonomiske effektivitet.

Det forventes, at denne tendens bliver forstærket i fremtiden.

Som beskrevet i udvalgets første delrapport (maj 2024) viser en rapport af Det Økonomiske Råd i 2021, hvordan en kilometerbaseret vejafgift vil kunne tage højde for de negative effekter, som kørsel medfører, herunder trængsel. En sådan omlægning af kørselsafgifterne vil for kollektiv transport betyde, at den bliver mere attraktiv for brugerne frem for bilen i de store byer, hvilket vil øge efterspørgslen.

I den nuværende organisering har kommunerne mulighed for i et vist omfang at håndtere trængsel for busser ved at prioritere busserne på vejene og investere i busfremkommeligheds-

projekter, hvilket er særligt relevant i de store byer og hovedstadsområdet, hvor trængselsproblemerne vil være størst. I takt med stigende trængsel må det forventes, at behovet for dyrere og mere omfattende investeringer i busfremkommelighed vil stige.

Forsøgsordninger og samarbejde mellem private og offentlige aktører

Der er et potentiale i at udføre forsøg med nye transportløsninger eller digitale tiltag, blandt andet fordi der er store forskelle på, hvordan den kollektive transport bruges på tværs af landet og blandt forskellige befolkningsgrupper.

Den nuværende regulering indebærer imidlertid en begrænsning for en del af innovationen i trafikselskaberne, fordi reguleringen via opgaveoplistning som beskrevet begrænser trafikselskabernes muligheder for opgaveløsning. En række løsninger, der aktuelt overvejes, kan ikke afprøves.

I den nuværende organisering deles viden om forsøgsordninger ofte på ad hoc basis i forskellige netværksfora og i uformelle samarbejder mellem trafikselskaberne. Trafikstyrelsen har endvidere udarbejdet evalueringer af en række projekter, der er ydet statslige tilskud til. Der kan dog være et potentiale i, at der i højere grad sker en systematisk indsamling og deling af viden og erfaringer med forsøgsordninger i den lokale kollektive transport, fx gennem etablering af et videnscenter eller lignende. En systematisk tilgang til forsøgsordninger vil både understøtte udviklingen af attraktive kollektive transportløsninger og vil fremme økonomisk effektivitet via udbredelse af bedste praksis.

En styrke ved den nuværende organisering er, at det er muligt for trafikselskaberne at samarbejde med virksomheder om køreplaner, der passer til virksomhedernes behov, og dermed gøre det lettere for medarbejderne at vælge den kollektive transport. Bedre mobilitet til og fra arbejde kan bidrage til at fastholde og tiltrække medarbejdere.

4.3 Opsamling på styrker og svagheder i den nuværende organisering

Organiseringen af den lokale kollektive transport og de regionale trafikselskaber er etableret ved kommunalreformen i 2007, og der har ikke været foretaget større ændringer siden. Udvalget har afdækket en række styrker og svagheder ved organiseringen og de nuværende rammevilkår, dels i relation til aktuelle problemstillinger, og dels i forhold til kommende udfordringer og muligheder.

De væsentligste styrker, som udvalget har identificeret, skal i videst muligt omfang videreføres, mens svaghederne skal håndteres i en eventuel ny organisering. Styrker og svagheder er oplistet i boks 4.1.

Boks 4.1. Opsummering af centrale styrker og svagheder i organiseringen

Styrker

- Kommunalbestyrelsernes rolle i prioriteringerne i forhold til den kollektive transport sikrer et lokalt politisk forankret ansvar, og den kommunale viden om lokale forhold understøtter et samspil med de øvrige serviceopgaver.
- Regionernes geografiske størrelse understøtter løsninger på udfordringer, der går på tværs af kommunegrænser, og kan understøtte en stordrift i brugen af fleksible transportløsninger.

- Trafikselskabernes specialiserede viden og størrelse understøtter økonomisk effektivitet.
- Trafikselskabernes tværgående ansvar og det delte ejerskab mellem kommuner og regioner understøtter lokale og tværkommunale behov og et bredere ansvar for kunden.
- Udbud og indkøb af bus trafik hos private busoperatører bidrager til økonomisk effektivitet.
- Én indgang for kunderne til fremsøgning af rejser og billetter samt et billetsystem på tværs af transportformer gennem Rejekort og Rejseplan A/S-produkter understøtter, at kunden sættes i centrum.

Svagheder

- Reguleringen af trafikselskaberne begrænser muligheden for at gøre brug af og udvikle nye fleksible løsninger.
- Manglende formaliseret og operationelt samarbejde på tværs af stat, regioner og kommuner svækker muligheden for at sammentænke planlægningen af den kollektive transport. Det svækker den økonomiske effektivitet og muligheden for at sætte kunden i centrum.
- Der er ikke et entydigt ansvar for arbejdet med at udvikle et strategisk hovednet.
- Det delte ejerskab af den kollektive transport mellem kommuner og regioner kan hæmme udviklingen, idet ansvaret er diffust, og ingen myndighed ser den kollektive transport som en central opgave, hvilket vanskeliggør en sammenhængende planlægning.
- Incitamentsstrukturen hæmmer økonomisk effektivitet i regionernes prioriteringer.
- Trafikselskabernes geografiske områder afspejler ikke alle steder pendlingsmønstre og rejsemønstre, hvilket kan gøre det vanskeligt for selskabet at sikre et effektivt transportsystem.
- Etårige bevillinger til trafikselskaberne kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene, hvilket kan skabe utryghed om tilbuddet hos kunderne.
- De begrænsede lånemuligheder til kommuner og regioner kan hæmme langsigtede investeringer i kollektiv trafik og udvikling.

Kapitel 5. Inspiration og læring fra udlandet

Ekspertudvalget har til opgave at give anbefalinger til en ny struktur og organisering af den lokale kollektive transport. Ekspertudvalget skal tage hensyn til forskellige mobilitetsbehov i forskellige dele af landet, herunder de særlige forhold omkring struktur og rutenet i hovedstadsområdet.

Til dette formål har ekspertudvalget i overensstemmelse med udvalgets kommissorie inddraget erfaringer fra storbyer og regioner i andre lande.

I kapitlets første del beskrives den kollektive transport i Skåne med fokus på organiseringsmodellen i Skåne. I kapitlets anden del ses på storbyer og hovedstæder i en række andre lande. I udvalgets første delrapport (maj 2024) beskrives dertil en række konkrete transportløsninger fra flere forskellige lande.

Det har ikke inden for rammerne af arbejdet været muligt at gennemføre mere omfattende analyser af organiseringen i andre lande. Det er ekspertudvalgets opfattelse, at erfaringerne beskrevet i dette kapitel, sammen med indhentning af informationer om blandt andet fleksible løsninger i andre lande i fase 1, giver en god baggrund for arbejdet. Samtidig afdækkes i dette kapitel fx den tyske model, som anvendes for organiseringen af den kollektive transport i langt de fleste dele af Tyskland, især i storbyerne. Analysen af Region Skåne og casen fra Stockholm i dette kapitel giver derudover et billede af, hvordan ansvaret for den kollektive transport fordeles mellem stat, regioner og kommuner i Sverige.

5.1 Den kollektive transport i Region Skåne

I den offentlige debat er der stor opmærksomhed om indretningen og organiseringen af den kollektive transport i Region Skåne, idet den kollektive transport her synes at have en forholdsvis stor markedsandel af rejserne i regionen.

For at sætte forholdene i Region Skåne i dansk perspektiv sammenlignes i det følgende den kollektive transport i Skåne med Region Midtjylland, som er en dansk region med lignende størrelse og indbyggertal, jf. tabel 5.1.

Tabel 5.1. Demografi og geografi for Region Midtjylland og Skåne, 2023

	Indbygger- tal	Areal (km2)	Befolk- ningstæthed (km2)	Hoved- stad/metro- pol i nabo- regionen	Bilbestan- den pr. ind- bygger
Region Midtjylland	1.366.507	13.008	105,1	Nej	2,02
Region Skåne	1.420.000	11.027	128,8	Ja	2,14

Anm.: Personbiler pr. indbygger er opgjort som bestanden af registrerede biler divideret med indbyggertallet.
Kilde: Trafikstyrelsen og Trafikanalys, Danmarks Statistik og Statistikdatabasen.

Skåne dækker et lidt mindre areal end Region Midtjylland, men har lidt flere indbyggere, jf. tabel 5.1. Skåne er således den region af de to, hvor befolkningstætheden er størst med 128,8 indbyggere per km2. Region Midtjylland har en befolkningstæthed på 105,1 indbyggere per

km². Cirka halvdelen af alle indbyggere i Region Skåne er centreret i de fire største byer. Dette tal er en del lavere i Region Midtjylland, hvor det er 37 pct.

Regionerne er grundet forskelle i den nationale regulering underlagt forskellige rammevilkår i forhold til deres planlægnings- og finansieringsmuligheder i den kollektive transport. Dette bliver beskrevet nærmere i afsnit 5.1.2 om kommunernes og regionernes rammevilkår i Region Skåne.

Den kollektive transports markedsandel målt på andelen af ture er omkring fem gange højere i Region Skåne end i Region Midtjylland; med 25 pct. i Region Skåne og 5 pct. i Region Midtjylland, *jf. tabel 5.2*. Bilens markedsandel er i Region Skåne knap 50 pct., mens den i Region Midtjylland er knap 60 pct. og dermed 10 procentpoint højere. Til gengæld har gang en markant højere markedsandel i Region Midtjylland på 26 pct. mod 7 pct. i Region Skåne.

Tabel 5.2. Markedsandel af forskellige transportformer på et hverdagsdøgn i forhold til antal ture, 2023

	Kollektiv transport	Personbil	Cykel	Gang og løb	Andet	I alt
Region Midtjylland	5 pct.	59 pct.	11 pct.	26 pct.	-	100 pct.
Region Skåne	25 pct.	49 pct.	17 pct.	7 pct.	2 pct.	100 pct.

Anm.: Skånes rejsevaneundersøgelse og DTU's TU-data er baseret på stikprøver i befolkningerne og indebærer dermed en statistisk usikkerhed. Data fra Skåne og Midtjylland opgøres med forskellige metoder. Det vides ikke med sikkerhed, hvilken betydning denne metodeforskel har. Det skønnes, at forskellen mest bidrager til at undervurdere andelen af cykling og gang i Region Skåne.

Kilde: Skåne rejsevaneundersøgelse og TU (DTU).

5.1.1 Økonomi i den kollektive transport i Skåne

En gennemgang af økonomien i den kollektive transport i Region Skåne viser, at der bruges mange penge i den kollektive transport i Region Skåne. Metoden for dataindsamling for fx driftstilskud med videre beskrives i boks. 5.1 nedenfor.

Region Skåne yder (omregnet til danske kroner) ca. 2.438 mio. kr. i tilskud til den kollektive transport i regionen om året, *jf. tabel 5.3*. Korrigeret for købekraft er dette tilskud på 3.170 mio. kr., hvilket er over 70 pct. mere end, hvad der er tilfældet i Region Midtjylland, hvor der i 2023 ydes 1.814 mio. kr. i tilskud.

Tabel 5.3. Driftstilskud (netto) og køreplanskilometer i kollektiv transport (kommunale og regionale bus og tog) i Region Midtjylland og Region Skåne, 2023

	Tilskud (mio. kr. dk)	Tilskud (mio. kr. dk) (PPP- korrigeret)	Køreplans- km (tu- sinde)	Tilskud pr. køreplans- km (PPP-kor- rigeret)	Køreplans- km pr. borger
Region Midtjylland	1.814*	1.814**	63.790	28	0,04 km
Region Skåne	2.438*	3.170**	89.470	35	0,06 km

Noter: *Vekselkurs til danske kr. er 0,65, hvilket svarer til årsgennemsnittet for 2023. **Købekraftspariteter er for DK opgjort til indeks 143 sammenlignet med Sverige, der er indeks 113 med indeks 100 = EU-medlemslandegennemsnit. Differencen på 30 procentpoint ganges på tilskud vekselomregnet til DK kroner (2.438 kr.) og herefter fås tilskuddet korrigeret for købekraften i Sverige. Købekraftskorrekturen er således anvendt en proxy for Region Skånes tilskud omregnet til danske forhold. Metoden indeholder den svaghed, at købekraftkorrektion som hovedregel bruges på forbrugssiden, dvs. forbrugerprisforskellen mellem lande, hvorimod tilskuddet her repræsenterer produktionssiden dvs. trafikvirksomhedernes omkostninger ved at finansiere driften.

Anm.: Der er brugt transportarbejde som fordelingsnøgle til at estimere tilskud til GoCollective strækninger i Region Midtjylland.

Kilde: Trafikanalys, Trafikstyrelsen, Eurostat og GoCollective.

Boks 5.1 Dataindsamling for Region Skåne og Region Midtjylland

For Region Midtjylland indgår tal for al kommunal- og regional busstrafik, der ydes af Midttrafik, mens togtrafikken inkluderer privat- og letbaner og GoCollective strækninger i Region Midtjylland. For Region Skåne tager togtrafikken udgangspunkt i Øresundstrafikken og Pågatåg (et S-tog lignende system i Malmø og Skåne).

Dermed er tal for fjerntogstrafikken ekskluderet fra data for begge regioner, og det vurderes at være sammenlignelige afgrænsninger. Udgifter for bus- og togtrafik indeholder for begge regioner de rene bruttodriftsudgifter, mens tal for busstrafikken i Skåne også indeholder øvrige udgifter, dog uden anlægsudgifter.

Region Skånes tilskud til den kollektive transport udgør næsten alt tilskud til den regionale og kommunale transport i Skåne. Den svenske stats og kommunernes andel er minimal, med undtagelse af Covid-19 årene 2020-2022.

Den årlige bruttodriftsudgift i Region Skåne er 4.909 mio. kr. (omregnet til danske kroner, og PPP-korrigeret), jf. tabel 5.4. Dette er over 70 pct. højere end bruttodriftsudgifterne til den kollektive transport i Region Midtjylland. Den kollektive transport i Skåne genererede 2.497 mio. kr. i passagerindtægter i 2023, hvilket giver en passagerfinansierungsgrad på godt 50 pct. Tilskuddet per påstigning er 15 kr., og driftsudgifterne per påstigning er 30 kr. Tilskuddet per påstigning er dermed dobbelt så højt, og driftsudgifterne per påstigning er 56 pct. højere i Region Midtjylland end i Region Skåne.

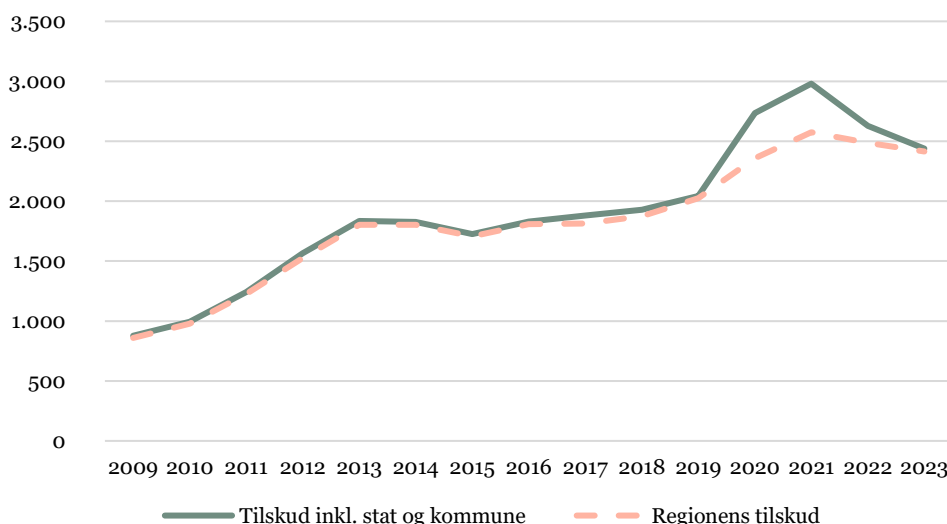
Tabel 5.4 Bruttodriftsudgifter, passagerindtægter og passagerfinansierungsgrad, til kollektiv transport (bus og tog) i Region Midtjylland og Region Skåne, 2023 (PPP-korrigeret)

	Brutto- driftsud- gifter (mio. kr.)	Passa- gerind- tægter (mio. kr.)	Påstig- ninger (1.000)	Tilskud (kr. pr. påstig- ning)	Brutto- drifts- udgifter (kr. pr. påstig- ning	Brutto- drifts- udgifter (kr. pr. borger)	Passa- gerfi- nansie- rings- grad
Region Midtjylland	2.862	1.045	60.414	30	47	2.094	0,37
Region Skåne	4.909	2.497	165.740	15	30	3.457	0,51

Anm.: Vekselkurs til danske kr. er lig 0,65, hvilket svarer til årsgennemsnittet for 2023 Vekselkurs til danske kr. er 0,65. Købekraftspariteter er for DK opgjort til indeks 143 sammenlignet med Sverige, der er indeks 113 med indeks 100 = EU-medlemslandegennemsnit. Differencen på 30 procentpoint ganges på tilskud vekselomregnet til DK kroner (2.438 kr.) og herefter fås tilskuddet korrigeret for købekraften i Sverige. Købekraftskorrekctionen er således anvendt en proxy for Region Skånes tilskud omregnet til danske forhold. Metoden indeholder den svaghed, at købekraftkorrekction som hovedregel bruges på forbrugssiden, dvs. forbrugerprisforskellen mellem lande, hvorimod tilskuddet her repræsenterer produktionssiden dvs. trafikvirksomhedernes omkostninger ved at finansiere driften. Der er brugt transportarbejde fordelingsnøgle til at estimere tilskud til GoCollective strækninger i Region Midtjylland.
Kilde: Trafikanalys, Trafikstyrelsen.

Mellem 2009 og 2023 har tilskuddet til bus og togdrift i Region Midtjylland været nogenlunde uændret (dog med højere tilskud som kompensation for tabte passagerindtægter under Corona-pandemien). Driftstilskuddet til den kollektive transport i Region Skåne er i perioden 2009-2023 (i faste priser) løbende øget, jf. figur 5.1. Det årlige tilskud er ca. 180 pct. højere i 2023 end i 2009 (det vil sige næsten tredoblet). I årene 2020-2022 har den svenske stat ydet et ekstraordinært tilskud til den kollektive transport i Skåne, ligesom det også har været tilfældet i Danmark. I 2023 er statens tilskud igen marginalt.

Figur 5.1. Udvikling i driftstilskud til kollektiv transport i Region Skåne, 2009-2023, mio. kr. (2023-pl)



Anm.: Vekselkurs til danske kr. opgjort som årsgennemsnit. Figuren viser tilskuddet til alle transportformer i den kollektive transport. Indtil 2019 kom tilskuddet fra Landsting Skåne, herefter Region Skåne.
Kilde: Nationalbanken, Trafikanalys.

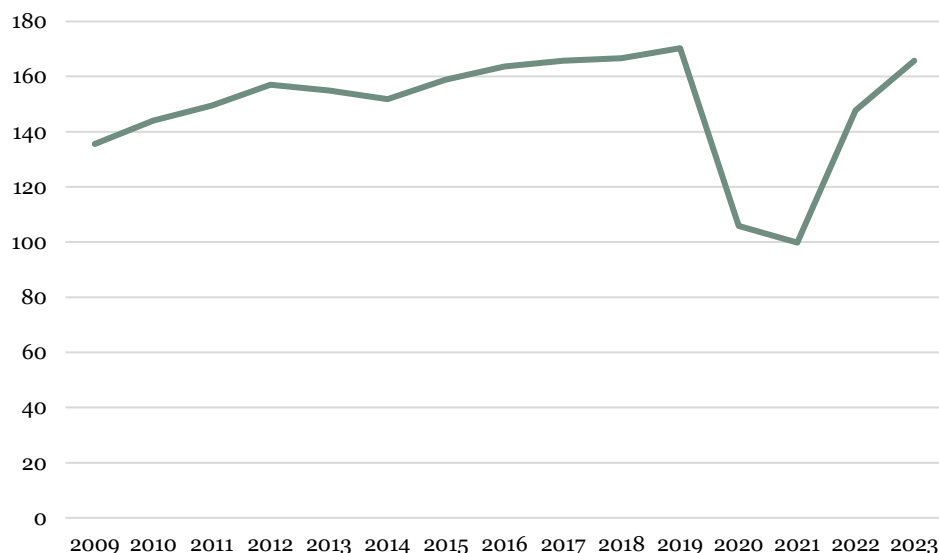
Det kan virke paradoksalt, at tilskuddet per køreplanskilometer på 35 kr. i Region Skåne er højere end i Midtjylland, hvorimod tilskuddet per passager på 15 kr. er lavere end i Region Midtjylland, *jf. tabel 5.3 og 5.4 ovenfor*. En del af forklaringen kan være de udvidelser af regionaltogetrafikken, der har fundet sted i de seneste år. Region Skåne har dertil udvidet serviceniveauet ved flere afgang på regionalbuslinjer, hvilket medfører øgede udgifter til flere busser og chauffører. Dermed stiger driftsomkostningerne per køreplanskilometer også.

I perioden 2009 til 2023 er antallet af årlige påstigninger steget med 22 pct. i Region Skåne, *jf. figur 5.2*. I samme periode er passagerindtægterne steget med ca. 75 pct., *jf. figur 5.3*.

De stigende passagertal kan skyldes flere faktorer. Centralt er i den forbindelse, at der i Skåne er sket betydelige investeringer i det kollektive hovednet både for så vidt angår bus og bane. Investeringsniveauet i Region Skåne er således betydeligt højere end i Region Midtjylland, hvilket fx kan aflæses i flere køreplanskilometer. Skåne har i den forbindelse som nævnt investeret i udvidelser af den regionale banetrafik. Banetrafikken i Skåne foregår endvidere, i hvert fald i nogen grad, på højt frekventerede svenske hovedstrækninger (Malmø-Helsingborg og videre mod Göteborg, Malmø-Lund og videre mod Stockholm, Malmø-Østkysten), hvorimod mange af jernbanerne i Region Midtjylland er enkeltsporede lokalbaner.

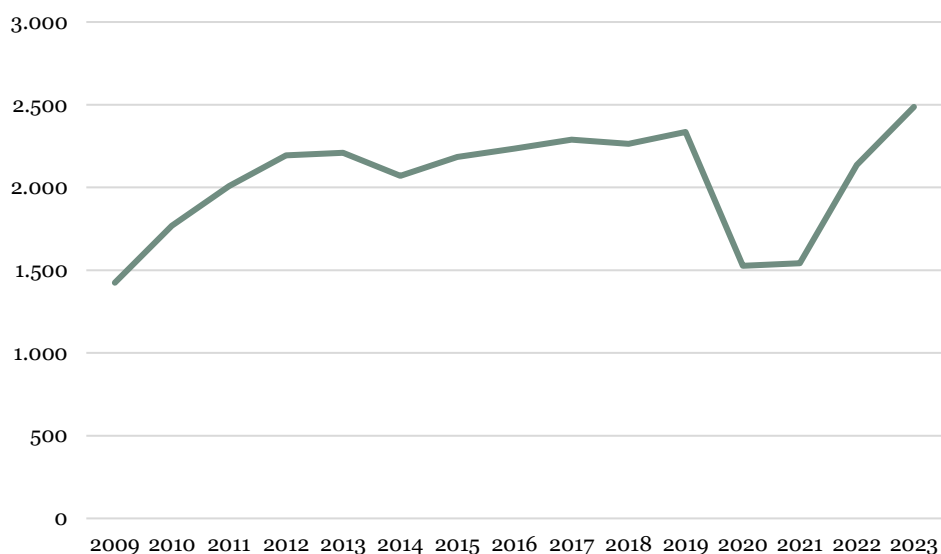
Forhøjelsen i tilskuddet til den kollektive transport og den dertilhørende forbedrede service har imidlertid samlet set ikke kunnet overføres en til en til flere passagerer – tilskuddet er steget med 180 pct., mens passagertallet er steget med 22 pct. (og passagerindtægterne er steget med ca. 75 pct., *jf. ovenfor*).

Figur 5.2. Udvikling i antal rejser i den kollektive transport i Region Skåne i mio., 2009-2023



Kilde: Trafikanalys.

Figur 5.3. Udvikling i passagerindtægter i den kollektive transport i Region Skåne i mio. kr., 2009-2023



Anm.: Vekselkurs til danske kr. opgjort som årgennemsnit.

Kilde: Nationalbanken, Trafikanalys og Trafikstyrelsen.

5.1.2. Kommunernes og regionernes økonomiske rammevilkår i Skåne

Finansieringen af den kollektive transport i Region Skåne adskiller sig fra den nuværende danske model på flere punkter.

Finansieringen af den kollektive transport i Sverige er i lighed med i Danmark betinget af et institutionaliseret budgetsamarbejde mellem stat, kommuner og regioner, der fastsætter den økonomi, der rådes over i de kommunale og regionale forvaltningsenheder til fx kollektiv transport, skoler og sygehusvæsen.

I Sverige bidrager staten med dels et generelt bloktilskud (almäanna bidrag) og derudover målrettede tilskud (riktiga bidrag), men disse udgør en mindre del af den samlede økonomi, som kommuner og regioner råder over. Dette skyldes blandt andet, at kommuner og regioner både har kompetencen til at opkræve skatter og afholde udgifter uden statslig styring af bloktilskud og service/anlægsramme. Bloktilskuddet i Sverige reguleres ikke løbende i det indværende finansår. Svenske kommuner og regioner kan etablere en reserve, der kan imødegå eksempelvis pludselige konjunkturforandringer.

Den statslige styring af kommunerne og regionerne er i Sverige baseret på mere overordnede styringsprincipper fastsat i svensk lov. Budgetbalancekravet formulerer et krav til kommuner og regioner om årligt at opgøre omkostninger og indtægter (inkl. statsligt tilskud), og hvis dette er negativt, skal den pågældende kommune eller region opstille en plan for at imødegå dette inden for en treårig periode.

Den økonomiske styring af kommuner og regioner har konkret indflydelse på de økonomiske dispositioner, der foretages i forvaltningerne, herunder også for økonomien og tilrettelæggelsen af økonomien i de lokale trafikmyndigheder – i Skåne Skånetrafiken.

De kommunale og regionale forvaltninger, herunder trafikforvaltninger i Sverige, kan foretage økonomiske dispositioner på flerårig basis uden skelen til et etårigt udgiftsloft. I stedet gælder et omkostningsprincip, der indebærer, at den ansvarlige myndighed inden for en treårig periode skal sikre at balancere egenkapitalen således, at den fremviser et positivt resultat. Derved kan regionen vælge at afsætte flere midler til fx den kollektive transport i et givet år, så længe merudgiften ikke medfører et varigt underskud for regionen samlet set. Disse principper gælder også trafikforvaltningernes (her Skånetrafikkens) økonomiske vilkår og planlægningsmuligheder.

5.1.3 Organisering og tilrettelæggelse af den kollektive transport i Region Skåne

I Region Skåne er beslutningskompetencen med hensyn til den kollektive transport delegeret til regionens politisk udpegede trafikudvalg, der træffer beslutning om serviceniveau samt indkøb af kollektiv transport. Trafikudvalget er politisk ansvarlig for Skånetrafiken, der er en forholdsvis uafhængigt agerende trafikforvaltning med ansvar for planlægningen af bustrafik, letbane og regional togdrift samt kundevendte aktiviteter, herunder markedsføring af produkter med videre.

Organiseringen af den kollektive transport i Region Skåne er dermed mere enkel end i de danske regioner, hvor der er flere aktører.

I Skåne er der således som udgangspunkt én bestiller og betaler (regionen). Endvidere er Skånetrafiken en del af den regionale forvaltning. Skånetrafiken udbyder regionaltog og -busser i regionen, og ansvaret for den regionale og kommunale kollektive transport er dermed samlet et sted.

Dog indeholder den skånske (svenske) model også en række principper om aftaler om kollektiv transport mellem Region Skåne og bykommunerne i regionen, *jf. boks 5.2*. I Skåne har regionen således planlægnings- og finansieringsansvaret, men har samtidig en dialog med kommunerne om trafikken, *jf. boks 5.2*.

Boks 5.2 Forholdet mellem kommuner og regionen i Skåne

I Region Skåne er ansvaret for den kollektive transport samlet centralt under regionen, som har hovedansvaret for den kollektive transport i Skåne, men har en dialog med kommunerne.

Generelt har større kommuner (fx Malmø) bedre muligheder for at gøre deres indflydelse gældende i samarbejdet mellem kommunerne og regionen, som beskrives nedenfor. Det skyldes formentlig både ressourcer, men også at de større byer/kommuner er vigtige knudepunkter for Skånetrafikens net, som derfor skal inddrages i planlægningen af den kollektive transport.

Der afholdes på struktureret vis regelmæssige møder på administrativt og politisk niveau mellem kommunerne og regionen om planlægningen og tilrettelæggelsen af den kollektive transport. Dette er dog ikke et formaliseret eller lovfæstet samarbejde mellem regionen eller kommunen, eller kommunerne imellem.

I enkelte tilfælde, fx BRT-busserne i Malmø, er der indgået aftaler mellem kommuner og region om driftsomfanget. Regionen har dog fortsat det overordnede ansvar for driften, og kan dermed også beslutte ændringer uden at inddrage kommunerne.

Den svenske pendant til lov om trafikkselskaber fastsætter udover organiseringen af den kollektive transport, at den ansvarlige kollektive trafikmyndighed (det vil sige Region Skåne) skal fremlægge et program med målsætninger for den kollektive transport over en årrække.

I boks 5.3 ses de strategiske målsætninger for den kollektive transport i Region Skåne, der er at finde i Region Skånes *"trafikforsørjningsprogram"*. Der er således udformet målsætninger, som Skånetrafikken skal levere på inden for en bestemt tidshorisont. Det er vanskeligt at vurdere, hvilken effekt det har at formulere en sådan strategi. Det kan konstateres, at der er tilført et stigende tilskud til den kollektive transport, og at passagertallet har været stigende, samt der er en højere markedsandel i den kollektive transport end i Midtjylland.

Boks 5.3 Region Skånes strategiske målsætninger for den kollektive transport (2020-2030)

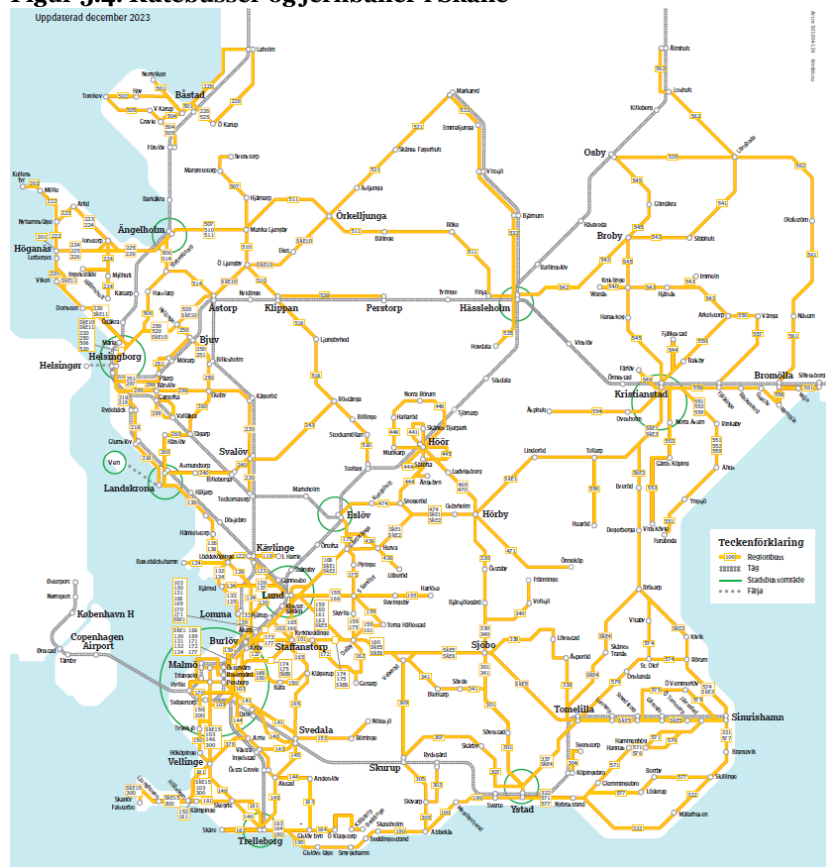
- Andelen af Skåninger som kan gå, cykle eller tage den kollektive transport til arbejde skal øges.
- Den kollektive transports markedsandel skal nå 40 pct. af den motoriserede transport, hvilket svarer til 300 mio. rejser i 2030 (i 2023 udgjorde den kollektive transport 25 pct.).
- Mindst 92 pct. af befolkningen i Region Skåne skal tilbydes minimum 10 daglige rejser (afgange) til de større byer i regionen (Malmø, Lund, Helsingborg mv.) med en rejsetid på maksimalt 60 minutter (i 2023 var dette 49 pct. af befolkningen).

Tilrettelæggelsen af rutenettet

Rutenettet i Skåne kan ses i figur 5.4. I figuren vises jernbanestrækninger som grå linjer, og på de to nordgående jernbanestrækninger køres der også fjerntogstrafik fra forskellige aktører udover den regionale togtrafik. Det fremgår af kortet, at rutenettet i Skåne som nævnt i afsnit 5.1.1 fokuserer på et hovednet mellem byerne, hvorimod der ikke findes fladedækning i landområderne. I Skåne er åben flextrafik heller ikke udbredt, bortset fra få forsøgsordninger.

Dette adskiller Region Skåne fra Region Midtjylland, fordi der i Region Midtjylland findes udbredt åben flextrafik med det formål at betjene de områder, hvor der ikke findes rutebunden kollektiv transport, eller hvor den rutebundne kollektive transport kun kører i dagtimerne og i hverdagene. Derudover er det faste rutenet i Region Midtjylland også mere spredt og sikrer større fladedækning, end rutenettet i Region Skåne gør, jf. figur 5.4 og 5.5. I Skåne har borgerne ikke på samme måde adgang til den kollektive transport i de forholdsvis store landområder, der ikke serviceres af den rutebundne kollektive transport.

Figur 5.4. Rutebusser og jernbaner i Skåne



Anm.: Bybussers kørselsareal er markeret med grøn cirkel. For den nordlige del af Skåne skal det bemærkes, at linjer med sydgående retning mod Region Skåne ikke kan aflæses på kortet.
Kilde: Skånetrafiken 2023.

Figur 5.5. Rutebusser og jernbaner i Region Midtjylland



Kilde: Trafikstyrelsen

Udbud og indkøb af kollektiv transport i Region Skåne

I Region Skåne er udbuddet af den kollektive transport samlet på få hænder i og med, at regionen er eneansvarlig for både bus- og banetrafikken i regionen, ser man bort fra de kommercielle aktører, der driver fjernotogtrafikken i området, og som i øvrigt sælger kommercielle billetter til fjernotog via deres egne platforme.

Ifølge en analyse fra DTU⁴ om kollektiv transport i Region Skåne er udbudspraksissen i Region Skåne baseret på et forhandlingsprincip, hvilket vil sige, at eksempelvis køreplanstimer ikke på forhånd er defineret af den udbydende part, men derimod beror på en forhandling mellem parterne. Regionen udsender på forhånd hvert år en udbudsplan, der viser, hvilke områder i regionen samt hvilken trafik, der sendes i udbud (fx bybusser i Malmø i 2027, jf. udbudsplanen 2024). Tanken bag denne udbudspraksis er, at entreprenører har den bedste viden om, hvordan de ville kunne betjene et specifikt område med fx bustrafik. Samtidig giver det udbyderen mulighed for at vurdere, om operatøren vil kunne udfylde betjeningsbehovet i området.

En del af elementerne, der kan forhandles, er opsigelsesvilkårene, men gennemgår man tidligere udbudsmateriale besluttet i Region Skåne, da fremgår 24 måneders opsigelse som den standard, der almindeligvis gælder. I Region Skånes udbudsplan skrives ydermere, at aftalelængden almindeligvis er 8-10 år. Kontrakterne er indrettet som bruttokontrakter, og det er således Skånetrafiken, der oppebærer risikoen ved eventuelt tab i passagerindtægter.

Tal fra DTU-analysen viser, at Skånetrafiken på nuværende tidspunkt har kontrakt med i alt 16 busoperatører og to jernbaneoperatører. Udbuddene i Region Skåne er forholdsvis store. Færre operatører og hermed større kontrakter kan plausibelt fremme en mere effektiv planlægning af trafikken, men flere operatører kan omvendt være fremmende for at øge konkurrencen operatørerne imellem og dermed nedbringe driftsomkostningerne.

5.1.4 Opsummering om kollektiv transport i Skåne

Region Skåne og Skånetrafiken har i de senere år målrettet opbygget et kollektivt hovednet, hvor man har investeret betydelige beløb i at øge betjeningen med både busser og tog.

Region Skåne har sammenlignet med de fleste danske regioner flere storbyer og en højere befolkningstæthed, herunder også i forhold til Region Midtjylland, jf. tabel 5.1. Det kan gøre det nemmere at etablere et kollektivt hovednet mellem byerne, der har et tilstrækkeligt stort passagergrundlag.

Det kan endvidere konstateres, at der bruges flere penge til driften af den kollektive transport i Region Skåne end det fx er tilfældet i Region Midtjylland.

Passagertallene i Region Skåne er steget med 22 pct. fra 2009 til 2023, hvorved passagerindtægterne også er steget, og Region Skåne opnår en passagerfinansieringsgrad i den kollektive transport på godt 50 pct., hvilket er en del højere end passagerfinansieringsgraden i Region

⁴ Kilde: Otto Anker Nielsen m.fl., Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner, 2024

Midtjylland, hvor den ligger på 37 pct. Passagervæksten modsvarer dog ikke det øgede investeringsomfang, hvor driftstilskuddet er øget med ca. 180 pct.

For så vidt angår organiseringen, kan det konstateres, at organiseringen og finansieringen af den kollektive transport i Region Skåne er mere centraliseret direkte under Region Skåne og regionens trafikforvaltning (Skånetrafiken) end i Midtjylland og andre danske regioner, hvor ansvaret for trafikelskaberne er delt mellem regioner og kommuner. Denne model giver bedre mulighed for at se og planlægge på tværs, men giver også mindre indflydelse til kommunerne, både hvad angår finansiering og mulighed for en lokal påvirkning af køreplaner, linjeføringer med videre.

Det kan være en fordel for Region Skåne, at der kan arbejdes med en treårig budgetbalance, hvilket kan gøre det nemmere at planlægge mere langsigtet og opnå de strategiske målsætninger, som regionen har sat.

5.2 Den kollektive transport i udvalgte europæiske storbyer

I det følgende afdækkes eksempler på organiseringen af den kollektive transport i forskellige lande, hovedsagelig Danmarks nabolande, med fokus på hovedstadsområder og lignende storbyer. Byerne er valgt, enten fordi geografien af disse byer og deres opland er sammenlignelig med hovedstadsområdet, fx i forhold til størrelse og indbyggertal, eller på grund af betydningen af byen for dens opland. Derudover består den kollektive transport i alle byer i lighed med hovedstadsområdet i Danmark af flere transporttilbud, fx S-togslignende systemer, metro, sporvogne, busser med videre.

Byerne kan være interessante, da de fx har et takstsystem eller ejerskabsstrukturer i den kollektive transport, der adskiller sig fra Danmark, og de har alle en markedsandel for den kollektive transport, der er højere end i København, *jf. tabel 5.5*. Med undtagelse af Hamburg er alle byer hovedstæder. Hamburg er dog samtidig en bydelstat, og dermed også delstatshovedstad, samt Tysklands næststørste by.

Tabel 5.5 Markedsandel af forskellige transportformer i fem europæiske storbyer

By	Kollektiv transport	Bil	Cykel og gang	År
København	18 pct.	26 pct.	56 pct.	2022
Hamburg	24 pct.	32 pct.	44 pct.	2022
Wien	32 pct.	26 pct.	42 pct.	2023
Stockholm	32 pct.	46 pct.	22 pct.	2022
Oslo	26 pct.	44 pct.	29 pct.	2023

Anm.: Markedsandelen målt i forhold til antal ture.

Kilder: Københavns Kommune, Stadt Hamburg, Stadt Wien, Deloitte City Mobility Index – Stockholm 2020, Ruter A/S.

Wien og Stockholm har den højeste markedsandel i den kollektive transport af de udvalgte byer. København er førende hvad angår cykel og gang, efterfulgt af Hamburg og Wien. København, Wien og Hamburg er de byer, hvor bilerne har den laveste markedsandel. Det kan derudover bemærkes, at København, Hamburg og Wien har en relativ flad topografi med ganske få bakker, hvorimod Stockholm og Oslo er byer med mange bakker, hvilket er mindre optimalt i forhold til gang og cykling.

Med organiseringen af den kollektive transport forstås i det følgende afsnit sammenspillet mellem de forskellige aktører, herunder trafikselskaber, operatører, det politiske niveau med videre, samt ansvarsfordelingen mellem de forskellige aktører i forhold til køreplaner, udbud, linjeføringer med videre.

5.2.1 Den tyske model

Langt de fleste tyske storbyer følger den samme model, når det kommer til organiseringen af den kollektive transport. Derfor kaldes modellen i det følgende for ”den tyske model”. Modellen eksemplificeres nedenfor ved Hamburg.

Grundlæggende fungerer den tyske model således, at byen (bykommunen) og omegnskommunerne organiserer den kollektive transport i området i et såkaldt *Verkehrsverbund* (kan oversættes til ”trafikforbund”), hvilket svarer nogenlunde til et dansk trafikselskab.

Trafikforbundet står for at koordinere de forskellige transporttilbud i området, herunder køreplaner, fastlæggelsen af transporttilbud med videre og for udbud af transportkontrakter. Dertil kommer opgaver som takstfastsættelse. Disse opgaver løses ofte i tæt samarbejde mellem kommunerne i trafikforbundet og operatørerne. Fastlæggelsen af antal af afgang, køreplaner og linjeføringer foregår i et sammenspil mellem de politiske beslutningstagere, trafikforbundene og kommunale operatører. Den konkrete beslutningsproces kan variere fra by til by og delstat til delstat. I sidste ende er det ofte trafikforbundene, der fastlægger betjeningsniveauet og køreplaner på baggrund af overordnede politiske beslutninger.

I forhold til den lokale kollektive transport i byerne har byrådene eller kommunerådene typisk mere indflydelse. Nogle gange er det dog også trafikforbundene, der fastlægger betjeningsniveauet i byerne, hvilket fx er tilfældet i Hamburg. De lokale operatører må så levere den aftalte betjening.⁵

Fra kundeperspektivet er trafikforbundets vigtigste opgave at forene de forskellige operatører i et takstfællesskab således, at kunderne kan skifte mellem de forskellige transporttilbud og operatører med en billet, og at sikre sammenhængende køreplaner.

Fra et dansk perspektiv er dele af denne måde at organisere den kollektive transport på velkendte. Trafikforbundet minder om trafikselskaberne, fordi forbundet har takstkompetencen, koordinerer de forskellige transporttilbud i området, sørger for udbud af kontrakter, og fastlægger linjer og køreplaner.

⁵ Hamburger Hochbahn. HVV und HOCHBAHN – Wer macht eigentlich was?, 2015.

En betydelig forskel er imidlertid, at de store byer og større bykommuner i den tyske model direkte ejer en lokal transportoperatør, som fx driver busnettet, sporvognsnettet eller metróen (eller flere transporttilbud samtidig) i byen. Den offentligt ejede transportoperatør får typisk tildelt kontrakterne via direkte tildeling – det vil sige uden konkurrence via udbud.

Metrosystemer, sporvogne og bybusser i tyske byer sendes derfor som regel ikke i udbud. Rygraden i den kollektive transport i tyske storbyer er således ejet af byen eller kommunen selv – både i forhold til driften og infrastrukturen. Den kommunale transportoperatør er dermed både operatør og infrastrukturforvalter. Den kommunalt ejede operatør er enten ejet direkte af kommunen, eller er et datterselskab af den kommunale eller lokale forsyningsvirksomhed (*Stadtwerke*), som også er ansvarlig for el, vand, varme og renovation.

S-togsnet og -infrastrukturen i tyske storbyer ejes og drives typisk af det statslige jernbaneselskab *Deutsche Bahn*, som dog konkurrerer om trafikken på lige fod med andre operatører igennem udbud. *Deutsche Bahn* ejer (med undtagelse af få privatbaner) hele jernbaneinfrastrukturen i Tyskland igennem datterselskabet *DB InfraGO*. Hvis andre jernbaneselskaber vinder udbud, skal de derfor køre på *Deutsche Bahns* infrastruktur og betale tracé- og stationsafgifter med mere til *DB InfraGO*.

Udbud i mindre S-togsnet, fx i Bremen og Hannover, er i løbet af de seneste år blevet vundet af private operatører, men private operatører har endnu ikke vundet driften af store S-togsnet som Berlin, Hamburg eller München. Regionaltogene i Tyskland er konkurrenceudsat, og forskellige ruter tildeles igennem udbud.

Politisk ejerskab

Den kollektive transport er i den tyske model forbundet til det politiske niveau på forskellige måder. Helt overordnet set er modellen præget af den tyske føderalisme, hvor forskellige aktører fra det delstatslige til det kommunale niveau er indblandet. Trafikforbundene er administrative enheder, der blandt andet ejes af de kommuner og bykommuner, som forbundene dækker over. Kommunerne er dermed ofte repræsenteret i trafikforbundenes bestyrelse med enten politisk valgte medlemmer eller embedsmænd.

Idet byerne som nævnt ofte ejer en stor lokal transportoperatør, som dermed er et kommunalt selskab, har politikerne i bystyret eller kommunalrådet ofte direkte politisk indflydelse på overordnede transportpolitiske spørgsmål i byen igennem bestyrelsen eller driften af selskabet. Det gælder fx byggeprojekter, linjeføringer, betjeningsniveau mv.

Ofte er det overordnede ansvar for den regionale kollektive transport i en delstat derudover forankret i delstatens transportministerium, som kan udstikke overordnede retningslinjer og strategier for betjeningen i den kollektive transport. Dette påvirker også planlægningsmulighederne i trafikforbundene, fx når delstatens transportministerium udstikker strategiske pejlemærker for betjeningsfrekvensen på regionale hovedlinjer eller lignende.

Dermed er organiseringen af den kollektive transport ofte et samspil mellem regionale delstats- og lokale aktører. Politisk valgte repræsentanter eller embedsmænd har typisk indflydelse på organiseringen af den kollektive transport igennem bestyrelser eller igennem by- eller kommunalbestyrelsen.

Finansiering

Ligesom den politiske forankring er finansieringen af den kollektive transport i den tyske model karakteriseret af føderalismen. Staten, delstater, kommuner og byer kan alle sammen bære dele af finansieringen af den kollektive transport. Den konkrete finansieringsgrad fra de forskellige aktører kan variere alt efter delstat og kommune og alt efter den politik, som de forskellige delstatsregeringer lægger.

En del af finansieringen af den kollektive transport i Tyskland kommer fra billetindtægter. Indtægterne bliver fordelt til de forskellige operatører igennem aftaler mellem trafikforbundene og operatørerne. I tilfælde af, at den kollektive transport er sendt i udbud, fastlægges fordelingen af billetindtægter ofte på forhånd i udbudsmaterialet.

Med indførelsen af *Deutschlandticket* er en stor del af finansieringen af den kollektive transport igennem billetindtægter faldet bort, fordi Deutschlandticket gør det meget billigere for kunderne at bruge den kollektive transport på mange strækninger.

Deutschlandticket blev indført 1. maj 2023. Billetten gør det muligt at rejse ubegrænset i en måned med regional kollektiv transport, men kan ikke benyttes til fjernbus og fjerntog (fx ICE, IC, EC). Billetten er en månedsbillet, der også kan købes som abonnement.

Den store rabat på rejser med den kollektive transport har medført store fald i billetindtægterne for trafikoperatørerne og trafikforbundene på trods af, at Deutschlandticket har været med til at øge passagertallene i den kollektive transport. Mindreindtægterne for trafikforbundene og -operatører som følge af Deutschlandticket bliver finansieret af tilskud fra både staten og delstaterne.

I 2023 og 2024 har staten og delstaterne hver især givet 1,5 mia. euro (ca. 11 mia. kr.) om året i kompensation til trafikforbundene og -virksomhederne. På trods af dette har flere delstater og kommuner varslet nedskæringer i den kollektive transport på baggrund af mistede indtægter, herunder Schleswig-Holstein.

Hamburg som eksempel på den tyske model

Hamburg er en nordtysk storby med ca. 1,7 mio. indbyggere, og er Tysklands næststørste by. Hamburgs opland, der her defineres som det regionale trafikforbund HVV's takstområde, har ca. 3,8 mio. indbyggere. HVV-området har en størrelse på 9.693 km², hvilket gør HVV til et af Tysklands største trafikforbund. Hamburg er betydeligt større end hovedstadsområdet i Danmark, men er alligevel relevant at se på, primært fordi byen og omegn ligesom hovedstadsområdet har mange forskellige transporttilbud i den kollektive transport, og fordi Hamburg har en stor betydning for regionen omkring Hamburg, som omfatter dele af delstaterne Schleswig-Holstein og Niedersachsen.

I 2022 var markedsandelen af den kollektive transport i Hamburg 24 pct. Bilens markedsandel lå på 32 pct., og cykel og gang på 22 pct. hver. Når man ser på pendling til og fra Hamburg fra de to delstater Niedersachsen og Schleswig-Holstein var bilens markedsandel i 2019 på 57 pct., og markedsandelen af den kollektive transport var på ca. 36 pct. Dette gør Hamburg til en interessant case, fordi markedsandelen af den kollektive transport i byen er høj, samtidig med at cykel og gang står for et stort antal af alle ture.

Hamburg har en højere markedsandel i den kollektive transport end København, samtidig med at cykel og gang også har en høj markedsandel. Samtidig er HVV lykkedes med at tiltrække flere passagerer til den kollektive transport efter Covid-19, hvilket blandt andet skyldes Deutschlandticket. Siden Covid-19 er der derudover sket en stor vækst i antallet af cykelture i Hamburg by på 120 pct. ifølge Hamburgs mobilitetsrapport 2022⁶. Deutschlandticket, som har kunnet købes siden 2021, er gyldig i Hamburg.

Boks 5.4 Hamburg

Transportløsninger i Hamburg og regionen

S-Bahn (S-tog) Hamburg og U-Bahn Hamburg (Hamburger Hochbahn, metroen) er rygraden i den kollektive transport i Hamburg. S-toget har fire linjer, og har ca. 250 millioner passagerer om året (2023-tal). U-Bahn Hamburg har fire linjer og havde i 2023 ca. 244,5 mio. passagerer. Hamburger Hochbahn AG, som driver både U-Bahn og langt de fleste bybusser i Hamburg, havde samlet 468 mia. passagerer i 2023, hvilket er det højeste tal nogensinde og 1 mio. flere passagerer end i 2019, før covid-19. Derudover findes der også enkelte færger/havnebusser i Hamburg. Der findes dog ingen sporvogne. I Hamburg findes der forskellige aktører, der tilbyder delecykler, herunder også et samarbejde mellem Deutsche Bahn og byen Hamburg, der stiller ca. 3.700 cykler til rådighed.

I hele HVV-området findes der ca. 800 buslinjer, og i 2023 var der 1,05 mia. passagerer på tværs af alle transportmidler, hvilket er en ny rekord.

Der findes ca. 38 operatører i den kollektive transport i HVV-området. De største er S-Bahn Hamburg, som er et datterselskab af Deutsche Bahn, og Hamburger Hochbahn, som er ejet af byen Hamburg. Andre aktører er kommunale busselskaber og private busselskaber samt forskellige private og offentlige togselskaber, der driver regionaltog.

Takster og organisering af den kollektive transport i Hamburg og regionen

Takstzonerne i HVV ligner takstzonerne i hovedstadsområdet. Der findes en række små zoner, som ligger som en ring rundt om byen. Byen Hamburg ligger primært i de to zoner A og B. Til periodekort er der otte ringzoner.

Kontrakterne med operatørerne tildeles delvist gennem udbud, og delvist gennem direkte tildelinger. Ligesom i andre tyske byer ejer Hamburg en egen trafikvirksomhed. Det kommunale selskab Hamburger Hochbahn driver metroen, og en stor del af busserne i byen og regionen. Metroen og bybusserne bliver typisk ikke udbudt, men kontrakterne indgås direkte med HVV. Hamburger Hochbahn udliciterer nogle buslinjer til eksterne operatører.

I 2023 havde HVV ca. 782 mio. euro i passagerindtægter, hvilket svarer til ca. 5,8 mia. kr. Før Covid-19 var HVV's billetindtægter op til 100 mio. euro (ca. 745 mio. kr.) højere.

Kilder: HVV, hamburg.de, Hamburger Hochbahn og Deutsche Bahn.

Organiseringen i en række øvrige storbyer

I dette afsnit præsenteres de tre øvrige udvalgte byer, Wien, Oslo og Stockholm.

Wien

Wien er Østrigs hovedstad og landets største by med ca. 2 mio. indbyggere. Wien er en delstat i Østrig, og størstedelen af byens opland tilhører delstaten Niederösterreich. Regionen

⁶ Stadt Hamburg, MobiHam, 2022.

Wien defineres derfor her som takstområdet for det regionale trafikforbund VOR, som omfatter delstaterne Niederösterreich, Burgenland og Wien. VOR-området har ca. 4 mio. indbyggere og en størrelse på 23.560 km². Stadtregion Wien, som er en statistisk enhed, men ikke en politisk eller administrativ region, har ca. 2,9 mio. indbyggere og en størrelse på 5.900 km².

I Wien by havde den kollektive transport i 2023 en markedsandel på 32 pct. Bilen havde 26 pct., mens cyklen havde en markedsandel på 10 pct. og gang 32 pct. Wien er dermed et eksempel på en by, hvor bilen ikke har den største markedsandel i transporten. I stedet deler den kollektive transport og gang førstepladsen i forhold til markedsandelen. Derudover har man i Wien i 2016 afskaffet takstzonerne med en større takstreform, *jf. boks 5.5*. Østrigs klimabillet, et forholdsvis billigt årskort til den kollektive transport i hele Østrig eller enkelte delstater, er også gældende i Wien og VOR-området.

Boks 5.5 Wien

Transportløsninger i Wien og regionen

S-Bahn (S-tog) Wien er rygraden i den kollektive transport i regionen, og har derudover en funktion som hurtig bybane mellem bydelene i Wien. U-Bahn (Metroen) og S-toget er rygraden i den kollektive transport i byen. S-toget har 10 linjer. Metroen har fem linjer. I byen findes der derudover sporvognene, som ofte fungerer som en mere finmasket tilbringer til S-tog og metro. Der findes 28 sporvognslinjer. Derudover findes der i VOR-området 820 buslinjer. I hele VOR-området var der i 2023 960 mio. passagerer, deraf 792 mio. hos Wiener Linien. Operatøren Wiener Linien stiller derudover over 3.000 delecykler til rådighed, som dog ikke er integreret i takstsystemet

Takster og organisering af den kollektive transport i Wien og regionen

I Østrig findes der regionale Verkehrsverbünde (trafikforbund), som er ansvarlige for at organisere den kollektive transport i deres område og for at fastsætte de lokale takster. Dermed følger organiseringen i den kollektive transport i Wien grundlæggende den tyske model. I Wien og omegn er VOR det ansvarlige trafikforbund. VOR omfatter og ejes af delstaterne Wien, Niederösterreich og Burgenland. VOR har en bestyrelse med medlemmer fra ejerkredsen.

Taksterne i VOR-området fastsættes i et samarbejde mellem trafikvirksomhederne, men VOR bistår med koordinering på tværs. I 2023 havde VOR ca. 560 mio. euro i passagerindtægter, hvilket svarer til ca. 4,2 mia. kr. (ekskl. ungdomsbilletter).

VOR-området har siden 2016 ikke været opdelt i takstzoner. I stedet gælder enkeltbilletter i VOR altid i to timer. Ved køb af uge- eller månedsbilletter beregnes billetprisen på baggrund af distancen mellem start- og slutdestination, og her er byen Wien defineret som en storzone.

Kontrakterne med operatørerne tildeles delvist gennem udbud, og delvist gennem direkte tildelinger. Ligesom i Tyskland ejer byen Wien en egen trafikvirksomhed igennem det kommunale forsyningsselskab. Selskabet Wiener Linien driver metroen, sporvognene og en stor del af busserne i byen og regionen. Metroen, sporvogne og bybusserne bliver typisk ikke udbudt, men kontrakterne indgås direkte med Wiener Linien.

Kilder: Wiener Linien, VOR, Stadt Wien.

Oslo

Oslo er Norges hovedstad og landets største by med cirka 717.000 indbyggere. Befolkningstætheden i byen er 1.662 indbyggere per km², og byen har en størrelse på 454 km². Hovedstadsregionen, som omfatter Oslo og de omkringliggende kommuner, har cirka 1,5 mio. indbyggere. Regionen udgør 8.894 km² og har en befolkningstæthed på 174 indbyggere per km².

Oslo og regionen er den af de udvalgte byer, der i størrelse er mest sammenlignelig med København og hovedstadsområdet.

Markedsandelen af den kollektive transport var i 2023 26 pct. Dermed ligger den kollektive transport på en andenplads efter bilen på 44 pct., og før gang på 24 pct. og cykel på 5 pct., ifølge Ruters (se boks 5.6) årsrapport i 2023. Oslo har en betalingsring for biler.

Oslo by har en betalingsring for biler og har valgt ikke at nedlægge sporvognene i modsætning til fx Hamburg, hvor sporvognene blev erstattet med busser i 1978, og Stockholm, som dog er begyndt at bygge nye sporvognslinjer. Oslo er den skandinaviske by i sammenligningen, hvor kommunerne og regionen har mest direkte ejerskab over den kollektive transport igennem Ruter A/S og Sporveien A/S.

Boks 5.6 Oslo

Transportløsninger i Oslo og regionen

Der findes ikke S-tog i Oslo, men lokaltog. Disse kører i en frekvens, der ligner S-togets på de mest højfrekvente strækninger. Oslo er den eneste by i Norge, der har en metro (T-bane), som er rygraden i den kollektive transport i byen Oslo. Derudover findes der sporvogne, busser og en række færges.

I alt var der 386 mio. passagerer i den kollektive transport i Ruters område i 2023, dog eksklusive regionaltoget og lokaltog. Oslos metro havde 111 mio. passagerer, sporvognene 90 mio. passagerer, busserne 180 mio. passagerer og færgerne ca. 4 mio. passagerer. Oslo Kommune og en privat samarbejdspartner stiller derudover ca. 3.000 delecykler til rådighed.

Takster og organisering af den kollektive transport i Oslo og regionen

Organiseringen af den kollektive transport i Oslo ligner overordnet den tyske model med et kommunalt ejet trafikselskab og en stor operatør, der også er ejet af byen. Det lokale trafikselskab Ruter A/S, som dækker et område, der omfatter byen Oslo og regionen Akershus, er ejet af Oslo Kommune og Akershus. Akershus er den forvaltningsenhed i Norge, der svarer nogenlunde til Region Hovedstaden.

Ruter A/S' område dækker over 11 takstzoner. Ruter A/S står for at koordinere takster, linjer og betjeningen i deres ansvarsområde. Derudover bestiller Ruter transporten hos de forskellige operatører.

Sporveien A/S er en kommunal ejet transportoperatør, der står for at drive metroen, sporvognen og busser i Oslo på bestilling af Ruter A/S.

Det statslige norske jernbaneselskab VY A/S driver lokaltog og en række fjerntog i Oslo-området. De norske jernbaneoperatører konkurrerer med andre operatører, og de forskellige ruter tildeles igennem udbud, hvilket også gælder lokaltog i Oslo. Der findes således også andre fjerntogsoperatører i Norge, hvis tog standser flere steder i regionen, herunder Go Ahead Nordic.

Kilder: ruter.no, VY, Go Ahead Nordic, Sporveien A/S, Oslo Bysykkel.

Stockholm

Stockholm er Sveriges hovedstad og landets største by med cirka 1 mio. indbyggere og en størrelse på 422 km². Befolkningstætheden er 6.524 indbyggere per km². Region Stockholm (tidligere Stockholms Län), som svarer til Region Hovedstaden, har cirka 2,46 mio. indbyggere på 6.514 km², hvilket svarer til en befolkningstæthed på 378 indbyggere per km². Markedsandelen for den kollektive transport i Region Stockholm er ca. 32 pct. Dermed ligger den kollektive transport på en andenplads efter bilen på 46 pct., og før gang på 15 pct. og cykel på 7 pct.

Stockholm skiller sig ud på to måder. Først og fremmest reformerede man i 2017 takstsystemet således, at antallet af zonerne blev reduceret, især i forhold til enkeltbilletter. Derudover har man i løbet af 2010'erne overdraget ansvaret for den kollektive transport fra det lokale trafiksselskab SL til Region Stockholm og dens forvaltning. Stockholm har en betalingsring for biler⁷.

Boks 5.7 Stockholm

Transportløsninger i Stockholm og regionen

I Region Stockholm findes der fjern- og regionaltoget, lokalbaner og pendeltåg (S-tog) og tunnelbana (metro) og sporvogne i Stockholm by, samt buslinjer og færgeruter i hele regionen. Metroen drives af private operatører, som får tildelt kontrakten efter udbud. Pendeltåget drives af det statslige jernbanelsselskab SJ, sporvognene drives af AB Stockholms Spårvägar (SS), som er et privatejet aktieselskab. De forskellige lokalbaner, bus- og færgelinjer drives af en række forskellige offentlige og private aktører.

I 2023 havde den kollektive transport i Region Stockholm ca. 853 mio. passagerer (eksklusive regionaltoget). Pendeltåget havde 332 mio. passagerer, t-banen 124 mio. passagerer, sporvognene 68 mio. passagerer, busserne 326 mio. passagerer og færgerne ca. 1,5 mio. passagerer.

Takster og organisering af den kollektive transport i Stockholm og regionen

Den kollektive transport i Region Stockholm bliver forvaltet af en trafikforvaltning i Region Stockholm, som koordinerer den kollektive transport, og har det overordnede ansvar for takster, køreplaner, udbud med videre. Storstockholms Lokaltrafik A/S (SL) har tidligere haft denne opgave, men fungerer efterhånden kun som et fælles varemærke for den kollektive transport i regionen. Det betyder, at fx metroen, sporvogne og lokalbaner kører i SL's farver og bruger SL's brand, selvom de bliver drevet af andre operatører på baggrund af udbud. SL er ansvarlig for kundeinformation og billetsalget, og har dermed en funktion, der ligner DOT i Hovedstadsområdet. SL er ejet af regionen.

Der findes en takst-storzone i Region Stockholm.

Kilder: sl.se, Stockholms Spårvägar, Region Stockholm, SJ.

5.4 Opsummering

Ekspertudvalget har gennemført en analyse af den kollektive transport i Region Skåne med det formål at identificere mulige inspirationskilder til organiseringen af den kollektive transport i Danmark.

Derudover har ekspertudvalget søgt inspiration i udenlandske storbyer, navnlig Hamburg, Wien, Stockholm og Oslo, fordi udvalget også skal forholde sig til det særligt tætte transporttilbud i hovedstadsområdet. Disse byer har til fælles, at den kollektive transport har en højere markedsandel i byerne, end det er tilfældet i København. Region Skåne har ligeledes en markant højere markedsandel af den kollektive transport end det er tilfældet i de danske regioner.

Region Skånes organiseringsmodel fremhæves ofte som en stor succes på grund af stigende passagertal i løbet af de seneste år. Det må dog antages, at en væsentlig del af forklaringen på denne stigning ikke skal findes i organiseringsmodellen, men skyldes et øget serviceniveau i

⁷ Deloitte, Deloitte City Mobility Index – Stockholm, 2020.

den kollektive transport, som er et resultat af betydelige investeringer. Disse investeringer har dog, som kapitlet har vist, ikke kunnet overføres en til en til stigende passagertal, og passagertallene er steget i mindre grad end driftstilskuddet til den kollektive transport i Region Skåne. Det betyder dog ikke, at organiseringen af den kollektive transport slet ikke spiller en rolle for betjeningsniveauet i den kollektive transport og for passagertallene. Skånes strategiske net i den kollektive transport bestående af både regionaltoget og -bus er fx blevet implementeret på baggrund af en strategisk plan fra regionens og Skånetrafikens side.

I den tyske model har især storbyerne med deres kommunalt ejede transportoperatører en mere direkte mulighed for at påvirke planlægningen og betjeningsniveauet i den kollektive transport, og det kan være nemmere at integrere planlægningen af den kollektive transport og byplanlægningen, fordi begge dele i sidste ende er forankret i bystyret. Hvorvidt denne model påvirker passagertallene i den kollektive transport er dog svært at kvantificere.

Med hensyn til organiseringen af takstsystemet findes der både byer med en enkel takststruktur og høje passagertal i den kollektive transport (fx Wien og Stockholm), og byer med en kompliceret takststruktur og høje passagertal i den kollektive transport (fx Hamburg). Dermed giver disse internationale cases ikke et entydigt svar på, hvorvidt et enkelt takstsystem kan føre til flere passagerer. Tilsvarende indikerer gennemgangen af de forskellige organisationsmodeller, at organiseringen ikke alene kan forklare afvigelserne i passagertallene. Det er med andre ord ikke givet, at der i alle tilfælde er en direkte sammenhæng mellem organisationsmodellen og brugen af kollektiv transport i en konkret by eller region. Forhold som politiske prioriteringer, niveauet for offentlige tilskud, geografiske forhold, der i højere eller mindre grad tilskynder til cykling og gang og udgifter til biltrafik (herunder fx vejafgifter) vil også spille ind i væsentlig grad. Det vil også have en betydning, hvordan de forskellige transportmidler og deres køreplaner og takster spiller sammen, og hvor veludbygget og -planlagt de forskellige net er i forhold til den eksisterende efterspørgsel i byerne.

Udvalget finder det dog, som det vil fremgå af rapportens del 3, nyttigt i overvejelserne om mulige modeller for organiseringen af den kollektive transport i Danmark at hente inspiration fra både Skåne og de andre gennemgåede storbyområder.

Del 3 – Modeller for organisering af den lokale kollektive transport

Ekspertudvalget har i del 2 afdækket den nuværende organisering og rammevilkår samt organiseringens svagheder og styrker, og har hentet inspiration om organisering af kollektiv transport fra udlandet.

I henhold til kommissoriet skal udvalget ”(...) se på organiseringen af den kollektive transportsektor for så vidt angår de regionale trafikselskaber og give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov” og ”(...) tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde, der afrapporteres foråret 2024.” Udvalget er endvidere blevet anmodet i et brev fra Transportministeriet om at præsentere flere modeller.

På baggrund af del 2 og kommissoriet, brevet fra Transportministeriet og udvalgets første delrapport (maj 2024), har udvalgets arbejde udmøntet sig i en række vurderingskriterier og fire forskellige modeller for organiseringen af den lokale kollektive transport. For at spænde et handlingsrum ud, har udvalget analyseret fordele og ulemper ved disse modeller ud fra de fastsatte vurderingskriterier.

I kapitel 6 redegøres for vurderingskriterierne for organiseringen af den kollektive transport.

I kapitel 7 introduceres arbejde med organiseringsmodeller.

I kapitel 8-11 opstilles fire modeller for organisering af den lokale kollektive transport.

I kapitel 12 behandles tværgående temaer i relation til organiseringen af den lokale kollektive transport.

I kapitel 13 opsummeres udvalgets overvejelser om det videre arbejde frem mod den endelige afrapportering, hvor videre analyser af takster og økonomi, nye transportløsninger og organiseringsmodeller sammenkædes.

Kapitel 6. Vurderingskriterier for organiseringen af den lokale kollektive transport

Udvalget har identificeret en række potentialer og udfordringer for den lokale kollektive transport i forbindelse med udvalgets første delrapport (maj 2024) og i afdækningen af styrker og svagheder ved den nuværende organisering i kapitel 4. Sammen med kommissoriet for ekspertudvalgets arbejde og brev fra Transportministeriet til ekspertudvalget (jf. appendiks II) har dette udmøntet sig i en række kriterier, som udvalget bruger til at vurdere forskellige organiseringsmodeller. Udvalget vurderer, at disse kriterier er vigtige for at imødekomme udfordringerne i dag og skabe en robust og fremtidssikret organisering af den kollektive transport.

De seks vurderingskriterier er:

1. **Kunden i centrum.** Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.
2. **Et strategisk hovednet.** Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkøbt lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.
3. **Nye, fleksible transportløsninger.** Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger især i landdistrikter og mindre byer, der både er koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.
4. **Særligt for store byer og hovedstadsområdet.** Understøtter et effektivt, sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.
5. **Et lokalpolitisk forankret ansvar.** Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokale mobilitetsbehov.
6. **Økonomisk effektivitet.** Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.

I den første delrapport (maj 2024) vurderer udvalget, at et godt transporttilbud forudsætter, at der er et strategisk hovednet af tog- og buslinjer, som understøtter mobiliteten mellem by og land, og som kan betjene byerne. Endvidere konkluderer udvalget, at fremskrivninger af befolkningsudvikling og indkomst viser en fortsat urbanisering og indikerer, at kundegrundlaget for den traditionelle, rutebundne kollektive transport vil fortsætte med at falde i de mindre byer og på landet.

Udvalget vurderer i forlængelse heraf, at der er behov for at bringe andre transportløsninger i spil i landdistrikterne og i de mindre byer, herunder nye, fleksible løsninger, der i højere grad kan sikre en fladedækning, der supplerer hovednettet. Dertil fandt udvalget, at et strategisk fokus på busfremkommelighed, udvikling af det kollektive tilbud i de større byer samt et systematisk fokus på knudepunkter er vigtige elementer i et fremtidigt kollektivt transportsystem.

I kapitel 4 har udvalget afdækket styrker og svagheder ved den nuværende organisering. De væsentligste styrker, som udvalget har identificeret, skal i videst muligt omfang videreføres i en eventuel ny organisering af den lokale kollektive transport. Tilsvarende vil udvalget også i

opstillingen af organiseringsmodeller have fokus på at imødegå de væsentligste svagheder, som er identificeret ved den nuværende organisering. I boks 6.1 ses de centrale styrker og svagheder fra opsamlingen af kapitel 4.

Boks 6.1. Centrale styrker og svagheder ved den nuværende organisering fra kapitel 4

Styrker

- Kommunalbestyrelsernes rolle i prioriteringerne i forhold til den kollektive transport sikrer et lokalt politisk forankret ansvar, og den kommunale viden om lokale forhold understøtter et samspil med de øvrige opgaver.
- Regionernes geografiske størrelse understøtter løsninger på udfordringer, der går på tværs af kommunegrænser, og kan understøtte en stordrift i brugen af fleksible transportløsninger. Trafikselskabernes specialiserede viden og størrelse understøtter økonomisk effektivitet.
- Trafikselskabernes tværgående ansvar og det delte ejerskab mellem kommuner og regioner understøtter lokale og tværkommunale behov og et bredere ansvar for kunden.
- Udbud og indkøb af bus trafik hos private busoperatører bidrager til økonomisk effektivitet.
- Én indgang for kunderne til fremsøgning af rejser og billetter samt et billetsystem på tværs af transportformer gennem Rejekort og Rejseplan A/S-produkter understøtter, at kunden sættes i centrum.

Svagheder

- Reguleringen af trafikselskaberne begrænser muligheden for at gøre brug af og udvikle nye fleksible løsninger.
- Manglende formaliseret og operationelt samarbejde på tværs af stat, regioner og kommuner svækker muligheden for at sammentænke planlægningen af den kollektive transport. Det svækker den økonomiske effektivitet og muligheden for at sætte kunden i centrum.
- Der er ikke et entydigt ansvar for arbejdet med at udvikle et strategisk hovednet.
- Det delte ejerskab af den kollektive transport mellem kommuner og regioner kan hæmme udviklingen, idet ansvaret er diffust, og ingen myndighed ser den kollektive transport som en central opgave, hvilket vanskeliggør en sammenhængende planlægning.
- Incitamentsstrukturerne hæmmer økonomisk effektivitet i regionernes prioriteringer.
- Trafikselskabernes geografiske områder afspejler ikke alle steder pendlingsmønstre og rejsemønstre, hvilket kan gøre det vanskeligt for selskabet at sikre et effektivt transportsystem.
- Etårige bevillinger til trafikselskaberne kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene, hvilket kan skabe utryghed om tilbuddet hos kunderne.
- De begrænsede lånemuligheder til kommuner og regioner kan hæmme langsigtede investeringer i kollektiv trafik og udvikling.

Af kommissoriet for udvalgets arbejde fremgår, at udvalget skal ”... give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov. Organiseringen skal kunne håndtere nye transportløsninger og nye takstsystemer i henhold til fase 1 og 2. Udvalget skal med sine anbefalinger tage højde for, at der skal være sammenhæng mellem lokal viden om efterspørgsel og mobilitetsbehov, løsningsrum og beslutningsansvar.” Dette vil udvalget tage højde for på tværs af kriterierne. Udvalget har endnu ikke gennemført analyserne af mulige takstsystemer, men vurderer, at eventuelle ændringer på dette felt vil være dækket af de valgte kriterier, herunder kriterie 1 og 6.

Hvert kriterie beskrives nedenfor, herunder hvorfor udvalget fremhæver dette som retningsgivende, ligesom den nuværende organisering af lokal kollektiv transport er vurderet i henhold til hvert kriterie.

1. Kunden i centrum

Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.

Organiseringen skal understøtte, at planlægningen af den kollektive transport både er langsigtet/fremsynet og helhedsorienteret med kunden i centrum. Det betyder for det første, at kunden inddrages i samskabelse om den kollektive transport således at tilbud og service skaber værdi for kunden. Det betyder for det andet, at organiseringen understøtter, at planlægningen tager højde for gensidige afhængigheder mellem byudvikling og transporttilbud, udviklingen i transportvaner, den teknologiske og digitale udvikling og den demografiske udvikling.

Det indebærer, at organiseringen skal understøtte, at de beslutningstagende aktører i den kollektive transport samarbejder om planlægningen af transporttilbud og kundevendte aktiviteter i formaliserede og operationelle samarbejder, hvor fælles perspektiver for den kollektive transport drøftes og koordineres ud fra kundens forudsætninger. Organiseringen skal hertil understøtte systematisk vidensindsamling om blandt andet den kollektive transports værdi for kunden og den helhedsorienterede planlægning.

Aktørerne skal endvidere sikre, at der findes én fælles indgang for kunden, så kunden, digital eller ikke-digital, sættes i centrum på tværs af transporttilbud, kommunikation, kundeservice, billettering og planlægning. Organiseringen af aktører skal understøtte et incitament til at tage ansvar for kundeoplevelsen.

Det er vigtigt for kunderne at have et overblik over, hvilke tilbud der er tilgængelige hvornår og til hvilken pris, samt hvor der kan bookes og betales. Der skal samtidig være et kontaktpunkt i tilfælde af driftsforstyrrelser, udebleven kørsel mv. Det kan være i form af en fælles digital løsning, der binder forskellige transporttilbud, herunder også nye, fleksible løsninger, sammen for kunder og udbydere, hvor der ligeledes skal findes løsninger til ikke-digitale borgere. Det kan fx være via fælles telefonnummer og kundecenter til personlig betjening (se første delrapport, maj 2024).

Det er i forlængelse heraf et ønske fra regeringen, *jf. brev fra Transportministeriet til ekspertudvalget*, at der i arbejdet med organisering af sektoren er fokus på at sikre en hensigtsmæssig model for forankring af ejerskabet af Rejsekort & Rejseplan A/S. Modellen skal understøtte en effektiv drift af selskabets opgaver, have fokus på at fremme inddragelse af tredjeparter samt en hensigtsmæssig model for forankring af takstkompetencen.

Vurdering af den nuværende organisering

Udvalget har vurderet (kapitel 4), at det er en svaghed ved den nuværende organisering, at der ikke er formaliseret og operationelt samarbejde om et helhedsorienteret kollektivt transportsystem på tværs af de tre myndighedsniveauer – kommuner, regioner og stat. Det er en svaghed i forhold til at sætte kunden i centrum, da den trafikale planlægning sker separat

gennem henholdsvis statens trafikplan og trafikselskabernes mobilitetsplaner fremfor i formaliserede og operationelle samarbejdsfora med et fælles og kundecentreret perspektiv.

Udvalget ser det derimod som en styrke ved den nuværende organisering, at der i dag er et fælles landsdækkende billetsystem i Rejsekort og en fælles informationsplatform i Rejseplanen (se kapitel 4), der planlægges en videreudvikling af.

2. Et strategisk hovednet

Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkøbt lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.

Organiseringen af den kollektive transport skal understøtte, at et strategisk hovednet kan planlægges, drives og udvikles på tværs af geografier.

Udvalget har i første delrapport (maj 2024) peget på, at der skal udvikles et strategisk hovednet af rutebundne busser og tog, som muliggør transport af mange mennesker. Det strategiske hovednet skal sikre sammenhæng på tværs af landet, mellem regioner og mellem de mellemstore og større byer. Udviklingen af et strategisk hovednet har ikke mindst betydning for de mellemstore byer, der lige som de største byområder oplever stigende udfordringer med blandt andet trængsel.

Den konkrete afgrænsning af det strategiske hovednet vil variere på tværs af landet, men udvalget vurderer, at det generelt skal være kendetegnet ved nogle overordnede principper for at understøtte borgernes effektive, samlede rejsekæde, *jf. boks 6.2*.

Boks 6.2. Principper for det strategiske hovednet

Det strategiske hovednet skal være rygraden i det samlede kollektive transportsystem og samtidig understøtte borgernes effektive, samlede rejsekæde.

Herunder skal hovednettet:

- Bestå af strækninger med langsigtet perspektiv af national og regional betydning.
- Bestå af kollektive transporttilbud med høj kapacitet og komfort.
- Tilbyde en høj frekvens og rejsehastighed for de rejsende mellem de store og mellemstore byer og store rejsedestinationer.
- Understøtte gode forbindelser til de mindre byer og landdistrikter, herunder med gode opkoblinger via trykke knudepunkter.

Det konkrete snit mellem hvad der betragtes som det strategiske hovednet og lokale kollektive trafikløsninger kan i praksis lægges forskelligt, og forskellige afgrænsninger kan have deres fordele og ulemper. Dette er behandlet nærmere i kapitel 9.

Det strategiske hovednet skal udvikles med blik for gode koblinger til de nye, fleksible transportløsninger og sammenhæng til den øvrige lokale kollektiv transport, herunder lokalbusser, i attraktive knudepunkter. Organiseringen skal således sikre et samspil mellem den statslige og lokale transportplanlægning.

Ydermere skal organiseringen understøtte, at planlægningen af den kollektive transport ses i sammenhæng med den fysiske planlægning, herunder planlægning af erhverv, bosætning, gang- og cykelstinet samt servicetilbud, idet der ofte er en gensidig afhængighed mellem

planlægningen og de trafikale løsninger. De trafikale løsninger kan være en forudsætning for planlægningen – samtidig er planlægningen også med til at understøtte, at der er kunder til transportsystemerne.

Vurdering af den nuværende organisering

I kapitel 4 har udvalget peget på, at den nuværende organisering, hvor både kommuner og regioner har ansvar for centrale buslinjer, mens stat og regioner har ansvaret for tognettet, har den svaghed, at den hæmmer sikringen af et strategisk hovednet.

Ansvar for hovednettet er i dag spredt på flere aktører, og den nuværende organisering sikrer ikke et formaliseret og operationelt samspil mellem den statslige, regionale og kommunale transportplanlægning. Det kan vanskeliggøre de nødvendige prioriteringer planlægningen og udviklingen af et strategisk hovednet.

3. Nye, fleksible transportløsninger

Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger især i landdistrikter og mindre byer, der både er koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.

Organisering af den kollektive transport skal understøtte udvikling og prioritering af nye, fleksible transportløsninger, herunder set i sammenhæng med det strategiske hovednet.

Ekspertudvalget har i første delrapport (maj 2024) vurderet, at gode adgange til et strategisk hovednet for de borgere, der bor længere væk fra nettet, kan understøttes med en række nye, fleksible transportløsninger. Det gælder ikke mindst i områder, hvor udbuddet af rutebundne kollektive transportløsninger er begrænset eller helt nedlagt. Konkret har udvalget konkluderet, at nogle af tilbuddene kan indrettes, så de kan fungere som *first/last mile*-løsninger i forhold til det strategiske hovednet, hvilket vil sikre tilgængelighed fra landområderne, men også bidrage til at udnytte kapaciteten og understøtte økonomien i det øvrige net. Udvalget har i den forbindelse vurderet, at der er risiko for forringelse af det kollektive transporttilbud, hvis der ikke sikres en kundeorienteret, fælles ramme om tilbuddene. En sådan ramme skal understøtte, at tilbuddene fremstår koordinerede og overskuelige for den enkelte borger, så man har sikkerhed for at komme frem.

Udvalget vurderer således i første delrapport (maj 2024), at det i arbejdet med nye, fleksible løsninger er særligt vigtigt at have fokus på, at der præsenteres transporttilbud, som er sammenhængende over for kunderne, og hvor der er smidige overgange mellem løsningerne, når flere forskellige løsninger er i spil både i forhold til de åbne og visiterede transporttilbud. Det gælder fx også udviklingen af knudepunkter, der kobler de nye, fleksible løsninger og hovednettet sammen, se vurderingskriterie 2 og 3.

Vurdering af den nuværende organisering

Udvalget har vurderet (se kapitel 4), at det er en svaghed i den nuværende organisering, at trafikalselskaberne kun i begrænset omfang har hjemmel til at levere og koordinere de nye, fleksible løsninger grundet den afgrænsende definition af trafikalselskabernes opgaveområder. Dette hæmmer, at kunden tilbydes et samlet og sammenhængende fladedækkende transporttilbud, og det hæmmer en fuld udnyttelse af et strategisk hovednet i tyndere befolkede områder, hvor de nye, fleksible løsninger kan kobles til et strategisk hovednet.

4. Særligt for store byer og hovedstadsområdet

Understøtter et effektivt, sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.

De omstændigheder, at transportbuddet er større, bystrukturen og trafikken er tættere, og at der er flere aktører, øger kompleksiteten i trafikplanlægningen i de store byer og særligt i hovedstadsområdet. Det stiller særlige krav til organiseringen af den kollektive transport i relation til at understøtte udviklingen af et sammenhængende transportsystem.

I den første delrapport (maj 2024) vurderer udvalget, at befolkningstætheden og det store passagergrundlag i hovedstadsområdet og i de tre store byer medfører, at både bus og baner er velegnede transportformer, og at der er behov for høj kapacitet til rejsestrømmene ind og ud af byerne og i byerne. Samtidig er der i de store byer en række særlige problemstillinger i forhold til fx trængsel på vejene, der påvirker både bil- og bustrafikken.

Det fremgår endvidere af *brevet fra Transportministeriet til ekspertudvalget*, at der i arbejdet med organiseringsmodeller skal tages højde for de særlige forhold omkring struktur og rutenet i hovedstadsområdet.

Vurdering af den nuværende organisering

I kapitel 4 vurderer udvalget, at særligt *hovedstadsområdet* men til en vis grad også de store byer er kendetegnet ved flere aktører i den kollektive transport, og at det besværliggør en tværgående og helhedsorienteret planlægning og prioritering af et effektivt og attraktivt transporttilbud.

Der er dog i dag et formaliseret samarbejde på Sjælland ved DOT (Din Offentlige Transport), som fokuserer på de kundevedtøgte aktiviteter, således at kunden har én indgang til de mange aktører.

5. Et lokalpolitisk forankret ansvar

Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokalt mobilitetsbehov.

Organiseringen skal understøtte, at det politiske niveau har de formelle kompetencer og de juridiske rammer til at træffe de beslutninger, der skal træffes, samt støttes af faglig viden om det lokalområde og de mobilitetsbehov, som beslutningerne omhandler. Et lokalpolitisk forankret ansvar understøtter i den forbindelse, at den kollektive transport planlægges efter de lokale behov og i sammenhæng med den øvrige planlægning, udvikling og servicetilbud.

Det fremgår i forlængelse heraf af kommissoriet for ekspertudvalgets arbejde, at udvalget skal "... tage højde for, at der skal være sammenhæng mellem lokal viden om efterspørgsel og mobilitetsbehov, løsningsrum og beslutningsansvar."

Vurdering af den nuværende organisering

Udvalget har vurderet (se kapitel 4), at det er en styrke ved den nuværende organisering, at der sker en lokalpolitisk prioritering, hvor kommunalbestyrelserne står demokratisk til ansvar for borgerne. De kan prioritere omfanget af kollektiv transport i henhold til de lokale behov, og kan samtidig prioritere på tværs af serviceområderne, hvilket giver dem fleksibilitet i

deres opgaveløsning. Dette betyder, at kommunalbestyrelsen kan vælge at op- eller nedprioritere et konkret serviceområde på bekostning af - eller til fordel for - et andet. Isoleret set vil det medføre, at bevillingerne til kollektiv transport bliver mere uforudsigelige.

Det er også kommunerne, der har ansvaret for udvalgte visiterede kørselsordninger. Det er ligeledes kommunalbestyrelsen, som sætter retningen for lokalområdernes udvikling i forhold til den fysiske planlægning, hvor bosætning, erhverv og servicetilbud hænger sammen med planlægning af den kollektive transport, og skal understøttes af den kollektive transport.

I kapitel 4 har udvalget vurderet, at det er en styrke, at regionernes har et større geografisk perspektiv end kommunerne. Endvidere kan regionerne i langt mindre grad end kommunerne prioritere på tværs af opgaveområder, idet den kollektive transport i regionerne prioriteres inden for rammen til regional udvikling, som den kollektive transport udgør størstedelen af. Herudover har regionerne alene ansvaret for sygehusplanlægning og ikke øvrig planlægning. Regionerne kan udarbejde regionale udviklingsplaner, men denne mulighed bortfalder fra 2027 som følge af aftalen om en sundhedsreform.

6. Økonomisk effektivitet

Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.

Organiseringen af den kollektive transport skal give mulighed for, at transportsystemet planlægges og udvikles i takt med borgernes mobilitetsbehov, og at der foretages prioritering på tværs af transportløsninger med henblik på at opnå bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme.

Dette indebærer både en prioritering på tværs af fx tog og bus og på tværs af traditionelle og nye, fleksible transportløsninger. Det indebærer også en prioritering på tværs af geografier, fx inden for en landsdel.

Organiseringen skal skabe de bedste betingelser for omkostningseffektiv drift, hvor der prioriteres til gavn for kunderne, og hvor der undgås suboptimering og silotænkning. Det understøtter også at den samfundsmæssige nytte af kollektiv transport på andre velfærdsområder realiseres. Samtidig skal rammevilkårene give incitament til at inddrage private transporttilbud og private aktører til at forbedre og investere i den kollektive transport, herunder understøtte innovation.

Udvalget har i første delrapport (maj 2024) vurderet, at det ikke er økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder og i områder med spredt beboelse med (flere af) de traditionelle rutebundne løsninger. Der er derfor behov for et fokus på at bringe andre transportløsninger i spil i landdistrikterne og i de mindre byer. Organiseringen skal understøtte, at en sådan prioritering sker, der hvor det er relevant.

Vurdering af den nuværende organisering

Trafikselskaberne har fokus på, at deres opgaver skal løses så omkostningseffektivt som muligt, og selskaberne skal præstere en så effektiv drift som muligt.

Udvalget har i kapitel 4 peget på, at det er en styrke, at trafikselskaberne i dag både har samlet faglige kompetencer på flere tværgående områder, såsom kundevendte aktiviteter og drift, og samtidig har en vis volumen i forbindelse med udbud af bustrafikken.

Udvalget har dog samtidig vurderet, at det er en svaghed, at kombinationen af mange aktører og fraværet af et tværgående politisk forankret ansvar skaber mange grænseflader i den kollektive transport, og svækker muligheden for sammentænkning og tværgående prioritering. Det medfører samtidig, at der ikke skabes grundlag for en helhedsbetragtning i forhold til udvikling af et bedre tilbud til kunderne, og indebærer risiko for uenigheder om opgavernes placering og håndtering. Der kan fx opstå uenighed om grænsefladen mellem ruter, om hvorvidt de er kommunale eller regionale og mellem kommuner om ruter, der betjener mere end én kommune. Det kan skabe situationer, hvor fx kommuner kan "køre på frihjul" på regionens transporttilbud eller omvendt. Samtidig er der i relation til privatbanerne incitamentsstrukturer, som hæmmer økonomisk effektivitet i regionernes prioriteringer.

Endvidere har ekspertudvalget i første delrapport (maj 2024) afdækket, at der kan være grundlag for effektivisering af driften, når den visiterede kørsel indgår i trafikselskabernes opgaveportefølje på flextrafik-området, det vil sige sammen med den åbne flextrafik. Fordelelen kan opstå i forbindelse med udbud og tilrettelæggelse af de konkrete kørsler ved en kobling mellem disse to. Der er således risiko for suboptimering ved at adskille planlægningen og udførelsen af de to typer flextrafik.

Udvalget har vurderet det som en svaghed ved den nuværende organisering, at begrænsede lånemuligheder kan gøre det svært for kommuner og regioner at prioritere investeringer i kollektiv transport, hvor gevinsterne for kunderne og trafikselskaberne ligger langt ude i fremtiden, og hvor den økonomiske effektivitet har et mere langsigtet perspektiv. Udvalget har endvidere vurderet det som en svaghed, når etårige bevillinger til trafikselskaberne indebærer stop-and-go-situationer i transporttilbuddene, hvilket blandt andet svækker arbejdet med at sætte kunden i centrum.

Kapitel 7. Indledende om organiseringsmodeller

Udvalget skal give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov. Organiseringen skal kunne håndtere nye transportløsninger.

Udgangspunktet for udvalgets arbejde med organiseringsmodeller er den organisering, der er i dag, hvor der er regionale trafikselskaber, og hvor både kommuner og regioner har en rolle i den kollektive transport, *jf. kapitel 3*. På baggrund af aftalen om en sundhedsreform skal der dog under alle omstændigheder foretages en justering af lov om trafikselskaber, som følge af at regionerne på Sjælland bliver lagt sammen til en region: Region Østdanmark. Disse ændringer berører alene Movia, og eftersom både Region Hovedstaden og Region Sjælland allerede i dag er dækket af Movia, vil der alene være tale om mindre lovtekniske tilpasninger.

For at spænde et mulighedsrum ud, har udvalget ud fra dette udgangspunkt opstillet fire forskellige modeller eller veje man kan gå, og analyseret fordele og ulemper ved disse modeller ud fra vurderingskriterierne opstillet i kapitel 6. En del af kompleksiteten i den lokale kollektive transport kan tilskrives de mange aktører og det delte ansvar mellem disse. For at imødegå denne udfordring har det været et udgangspunkt for udvalget at sætte kunden i centrum, hvilket blandt andet betyder, at kunderne ikke skal møde flere aktører end der er i dag. På denne baggrund fastholder alle modeller det antal aktører, kunderne møder i dag, og i model 2 til 4 reduceres antallet af myndigheder involveret i planlægningen af kollektiv transport.

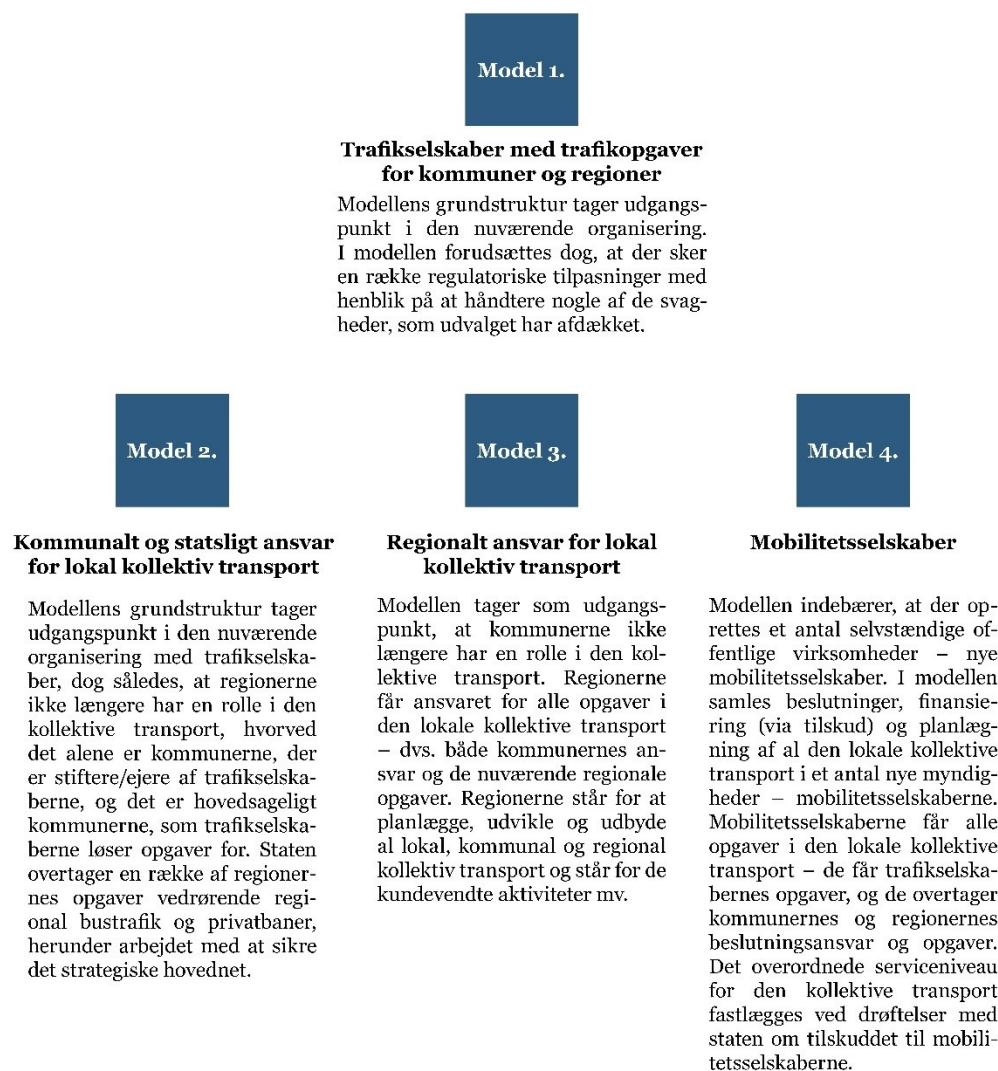
Udvalget har for det første undersøgt, hvordan man kan indrette opgaveløsningen i den kollektive transport mere hensigtsmæssigt inden for den nuværende organisering, således at aktørerne bedre kan arbejde helhedsorienteret og driftseffektivt med kunden i centrum, og således at aktørerne får mulighed for at udvikle transporttilbuddene inden for rammerne af den kollektive transport. I denne organisering – i model 1 – foretages således ingen organisatoriske ændringer, men der lægges op til en række ændringer af de regulatoriske rammer.

På baggrund af tilpasning af regionernes opgaver som følge af den politiske aftale om en sundhedsreform samt Sundhedsstrukturkommissionens anbefalinger undersøges i model 2 en organisering, hvor regionerne ikke længere har ansvaret for kollektiv transport, og der foretages en række ændringer i opgavefordelingen mellem de finansierende myndigheder (kommuner, regioner og stat). Der vil med modellen fortsat være trafikselskaber, der ligesom i model 1 gives andre regulatoriske rammer, mens kommuner og stat overtager regionernes opgaver.

Udvalget har endvidere ladet sig inspirere af indretningen af den kollektive transport i Skåne. Her har regionerne – helt i modsætning til model 2 – hovedansvaret for den lokale kollektive transport, mens kommunerne ikke har et ansvar. I model 3 er det således regionen, der er den besluttende og finansierende myndighed. I Skåne har man valgt at lade varetagelsen af den kollektive transport indgå i en regional forvaltningsenhed, mens udvalget peger på, at det i en dansk kontekst både vil være muligt at lade forvaltningen løse opgaven internt eller at løse opgaven gennem et selskab i lighed med de nuværende trafikselskaber.

Endeligt har udvalget med model 4 belyst en organiseringsmodel, hvor der etableres en helt ny enhed i den kollektive transport, der overtager opgaver og kompetencer fra både kommuner, regioner og trafiksselskaber. I model 4 oprettes således et antal selvstændige offentlige virksomheder, mobilitetsselskaber, som får den fulde beslutningskompetence på området og finansieres ved et statsligt tilskud. Denne model vil indebære, at mobilitetsselskabernes kompetencer udvides betydeligt i forhold til de nuværende trafiksselskabers kompetencer, og at beslutningsstrukturen ændres markant.

Figur 7.1. Overblik over de fire modeller om organisering af lokal kollektiv transport



Ud over de fire modeller har udvalget overvejet en række tværgående temaer, som behandles i et selvstændigt kapitel. Der er tale om temaer, der hver især berører alle eller de fleste af modellerne, og problemstillingerne er ofte ens for flere af modellerne. Det drejer sig om størrelse og geografisk afgrænsning af trafiksselskaber/mobilitetsselskaber, håndtering af de nye, fleksible transportløsninger, som er beskrevet i udvalgets første delrapport (maj 2024), transaktionsomkostninger ved en ændret organisering, ejerskab af Rejsekort & Rejseplan og Flexdanmark mv., placering af takstkompetencen, og hvorledes Bornholm og ø-kommuner indgår i den enkelte organiseringsmodel.

Alle modeller vil i større eller mindre grad indebære ændring af lovgivningen, der regulerer området. I forbindelse med disse lovændringer vil det være relevant at overveje øvrige behov for modernisering af reguleringen, herunder en række mere tekniske forslag mv. der i forbindelse med udvalgsarbejdet er modtaget fra blandt andet trafikselskaberne.

7.1. Overvejelser om organisationsform og samarbejdsfora

Udvalget har i forbindelse med de fire organiseringsmodeller overvejet, hvilke organisationsformer, der er mest hensigtsmæssig i den lokale kollektive transport. Det skyldes blandt andet, at den valgte organisationsform/selskabskonstruktion har betydning for styringen af den konkrete organisation og betydning for dennes manøvrerum/rammevilkår, hvilket dog også i høj grad er defineret ved, hvilke ejere organisationen har.

Både i model 1 og 2 er der fortsat trafikselskaber, der oprettes som fælleskommunale selskaber, ligesom det er tilfældet i dag – i model 2 dog uden regioner. I model 3 kan regionerne vælge at oprette regionale trafikselskaber eller varetage opgaven i en forvaltningsenhed i regionen. I model 4 er der ikke længere trafikselskaber, og der skal tages stilling til, hvilken organisationsform, der kan anbefales for mobilitetsselskaberne.

De offentlige selskaber inden for kollektiv transport er organiseret på forskelligvis, jf. kap. 3.3. Udover fælleskommunale selskaber, som de regionale trafikselskaber er i dag, er der partnerselskaber (Odense Letbane), interessentskaber (Aarhus Letbane og Hovedstadens Letbane), aktieselskaber (Rejsekort & Rejseplan) og en selvstændig offentlig virksomhed (DSB).

Selskabsformerne inden for den kollektive transport er i modsætning til fx dele af forsyningsområdet ikke reguleret ud fra princippet om, at driften skal hvile i sig selv. Derimod er de offentlige selskaber på kollektiv transportområdet reguleret ud fra en præmis om, at kollektiv transport kræver offentlige tilskud, selvom passagererne betaler for benyttelsen af transporten. Derfor modtager selskaberne tilskud/indskud/kontraktbetaling fra deres ejere/kontraktspartner for, at driften i selskabet kan balancere.

Forskellige typer af selskabskonstruktioner har i henhold til lovgivningen forskellige rammevilkår, herunder særligt i relation til ejernes forpligtelser over for selskabet/hinanden og i relation til de økonomiske rammer/muligheder.

Forskellige typer af selskabskonstruktioner har også forskellige styringsformer og forskellige relationer til ejerne. Valget af selskabsform har fx betydning i forhold til valg af bestyrelse/sammensætningen af bestyrelsen, og om ejerne har instruktionsbeføjelse i forhold til de bestyrelsesmedlemmer, som den enkelte ejer har udpeget. I fælleskommunale selskaber har ejerne instruktionsbeføjelse, mens ejere i aktieselskaber ikke har instruktionsbeføjelse – uanset at ejeren i sidste ende i princippet kun hæfter med sit indskud i selskabet – men hæfter for aktieselskabets forpligtelser til denne offentligretlige opgave. Dertil kommer, at der også er forskellige regler i forhold til regnskabsaflæggelse afhængig af selskabskonstruktion.

Udvalget vil i arbejdet med organiseringsmodeller ikke have et fokus på, hvilken selskabsform, der er tale om, i de modeller, der måtte indeholde selskaber. Udvalget lægger således vægt på de rammevilkår, begrænsninger og beføjelser mv., som de enkelte enheder skal have, hvorefter det vil være op til lovgiver at afgøre, hvilken selskabsform der er den bedst egnede

til at opfylde formålet. I forlængelse heraf bemærker udvalget, at lovgiver eller de lokale stiftere af den relevante organisation med henblik på at give retning for organisationen kan overveje at eksplicitere nogle overordnede formål eller en overordnet strategi for organisationens arbejde med den kollektive transport.

Ud over en klar ansvarsfordeling for de konkrete opgaver i den kollektive transport er det også de mange selskaber på området – uanset valg af organiseringsmodel i øvrigt – tillige vigtigt at skabe nogle effektive og forpligtende samarbejdsfora for selskaberne/aktørerne på området.

Kollektiv transport er ikke et mål i sig selv, men et middel til at understøtte et effektivt arbejdsmarked, bosætningsmuligheder, og såvel planlægningen som driften af den kollektive transport skal derfor understøtte lokale ønsker og behov, transport til uddannelser/arbejde, fritidskørsel, kommunal planlægning mv.

Samtidig er der en række faktorer, der har tæt sammenhæng med udførelsen af kollektiv transport. Det gælder fx samspil med de statslige og særligt de kommunale vejmyndigheder, der stiller infrastruktur til rådighed (og løbende har vejarbejder, trafikdæmpning mv., der påvirker særligt den kollektive transport på vejnettet). Herudover er der gensidige afhængigheder særligt i banetrafikken om fælles kunder og koordination af køreplaner, billetprodukter mv. Dette gælder i hele landet, men er særlig udtalt i hovedstadsområdet, hvor der er flere banetyper (S-tog, statens baner, lokalbaner og metro) og andre aktører.

Der er med andre ord et koordinationsbehov med andre offentlige enheder, som skal håndteres, uanset den konkrete organisering af driften af den kollektive transport og uanset de forskellige aktørers selskabskonstruktioner.

Endelig bør det ved overvejelserne om organisering tillægges betydelig vægt, at kollektiv transport er tilskudskrævende. Både i kommuner og regioner indgår tilskud til kollektiv transport i den samlede økonomiske prioritering, ligesom den indgår i de økonomiske rammer, der fastsættes som led i regeringens årlige økonomiaftaler med henholdsvis KL og Danske Regioner.

Model 4 skiller sig her ud, idet tilskuddet til den kollektive transport vil indgå direkte i drøftelserne med staten om størrelsen af det årlige statslige tilskud.

Kapitel 8. Model 1. Trafikselskaber med trafikopgaver for kommuner og regioner

Modellen tager udgangspunkt i den nuværende organisering (se kapitel 3), dog sker der en række regulatoriske tilpasninger med henblik på at håndtere nogle af de svagheder, som er afdækket i kapitel 4. Yderligere indføres en række nye bestemmelser i reguleringen, der muliggør, at trafikselskaberne kan arbejde med de nye, fleksible transportløsninger, der er beskrevet i udvalgets første delrapport (maj 2024).

Kernen i modellen er, at en række af de fordele, der knytter sig til, at både regioner og kommuner har trafikopgaver, fastholdes, herunder at de helt lokale beslutninger om hvilken kollektiv transport, der skal være i et givent område, og hvordan den kollektive transport skal prioriteres, fortsat træffes af kommunalbestyrelsen.

Prioriteringen af de lidt længere busruter og privatbanerne vil endvidere fortsat ske i regionerne, idet regionsrådene kan se den kollektive transport i et geografisk lidt større perspektiv.

Det attraktive ved denne model er dermed dels, at der ikke skal ske større organisatoriske ændringer med de transaktionsomkostninger det medfører, dels at man fastholder de fordele, som den nuværende organisering indebærer (se kapitel 4). Samtidig imødegås en del af de svagheder og ulemper, de nuværende rammevilkår indebærer, med regulatoriske ændringer.

Figur 8.1. Illustration af koncept for model 1

Myndigheder, der er ansvarlige for og finansierer den lokale kollektive transport

Kommuner

Regioner

Enheder, der driver den lokale kollektive transport

Trafikselskaber

Letbaneselskaber

Parter, der udfører den lokale kollektive transport

Private operatører

Privatbaneselskaber

8.1 Placering af ansvar og opgaver i den kollektive transport er uændret

Kommuner, regioner og trafikselskaber har som udgangspunkt de samme opgaver som i dag. Det er således kommuner og regioner, der bestemmer omfanget af bus-, privatbane-, letbane- og åben flextrafik inden for kommunen eller regionen. Dermed fastholdes den lokale forankring. De politisk valgte i såvel kommuner som i regioner står til ansvar over for borgerne i forhold til det valgte serviceniveau i den enkelte kommune/region.

Trafikselskaberne varetager som udgangspunkt de samme opgaver, som de har i den nuværende konstruktion. En række rammevilkår forudsættes dog ændret, således at der tages højde for ekspertudvalgets konklusioner på baggrund af fase 1 og kommende konklusioner i fase 2, herunder for så vidt angår håndtering af de nye, fleksible transportløsninger.

Med modellen fastholdes den faglige kompetence, der er samlet i trafikselskaberne, og stor-driftsfordelene, ved at det er trafikselskaberne der udbyder trafikken på vegne af kommuner og regioner, opretholdes.

Det er en administrativt tung opgave at udbyde den kollektive transport. Derfor er der en styrke i, at denne opgave er samlet hos trafikselskaberne, og at de i et vist omfang samler trafikbestillinger fra flere kommuner og fra regionen i fælles udbud. Som et eksempel har Fynbus udbudt alle busruter uden for Odense samlet. Som et andet eksempel har Midttrafik, Sydtrafik og FynBus udbudt flextrafikken i de tre selskaber i ét samlet udbud opdelt på henholdsvis flexgaranti (en fast mængde kørsel) og flexvariabel (ingen garanti for kørselsomfang, det vil sige mængden afhænger af bestillinger, og kan variere fra dag til dag).

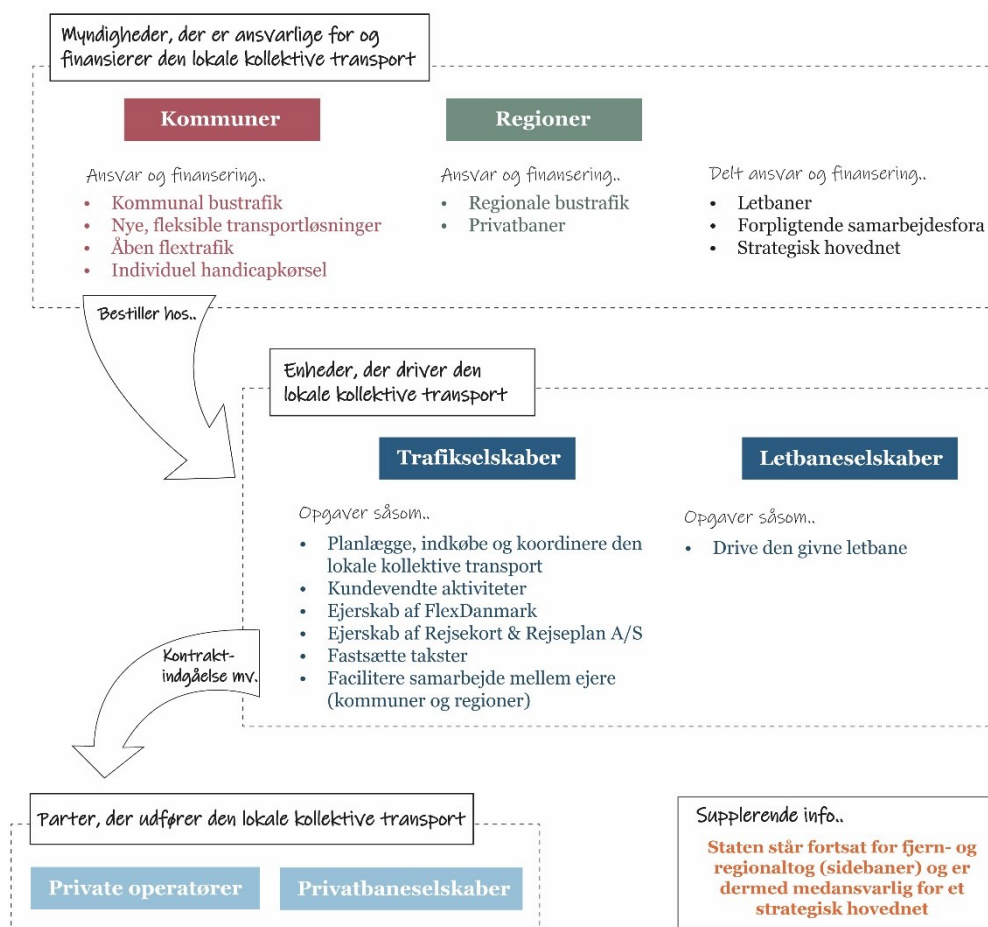
Med modellen fastholdes, at trafikselskaberne selv vælger udbudsform og kontrakttype med de private operatører.

Modellen har endvidere den fordel, at trafikselskaberne er den samlende enhed, der sørger for koordinering og planlægning af den kollektive transport inden for trafikselskabets område, og derudover har en forpligtelse til at samarbejde om transport, der krydser to trafikselskabers område (gælder dog ikke for Movia, jf. § 5, stk. 4, i lov om trafikselskaber).

Desuden har modellen den fordel, at trafikselskaberne fortsat kan samarbejde om en række tværgående opgaver, fx ejerskab af Rejsekort & Rejseplan, Flexdanmark, fælles rejseregler, takster osv. Med model 1 vil der således ikke skulle ske ændringer i ejerskabet af de tværgående selskaber som Rejsekort & Rejseplan, letbaneselskaber mv.

Modellen har endelig den fordel, at der ikke skal ske ændringer af grundstrukturen for den kollektive transport, og dermed ikke skal ske overdragelse af opgaver og medarbejdere mv.

Figur 8.2. Illustration af kompetencefordelingen i model 1



8.2 Ændring af rammevilkår og håndtering af svagheder ved den nuværende organisering

I kapitel 4 har udvalget identificeret en række svagheder ved rammevilkårene for den nuværende organisering. I model 1 lægger udvalget op til at imødegå en række af disse, herunder, at:

- 1) Rammevilkårene for trafikselskabernes begrænser muligheden for at gøre brug af og udvikle nye, fleksible transportløsninger
- 2) Manglende formaliseret og operationelt samarbejde på tværs af stat, regioner og kommuner svækker muligheden for at sammentænke planlægningen af den kollektive transport. Det svækker den økonomiske effektivitet og muligheden for at sætte kunden i centrum.
- 3) Incitamentsstrukturerne hæmmer økonomisk effektivitet i regionernes prioriteringer
- 4) Etårige bevillinger til trafikselskaberne kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene, hvilket kan skabe utryghed om tilbuddet hos kunderne.

Ad. 1

Udvalget har vurderet, at det er en svaghed i den nuværende organisering, at trafikselskaberne kun i begrænset omfang har hjemmel til at levere og koordinere nye, fleksible transportløsninger grundet den afgrænsende definition af trafikselskabernes opgaveområder.

Det skal i model 1 løses ved at tilpasse lovgrundlaget, så der åbnes for, at trafikselskaberne gerne må varetage de nye, fleksible transportløsninger. Som led i model 1 skal der således ske en ændring af lovgivningen, så trafikselskaberne får mulighed for at varetage forskellige forsøgsordninger, fx at afprøve nye transportløsninger eller nye mobilitetsmix, og i forlængelse heraf at udbyde de afprøvede forsøgsordninger og sætte dem i drift.

Dette kan ske ved, at afgrænsningen af trafikselskabernes opgaver udvides til en mere åben og overordnet beskrivelse. En mere åben afgrænsning af trafikselskabernes opgaver vil også i højere grad forberede selskaberne til at kunne løse opgaver i fremtiden og udbyde transportløsninger, der endnu ikke er anvendt i Danmark, ligesom det kan muliggøre mere samarbejde med private parter (se kap.12.2 om nye, fleksible transportløsninger).

Trafikselskaberne skal fortsat kunne udføre andre kørselsopgaver for kommuner og regioner, som disse er forpligtede til at stille til rådighed, for at opnå en så økonomisk effektiv drift som muligt. Det vil fortsat være fagpersoner i kommuner/regioner, der visiterer borgerne til en bestemt type kørsel med særlige vilkår, fx solokørsel af personer med særlige behov i forhold til kørslen, kørsel uden omvej mv. Såfremt visiterede borgere ikke er visiteret til kørsel med særlige vilkår, vil det ofte være mere omkostningseffektivt, at kørslen kan ske sammen med andre kørsler i åben flextrafik (se udvalgets første delrapport, maj 2024). Det skyldes, at der derved opnås en synergi ved at planlægge og udføre åben og visiteret flextrafik samlet.

Ad. 2

Opgavefordelingen mellem kommuner og regioner (som trafikbestillere) og trafikselskaberne (som planlæggere og trafikindkøbere) kan med fordel strømlines, så administrative omkostninger og uklarhed om opgaveansvaret minimeres. En optimering af samarbejdet kan desuden tilsikre, at den specialistviden, der findes på området, bruges mest optimalt, blandt andet ved at kommuner og regioner kan trække på trafikselskabernes viden allerede tidligt i processen, fx i forhold til at beskrive nye transportløsninger over for kommunalbestyrelsen eller regionsrådet.

Dette kan ske ved, at der i lovgrundlaget fastlægges nærmere retningslinjer for samarbejdet og for processerne mellem kommuner/regioner og trafikselskab. Der kan i forlængelse heraf udformes en vejledning om samarbejdet og processerne. Det kan også fastlægges, at trafikselskaberne skal udarbejde en digital platform over, hvilke transportløsninger kommuner og regioner har mulighed for at vælge, inklusive de nye, fleksible løsninger.

Der vil også med fordel kunne justeres i lovgrundlaget for så vidt angår de planer, der skal udarbejdes, således at de i højere grad bliver et styringselement for den kollektive transport. Det hierarki, der er i plangrundlaget, skal opretholdes, dvs. at jernbanetrafikken er rygraden i den kollektive transport, og at trafikselskabernes planer skal tage udgangspunkt i denne. Det skal sikres, at trafikselskabernes planer også indeholder de nye transportløsninger. Derudover vil der med fordel kunne indføres et øget og mere systematisk samarbejde om trafikplanerne, således at disse sendes i høring og der skal foregå en egentlig dialog om og koordinere-

ring af indholdet i planerne – fx således at det bliver planer, som vil kunne indgå i virksomheders overvejelser om, hvor de skal placere deres virksomhed på samme måde som kommuneplaner og Fingerplanen.

Ad. 3

Regionernes bloktilskud til regional udvikling er delvist baseret på antal kilometer privatbane i drift. Hvis en region lukker en privatbane til fordel for en busløsning, så vil bloktilskuddet til regionen blive nedjusteret. Yderligere er det et vilkår for at modtage det statslige årlige investeringstilskud, at hvis en bane lukkes, så skal de seneste fem års investeringstilskud tilbagebetales. Disse to rammevilkår indebærer, at der er incitament til at fastholde dyre privatbanetilbud i stedet for at erstatte dem med billigere busser med høj drift.

Der vil inden for rammerne af model 1 kunne ske en lempelse af disse rammevilkår, så der skabes mere hensigtsmæssige incitamenter.

Ad. 4

Det er en svaghed, når etårige bevillinger til trafikselskaberne kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene, hvilket kan gøre det vanskeligt for kunderne at indrette sig efter og stole på tilbuddene. Dette kan imødegås ved at løse de økonomiske rammevilkår i lovgivningen, fx således at budgettet skal balancere over en fireårig periode imod den nuværende 1-årige periode.

Endvidere vil en lempelse af lånemuligheder for kommuner og regioner i relation til investeringer i den kollektive transport gøre det nemmere for kommunerne og regionerne at prioritere investeringer i den kollektive transport, hvor gevinsterne for borgerne ligger ude i fremtiden.

8.3 Udfordringer ved model 1

Selvom alle ændringerne nævnt ovenfor implementeres som en del af model 1, vil modellen fortsat have nogle af de eksisterende svagheder ved den nuværende organisering, som udvalget har afdækket i kapitel 4.

Der vil fortsat være mange aktører og myndighedsniveauer med delt ansvar. Et utilstrækkeligt samspil mellem staten, regioner og kommuner og trafikselskaber forhindrer et fuldt udnyttet potentiale ved at tænke sammen og planlægge kollektiv transport. Den foreslåede justering (jf. punkt 2 ovenfor) vil kunne sikre mere faste rammer om samspillet, men ikke grundlæggende ændre på det delte ansvar og den deraf følgende risiko for manglende fokus og udviklingskraft.

Et fortsat delt ansvar for den lokale kollektive transport mellem kommuner og regioner indebærer endvidere, at opgaven fortsat ikke er central hos nogen af myndighederne, og at det derfor kan være vanskeligt at skabe tilstrækkeligt fokus til mere grundlæggende at udvikle og forbedre tilbuddene. Endvidere kan det delte ansvar indebære, at det er vanskeligt at foretage de nødvendige prioriteringer fx på tværs af/mellem forskellige transporttilbud, der kan bidrage til samlet set at skabe bedre tilbud til kunderne.

Model 1 løser heller ikke fuldt ud problemstillingen med, at der ikke er et entydigt ansvar for arbejdet med at udvikle et strategisk hovednet, idet ansvaret er fordelt på kommuner, regioner og stat.

Endelig vil model 1 ikke håndtere den ulempe, at regionerne fremadrettet vil få ansvaret for to meget forskellige opgaveområder – sundhed og kollektiv transport – hvilket stiller krav ikke blot til forvaltningerne, men også til kompetencerne og arbejdsbyrden i regionsrådene. Sundhedsområdet vil fortsat være langt det største område, og der er risiko for, at der ikke vil være et tilstrækkeligt fokus på kollektiv transportområdet.

8.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne

Model 1 vurderes i tabel 8.1 op mod hvert kriterie, jf. kap. 6. Vurderingerne er høj grad opsamlende på ovenstående om placering af opgaver, og udfordringerne. Farveangivelsen under ”score” af modellen viser, i hvilket omfang modellen lever op til vurderingskriterierne, hvor grøn er bedst, rød dårligst og gul midt i mellem. En rød score indebærer dermed, at udvalget finder, at der for det givne kriterium er tale om et særligt opmærksomhedspunkt ved modellen. Score af den enkelte model skal ses i forhold til de tre øvrige modeller.

Tabel 8.1. Vurdering af model 1 op mod kriterierne

Kriterie	Vurdering af modellen	Score
1. Kunden i centrum <i>Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.</i>	Hvert trafikselskab vil fortsat have hele ansvaret for kunden og den samlede rejse i den lokale kollektive transport, men det forhold at opgaven ikke er central hos nogen af myndighederne vanskeliggør at skabe tilstrækkeligt fokus til at udvikle og forbedre tilbuddene. <i>(Score: gul)</i>	
2. Et strategisk hovednet <i>Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkoblet lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.</i>	Med den eksisterende opgavefordeling mellem kommuner og regioner sikrer modellen ikke et entydigt ansvar for udvikling af et strategisk hovednet. <i>(Score: gul)</i>	
3. Nye, fleksible transportløsninger <i>Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger i landdistrikter og mindre byer, der både er koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.</i>	Tilpasset lovgivning giver trafikselskaberne mulighed for at arbejde med løsningerne, og der er god forankring nær lokalsamfundene. Dog skal der sikres opkobling både til den lokale kollektive transport og til det strategiske hovednet via gode knudepunkter i fællesskab med de øvrige myndigheder. Her er fortsat delt ansvar. Der er god forbindelse til den fysiske planlægning i kommunerne. <i>(Score: grøn)</i>	
4. Særligt for store byer og hovedstadsområdet <i>Understøtter et effektivt, sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.</i>	Der er mange aktører, som skal koordinere og samarbejde i modellen. Jo flere aktører, jo flere grænsefladeproblemer kan der opstå i relation til planlægning og kundeforvaltning mv.	

	Med modellen bliver der ikke færre aktører. (Score: gul)	
5. Et lokalpolitisk forankret ansvar <i>Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokalt mobilitetsbehov.</i>	Der er en stor lokalpolitisk forankring gennem både kommunalbestyrelser og regionsråd, hvor deres forvaltninger har et kendskab til de lokale mobilitetsbehov. Dog har regionerne to meget forskelligartede opgaveområder med risiko for, at det store sundhedsområde vil trumfe et fokus på den regionale kollektive transport. (Score: grøn)	●
6. Økonomisk effektivitet <i>Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.</i>	Det delte ansvar for opgaverne medfører risiko for sub-optimering mellem aktører. Delt og lokalt ansvar for det strategiske hovednet vanskeliggør endvidere effektiv prioritering på tværs af transportformer. Regionen kan ikke prioritere på tværs af serviceområder. (Score: rød)	●

Kapitel 9. Model 2. Kommunalt og statsligt ansvar for lokal kollektiv transport

I model 2 har regionerne ikke længere opgaver på kollektiv transportområdet, og regionernes nuværende opgaver skal derfor fordeles mellem kommuner og stat. Dermed følges Sundhedsstrukturkommissionens anbefaling om, at regionerne ikke længere skal varetage opgaver på kollektiv transportområdet, idet regionerne skal have mulighed for i højere grad at fokusere på sundhedsopgaverne.

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering med trafikskaber, dog således at det i denne model alene er kommunerne, der er stiftere/ejere af trafikskaberne. Det er dermed som udgangspunkt også kommunerne, som trafikskaberne løser opgaver for.

Regionernes opgaver kan principielt fordeles på flere forskellige måder. Udvalget har i det følgende beskrevet en organisering, der giver mulighed for at sætte fokus på at udvikle og vedligeholde det landsdækkende strategiske hovednet af bus- og toglinjer, der binder landsdele, regioner og større byer sammen. Grundelementet i modellen er således, at ansvaret for planlægning, finansiering, serviceniveau mv. for dette hovednet placeres ét sted – nemlig hos staten.

Tanken er, jf. udvalgets første delrapport (maj 2024), at det strategiske hovednet skal udgøre rygraden i den kollektive transport. Ved at samle ansvaret for nettet, herunder både de relevante bus- og banelinjer, ét sted skabes de bedst mulige betingelser for at se nettet i sammenhæng, herunder de investeringer og prioriteringer, der skal til for at binde nettet sammen og få mest muligt ud af de forhåndenværende ressourcer.

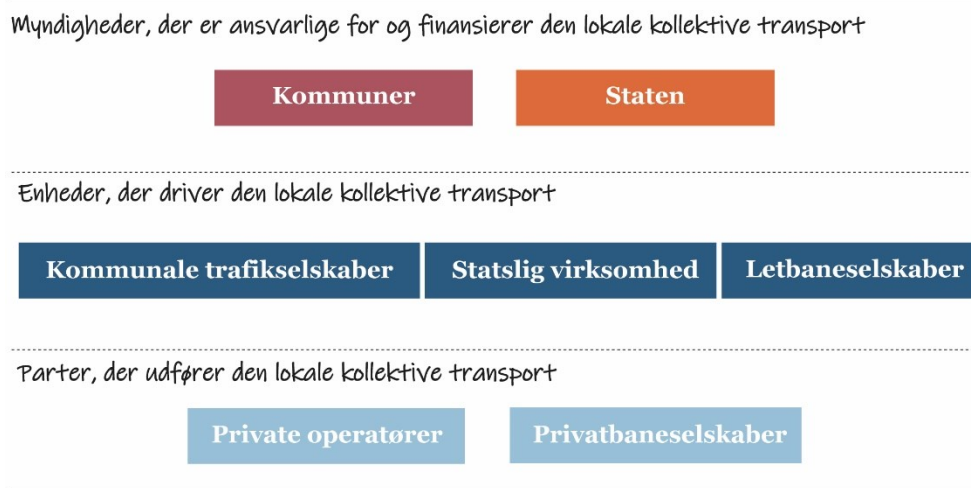
Det strategiske hovednet vil skulle afgrænses nærmere, og der vil i den forbindelse skulle tages stilling til en konkret fordeling af de busruter, som regionerne i dag finansierer, mellem staten og kommunerne. I den forbindelse vil visse tværkommunale busruter også kunne indgå. Fordelingen kan føre til, at staten enten overtager et relativt snævert eller et mere bredt net af busruter, og den mere konkrete tilrettelæggelse af statens opgavevaretagelse vil kunne variere herefter.

Staten vil under alle omstændigheder skulle finansiere og bestille trafikken. Hvilke af de øvrige opgaver, udbud, kundevendte aktiviteter mv., det vil være fornuftigt, at staten varetager, vil dels bero på opgavens karakter, dels bero på størrelsen af det net som staten ender med at blive ansvarlig for.

Jo mere overordnet nettet bliver, og dermed i sin trafikale funktion sammenligneligt med banetrafikken, jo flere opgaver vil det alt andet lige være naturligt, at staten selv varetager og løser i sammenhæng med banetrafikken. Jo flere ruter staten overtager, herunder ruter der hænger praktisk og trafikalt tæt sammen med de kommunale ruter, jo mere naturligt vil det være, at de operationelle og kundevendte funktioner løses borgernært og i sammenhæng med de kommunale ruter. Udvalget vurderer, at det her vil være mest hensigtsmæssigt, at staten beder trafikskaberne om at stå for opgaven.

I model 2 vil både enkelte kommuner og de kommunale trafikselskaber skulle sørge for at informere staten om ny planlægning, fx udvikling af nye byområder eller permanent lukning for trafik i bykerner, der kan få betydning for planlægningen af det strategiske hovednet.

Figur 9.1. Illustration af koncept for model 2



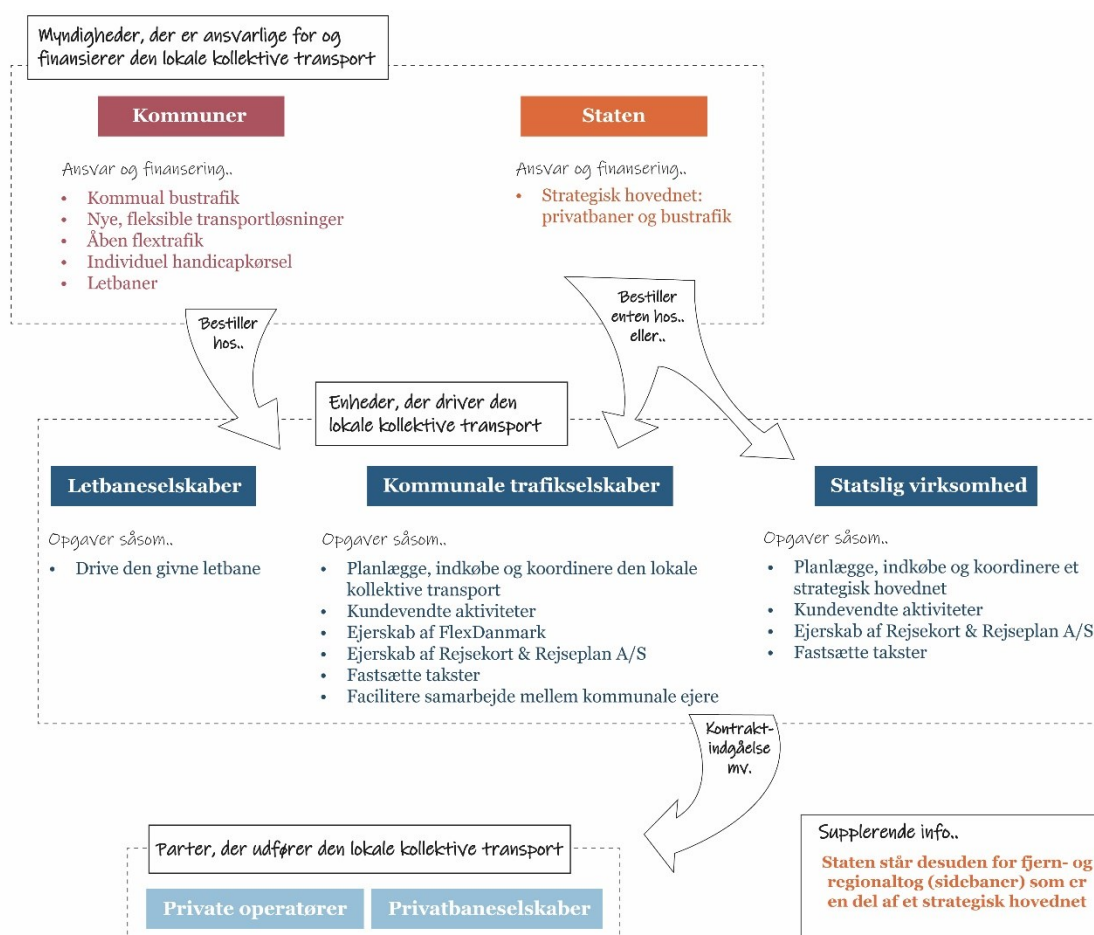
9.1 Placering af ansvar og opgaver – staten får ansvaret for det strategiske net og kommunerne for lokal busstrafik og letbanetrafik

I model 2 fordeles regionernes nuværende opgaver i den kollektive transport overordnet således, at:

- Staten overtager beslutnings- og finansieringsansvaret for den mest overordnede regionale busstrafik og for privatbanedrift og -ejerskab. Staten har dertil fortsat beslutnings- og finansieringsansvaret for den nuværende statslige banetrafik (regionaltog, fjerntog og S-tog)
- Kommunerne overtager det fulde beslutnings- og finansieringsansvar for letbane-drift samt de regionale busruter, der ikke placeres hos staten. Kommunerne har dertil fortsat beslutnings- og finansieringsansvaret for den nuværende kommunale, lokale busstrafik og øvrig lokal kollektiv transport.

Det vil med modellen være noget nyt, at staten bliver ansvarlig for de tværgående busruter, der sammen med den statslige tog- og privatbanetrafik vil udgøre det strategiske hovednet.

Figur 9.2. Illustration af kompetencefordelingen i model 2



Modellen vil skabe nye muligheder for at se den trafikale betjening af det strategiske hovednet i sammenhæng, idet busserne vil skulle betjene mellemstore og større byer uden banebetjening, og privatbanerne samtidig vil kunne indtænkes heri. Det gælder fx de nordjyske privatbaner og de sjællandske privatbaner. Endvidere vil der være grundlag for at se busbetjeningen i sammenhæng med betjeningen på de sidebaner, staten allerede er ansvarlig for i dag.

Når finansierings- og beslutningssansvaret for (og ejerskabet af) privatbanerne overflyttes til staten vil det indebære den fordel, at der på nationalt plan kan foretages en sammenhængende prioritering af, hvilke tværgående trafikale løsninger (bus eller tog), der er bedst egnede på en given strategisk rute. En tværgående prioritering vil kunne skabe økonomisk råderum til at udvikle et samlet set bedre tilbud til kunderne, fx ved at foretage en vurdering af, om det er mest hensigtsmæssigt at opretholde banetrafik på en given strækning, eller om der i stedet skal indsættes bus trafik. Staten vil i den forbindelse ikke være underlagt samme uhensigtsmæssige incitamenter, som i dag gælder for regionerne i forhold finansieringen for privatbanerne.

Når privatbanerne overflyttes til staten, samles al jernbaneinfrastruktur (eksklusive bybaner; letbaner og metro) endvidere i staten, dog ejer Københavns Kommune 50 pct. og Frederiks-

berg Kommune 8,3 pct. af metroen. Det vil give et potentiale for stordriftsfordele i forbindelse med indkøb af materiel og ikke mindst i forhold til kompetencer og specialviden om vedligeholdelse af infrastruktur mv. Dog stilles der ikke nødvendigvis de samme juridiske krav til standarden på privatbanerne, såfremt disse udelukkende bruges til lokal kørsel med en hastighed, der ikke er så høj som i landsdelstrafikken. Derudover kan der ifølge PSO-forordningen kun ske direkte tildeling til privatbaneselskaberne, hvis staten overtager kontrollen af disse selskaber.

En målsætning med modellen vil således samlet set kunne være at optimere det strategiske hovednet, således at det kan levere en mere højfrekvent drift inden for den samme økonomiske ramme.

Det statslige busnet skal ikke stå alene, men ses i sammenhæng med den trafikbetjening, kommunerne er ansvarlige for. Det vil derfor i modellen være en forudsætning, at staten udmelder en samlet plan for det strategiske hovednet, dvs. jernbanetrafikken og de tværgående busruter, således at trafikselskaberne i deres planlægning af de kommunale busruter og nye, fleksible løsninger vil kunne tage udgangspunkt i det landsdækkende strategiske hovednet. Det vil også være en forudsætning, at en sådan plan udarbejdes i dialog med trafikselskaber og kommuner.

Da modellen som nævnt indebærer en helt ny rolle for staten, har udvalget overvejet, om der i andre lande er organiseringsmodeller, der minder om model 2. Det kan i den forbindelse konstateres, at staten i Irland har meget brede opgaver i den kollektive transport – også bredere end udvalget lægger op til med model 2, *jf. boks 9.1*.

Boks 9.1. Organisering af kollektiv transport i Irland

I Irland er den kollektive transport organiseret og finansieret centralt hos de statslige myndigheder. Det drejer sig om alt fra nationale jernbanestrækninger mellem større byer over buslinjer til lokale *first/last mile*-løsninger i landdistrikter.

Transportministeriet er den ansvarlige myndighed, der har til opgave at rammesætte den politiske retning for den kollektive transport deriblandt at bestemme den aggregerede finansielle ramme til den kollektive transport.

Den udførende aktør er styrelsen *National Transport Authority* (NTA), som forestår planlægning og bestilling af trafikken, samt varetager billetsystemer og trafikinformation mv.

NTA har både ansvaret for strategiske overvejelser om udviklingen af det samlede kollektive transportsystem samt den konkrete ruteplanlægning. I planlægningen af særligt de lokale kollektive transportløsninger, herunder busruter og *first/last mile*-løsninger, indgår NTA dialog med lokale repræsentanter om de specifikke lokalområder, der kan kvalitetssikre og forankre løsningerne.

NTA indgår kontrakter med henholdsvis offentlige og private bus- og jernbaneoperatører vedrørende betingelser for drift af den kollektive transport (ruteplanlægning, takster, billetsystemer mv.).

I model 2 har kommunerne fortsat finansierings- og beslutningsansvaret for den lokale, kommunale bustrafik, flextrafik, letbanetrafik og individuel handicapkørsel samt trafikselskabernes administrationsomkostninger.

Der ændres således ikke grundlæggende på karakteren af kommunernes opgaver i forhold til model 1 og den nuværende organisering. Dog ændres der på ejerskabet af letbaneselskaberne

(se nedenfor) og privatbaneselskaberne (se ovenfor). Endvidere vil der i forbindelse med fordelingen af de regionale busruter og fastlæggelsen af det strategiske hovednet være visse af de nuværende regionale busruter, der fremover skal finansieres og prioriteres af kommunerne. Ligeledes kan der være visse af de nuværende tværkommunale busruter, der skal overføres til staten. Med kommunernes større rolle og ansvar for flere busruter kan serviceniveauet i den kollektive transport komme til i højere grad at variere mellem kommunerne, end det er tilfældet i dag.

Særligt om fordeling af busruter

Udvalget vurderer ikke, at det er hensigtsmæssigt, at alle busruter, der i dag bestilles og finansieres af regionerne, uden videre overdrages til staten. Dels er der, afhængigt af hvordan opgaverne tilrettelægges, en risiko for, at trafikselskaberne mister for meget volumen og dermed stordriftsfordele, dels kan nettet blive for stort og uhåndterbart til, at staten reelt kan løfte det hensigtsmæssigt, og at der er nogen reel merværdi i forhold til sammentænkning med banetrafikken. Der vil således skulle tages aktivt stilling til fordelingen.

Der vil være mange af de nuværende regionale busruter, der vil være del af et strategisk hovednet og skal overgå til staten. Samtidig er snittet mellem kommunale og regionale busruter dog allerede i dag ikke lagt på samme måde i de regionale trafikselskaber, og der vil alene af den grund ikke være tale om en ”en til en” overførsel af alle de regionale busruter til staten.

Det fremgår af lovbemærkningerne til lov om trafikselskaber, at det var forventningen, at trafikselskaberne vil vælge en model, hvor regionerne bliver ansvarlige for et busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune (for trafikselskabet Movia er ordene ”i hver sin kommune” udeladt). Dertil kommer, at det fremgår af loven, at regionerne bidrager med et tilskud til busruter af regional betydning.

Opdelingen mellem regionale og kommunale busruter varierer i praksis mellem trafikselskaberne. For eksempel er der i Midttrafik både et midtjysk hovednet og en række øvrige regionale ruter. En tese kunne være, at det alene vil være det midtjyske hovednet (eller dele heraf), som skal indgå i det strategiske hovednet, som staten bliver ansvarlig for. I andre regioner er det regionale busnet mindre fintmasket. Derimod kan der som tidligere nævnt i fx Movia uden for hovedstadsområdet være tværkommunale busruter, der skal indgå i det strategiske hovednet.

Udvalget har i kapitel 6, boks 2, beskrevet et sæt principper for, hvad udvalget finder kan betragtes som et strategisk hovednet af kollektiv transport, herunder at hovednettet skal:

- Bestå af strækninger med langsigtet perspektiv af national og regional betydning.
- Bestå af kollektive transporttilbud med høj kapacitet og komfort.
- Tilbyde en høj frekvens og rejsehastighed for de rejsende, herunder mellem de store og mellemstore byer og store rejsedestinationer.
- Understøtte gode forbindelser til de mindre byer og landdistrikter, herunder med gode opkoblinger via trygge knudepunkter.

Det konkrete snit mellem hvad der betragtes som det strategiske hovednet og lokale kollektive transportløsninger kan i praksis lægges forskelligt, og forskellige afgrænsninger kan have deres fordele og ulemper.

Det er endvidere vigtigt at holde sig for øje, at nettet ikke kan afgrænses til faste tog- og busruter, men vil kunne ændre sig over tid, dog vil ændringen ske over længere tidshorisonter. Tilpasningen over tid vil med fordel kunne ske i et tæt samarbejde med kommunerne i forbindelse med deres fysiske planlægning. Dertil kommer, at staten vil kunne beslutte, at der ikke længere skal være togbetjening på en given strækning, men i stedet busbetjening eller at en given strækning ikke længere skal indgå i det strategiske hovednet.

Den konkrete fordeling af busruterne vil således bero på nærmere drøftelser og analyser i samarbejde mellem kommunerne, trafikselskaberne og staten. Situationen vil have en vis lighed med amternes nedlæggelse ved kommunalreformen i 2007, hvor der på tilsvarende vis skulle tages konkret stilling til, hvilket vejnet der havde strategisk, national betydning og skulle overdrages til staten, og hvilke veje der skulle overdrages til kommunerne, *jf. boks 9.2.*

Boks 9.2. Fordeling af amternes vejnet i forbindelse med kommunalreformen i 2007

Med kommunalreformen i 2007 blev antallet af administrative niveauer på vejområdet reduceret fra tre til to. Hensigten var at "gøre administrationen af de offentlige veje mere enkel og overskuelig" og at "sikre et sammenhængende overordnet vejnet for trafikken mellem de større byer og trafikknudepunkter og international trafik".

Amternes daværende ca. 10.000 km vejnet blev konkret fordelt, således at ca. 2.000 km veje blev overdraget til staten (svarende til godt og vel en fordobling af det daværende statsvejnet), mens de resterende strækninger blev overdraget til kommunerne.

Statsvejnettet er vist i appendiks V.

De statslige busruter vil således som udgangspunkt ikke skulle være længere end de nuværende regionale busruter. Det skyldes, at busruter på tværs af landet udføres som fjernbuskørsel af private busoperatører på kommercielle vilkår.

Særligt om varetagelse af opgaver vedr. udbud mv. og kundevedtatte aktiviteter

Model 2 forudsætter, at staten finansierer og bestiller trafikken på det strategiske hovednet, herunder de busruter, der overtages fra regioner (og evt. kommuner). For så vidt angår øvrige opgaver, herunder opgaven med udbud, kontraktopfølgning mv. samt kundevedtatte aktiviteter, vil staten som nævnt indledningsvis enten kunne løse dem selv eller at lade dem løse gennem de kommunale trafikselskaber.

Her vil skulle foretages en afvejning i forhold til omfanget af det rutenet, der overføres til staten, og borgernærheden af opgaverne i denne forbindelse.

Den konkrete fastlæggelse af det strategiske hovednet vil principielt kunne føre til, at staten får ansvaret for et relativt snævert net af de mest overordnede busruter eller et relativt bredt net, der omfatter en stor andel af de nuværende regionale busruter.

Den konkrete afgrænsning har stor betydning for, hvilken håndtering af varetagelsen af opgaver vedr. udbud og kundevedtatte aktiviteter, der vil være hensigtsmæssig. Udvalget har i det følgende beskrevet de to mulige yderscenarioer. Der vil i sagens natur være flere forskellige mulige udfaldsrum mellem de to yderpunkter.

- Et snævert strategisk net: I dette scenarie er det alene de mest overordnede regionale busruter, der flyttes til staten. Staten udbyder selv disse ruter i sammenhæng med udbuddene af jernbanetrafikken, og står selv for opfølgning på kontrakterne i lighed med håndteringen af banetrafikken. Staten varetager endvidere visse kunde- vendte aktiviteter.
- Et bredere strategisk net: I dette scenarie flyttes flere (og mindre) busruter til sta- ten. Staten bestiller her trafikken hos de kommunale trafikselskaber, som herefter udbyder trafikken sammen med den trafik, som kommunerne bestiller hos trafiksels- skabet. Trafikselskaberne varetager de kundevendte aktiviteter.

Ad. Et snævert strategisk net

I dette scenarie flyttes kun de helt overordnede/tværgående busruter til staten, dvs. busruter, der forbinder mellemstore og større byer uden banebetjening, og hvor det overordnede stra- tegiske hovednet kan ses som korridorer, hvor der er brug for en højfrekvent kollektiv trans- port, fordi der er mange passagerer.

Da der er tale om et relativt overordnet net og de ruter, som i deres trafikale funktion mv. minder mest om den statslige jernbanetrafik, vil staten i dette scenarie selv kunne stå for ud- bud og kontraktopfølgning mv. for hele det samlede strategiske hovednet, dvs. både for bane- og bustrafik.

I forhold til kundevendte aktiviteter vil det være et afgørende hensyn så vidt muligt at sikre, at kunderne ikke oplever, at der opstår nye u hensigtsmæssige grænseflader eller flere nye ak- tører, man skal forholde sig til, når man benytter den kollektive transport. Udvalget peger derfor på, at en hensigtsmæssig placering af statens kundevendte aktiviteter kunne være i DSB, der allerede er til stede over for kunderne i den kollektive transport. På den måde vil kunderne ikke møde flere selskaber end i dag. Det drejer sig blandt andet om de mere prakti- ske og kundenære opgaver som fx kundeservice og hittegoodsadministration, og også mar- kedsføring. Der er her tale om opgaver, som DSB allerede i dag har opbygget systemer til at varetage for så vidt angår togtrafikken. Opgaverne vil dog i givet fald skulle løses i tæt samar- bejde med de kommunale trafikselskaber og øvrige aktører i den kollektive transport, og der vil være behov for en tæt koordination.

Andre aktiviteter i forhold til fx billetsystemer mv. findes der endvidere fælles løsninger for i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S. Den statslige enhed ville skulle kobles op på disse syste- mer. For DSB's vedkommende ville gælde, at man allerede er medejer af systemerne. I for- hold til takstsystemer mv. gælder ligeledes, at DSB allerede i dag har en rolle.

Endelig vil der være en række mere driftsmæssige opgaver, der har betydning for, at kun- derne ikke oplever at blive mødt af to systemer, når de rejser med bus og tog. Det gælder fx drift af fælles stoppesteder, busterminaler, informationstavler, rejseinformation mv. Den mest hensigtsmæssige løsning vil formentlig her være, at disse driftsmæssige opgaver løses af de kommunale trafikselskaber, og at staten betaler en andel af udgifterne til opgaveløsningen.

I et scenarie, hvor staten selv varetager udbud mv. i forhold til hele det strategiske net inklu- sive de overtagne busruter, vil de kommunale trafikselskabers opgaveportefølje blive mindre. Det kan reducere nogle af de stordriftsfordele, der normalt er i trafikselskaberne. Der kan endvidere blive behov for overgangsordninger, hvis de ruter som staten skal have ansvaret for, er omfattet af kontrakter indgået under trafikselskaberne.

Ad. Et bredere strategisk net

Såfremt langt flere (og mindre) busruter flyttes til staten, vil der kunne opstå en situation, hvor opgaven bliver for bred og ruternes karakter og trafikale funktion for anderledes til, at det giver mening at se og løse i sammenhæng med togtrafikken.

I et sådant scenarie vurderer udvalget, at det vil være hensigtsmæssigt, at staten i stedet beder de kommunale trafikselskaber om at stå for udbud, kontraktopfølgning mv. Det kan ses i sammenhæng med, at en stor del af ruterne i dette scenarie vil have en trafikal sammenhæng med det lokale rutenet, der indebærer, at de mest logisk udbydes i sammenhæng hermed.

Staten er således i denne model alene trafikbestiller, og vil som udgangspunkt skulle bestille trafikken i det trafikselskab, der i øvrigt driver trafikken i det relevante geografiske område. I stedet for selv at udbyde, vil staten således arbejde igennem et antal trafikselskaber, hvilket alt andet lige vil skabe et antal nye administrative grænseflader.

De kommunale trafikselskaber vil være kontraktpart med de private operatører, der står for den konkrete drift, og de vil således varetage kontraktopfølgning, herunder justering af køreplaner mv. Staten vil skulle betale de kommunale trafikselskaber for at udbyde og indgå kontrakt mv. for de statslige ruter. Betalingen vil skulle omfatte både den direkte kontraktbetaling til operatøren og et tillæg for, at de kommunale trafikselskaber står for opgaven på statens vegne.

Hvis staten alene er trafikbestiller, vil det være mest naturligt, at det også er trafikselskaberne, der står for de kundevendte aktiviteter, herunder for det første de driftsmæssige opgaver, der har betydning for, at kunderne ikke oplever at blive mødt af to systemer, fx drift af fælles stoppesteder, busterminaler, informationstavler, rejseinformation, som udgangspunkt. Staten vil skulle betale en andel af udgifterne til opgaveløsningen.

De andre mere kundenære aktiviteter som kundeservice og hittegodsadministration, vil staten med fordel også kunne lade de kommunale trafikselskaber varetage. Med et bredt net til staten, hvor de statslige ruter "når længere ud", vil flere af de kundevendte opgaver således skulle løses mere lokalt.

Kunderne vil dermed ikke opleve flere aktører og grænseflader i anvendelsen af den kollektive transport, end de gør i dag.

Særligt om letbaner

For så vidt angår letbaneselskaberne, hvis ejerskab er belyst i kapitel 3, overtager beliggenhedskommunerne som udgangspunkt de regionale ejerandele i Aarhus Letbane I/S og i Hovedstadens Letbane I/S, fsva. Odense Letbane er den alene ejet af Odense Kommune. Kommunerne ejer i forvejen 50 pct. og 57 pct. af henholdsvis Aarhus Letbane og Hovedstadens Letbane. Der kan argumenteres for, at det er mest hensigtsmæssigt at anlægsgælden bliver i regionerne, da det er de pågældende regioner, der har truffet beslutning om anlæggelsen.

For så vidt letbanedriften overtager kommunerne det fulde ansvar for finansieringen heraf, idet trafikken på henholdsvis de indre dele af Aarhus Letbane og Hovedstadens Letbane er lokal trafik, der træder i stedet for lokale busruter. Odense Kommune har allerede det fulde ansvar for Odense Letbane.

De to ydre strækninger på Aarhus Letbane ville også kunne defineres som regionale ruter og strækningen til Grenaa vil kunne betegnes som en del af det strategiske net. Det vurderes dog ikke hensigtsmæssigt, at der er flere trafik købere på samme letbanenet. Udvalget vurderer derfor, at beslutning om placeringen af ansvaret for finansiering og prioritering af letbanetrafikken i givet fald kan ses i sammenhæng med, om der defineres et snævert eller bredt strategisk hovednet.

Hovedstadens Letbane vurderes derimod, uanset dens længde og at den løber igennem 8 kommuner, ikke at være en del af det strategiske net, da hovednettet er mere grovmasket i Hovedstaden.

Ved at kommunerne får det fulde ansvar for letbanedriften har de endvidere incitament til at sikre, at den fysiske planlægning i kommunerne indrettes efter letbanen. Samtidig er kommunerne også vejmyndighed, og har derfor incitament til at tilpasse vejtrafikken til letbanen.

Særligt om hovedstadsområdet

Kommunerne er geografisk små i hovedstadsområdet, og samtidig er der mange lokale buslinjer, som kører gennem flere kommuner i hovedstadsområdet.

Derfor vil model 2 uden et regionalt niveau kræve, at der findes en særlig struktur for hovedstadsområdet, hvor det sikres, at det tværkommunale blik på busdriften fastholdes, og ses i tæt sammenhæng med den lokale byudvikling og kommunernes fysiske planlægning, herunder fx håndtering af trængsel og nye byudviklingsområder.

Udvalget vurderer, at dette taler for, at de regionale busruter i hovedstadsområdet, der både fungerer som bybusser og går på tværs af kommunerne og som i høj grad er sammenlignelige med bybaner (letbane og metro), overgår til de relevante kommuner, og i den forbindelse også håndteres som alle øvrige kommunale ruter ved udbud og kontrahering via det kommunale trafikselskab.

9.2 Regulatoriske rammer

I modellen skal alle trafikselskaber (igen) oprettes ved lov, men trafikselskabernes geografi er ikke længere bundet op på regionernes geografi, men det kan overvejes at indrette trafikselskaberne efter trafikale mønstre (se kap.12.1 om trafikselskabernes størrelse).

Hvis staten får det samlede ansvar for et snævert strategisk hovednet, og selv står for udbud og de kundevedtatte opgaver, vil det være relevant for kommunerne at overveje geografisk større kommunale trafikselskaber, således at disse selskaber har en vis volumen med henblik på at fastholde stordriftsfordele. I det tilfælde, hvor staten får et bredere net, og alene er trafikbestiller hos de kommunale trafikselskaber, da vil antallet af trafikselskaber kunne være lidt flere.

Dertil kan der i lighed med model 1 ske tilpasninger med henblik på at håndtere en række af de påpegede svagheder og udfordringer ved rammevilkårene for den nuværende organisering i kapitel 4. Opgaver skal derudover eventuelt justeres i forhold til ekspertudvalgets endelige anbefalinger på baggrund af fase 1 og 2. Der henvises til beskrivelsen af model 1 i kap. 8, herunder at der åbnes for, at trafikselskaberne skal kunne varetage de nye, fleksible transportløsninger.

Udvalget har vurderet, at det er en svaghed ved den nuværende organisering, at kommunernes (og regionernes) lånemulighed og anlægsrammer er begrænsende, da det kan gøre det svært for kommuner (og regioner) at prioritere større investeringer i kollektiv transport, hvor gevinsterne for kunderne og trafikselskaberne ligger langt ude i fremtiden. Endvidere har udvalget vurderet, at det er en svaghed, når etårige bevillinger til trafikselskaberne indebærer stop-and-go-situationer i transporttilbuddene. Der kan i model 2 i lighed med model 1 løses på de økonomiske rammevilkår i lovgivningen, fx således at trafikselskabernes regnskab skal balancere over en fireårig periode. Det vil muliggøre mere gradvise ændringer af transporttilbuddet i forbindelse med fx pludselige prisstigninger eller indtægtsfald fremfor stop-go-situationen.

Eftersom trafikselskaberne i model 2 alene er stiftet af kommuner - og ikke af regioner, der kun må varetage lovbundne opgaver – vil opgaveløsningen kunne blive underlagt en lempeligere, end der er gældende for de nuværende trafikselskaber (trafikselskaberne i model 1). Der vil således ikke være samme krav til detaljeringsgraden i opgavebeskrivelsen i lovgrundlaget, når regionerne ikke er deltagere i trafikselskaberne.

Udvalget vurderer, at der vil være stordriftsfordele ved at forpligte både kommuner og regioner til at købe de kørselsopgaver, som kommuner og regionerne er forpligtet til at tilbyde i henhold til anden lovgivning, fx skolebuskørsel og patientbefordring, hos trafikselskaberne.

Som i den nuværende organisering vil den regulatoriske ramme for trafikselskaberne kunne muliggøre, at private selskaber får mulighed for at tilkøbe nye ruter eller ekstra afgang med henblik på at kunne tilbyde deres medarbejdere og samarbejdspartnere en bedre mulighed for at komme til og fra selskabet med kollektiv transport.

Dertil kommer, at der vil skulle fastsættes nærmere regler for et formaliseret og operationelt samarbejde mellem staten og de kommunale trafikselskaber, grundet statens nye rolle på busområdet. Der vil fx skulle fastsættes regler om trafikplaner, takstkompetence og håndtering af kundevendte aktiviteter mv. Den konkrete udformning af reglerne vil være afhængig af afgrænsningen af det strategiske hovednet, herunder om staten får et snævert eller bredt net, jf. afsnit 9.1.

9.3 Udfordringer ved model 2

Den primære svaghed ved model 2 er, at der ikke vil være en lokalpolitisk forankring og et lokalpolitisk ansvar over for borgerne for så vidt angår den tværgående bustrafik, som staten overtager. Udfordringen vil alt andet lige være større, jo flere ruter staten overtager. En række nuværende regionale buslinjer har således også en stor rolle i de mindre lokalsamfund i forhold til at binde disse sammen med de større byer (se udvalgets første delrapport, maj 2024).

Hovedtanken med modellen er, at der skabes fokus på det strategiske hovednet.

Jo bredere et busnet staten overtager, jo større risiko vil der være for, at fokus på nettet bliver mindre skarpt, samt at principperne for det strategiske hovednet afviges. Jo mere lokal ruten er, jo mere vil den skulle indrettes og tilpasses efter lokale behov og funktioner.

I det omfang at staten selv udfører visse af de kundevendte aktiviteter, vil de rejsende blive mødt af en ny aktør. Som nævnt ovenfor peger udvalget på, at en hensigtsmæssig placering af

de kundevendte aktiviteter kunne være i DSB, som allerede er kendt blandt kunderne. Der vil i givet fald være behov for, at opgaverne løses i tæt samarbejde med de kommunale trafikskaber, således at kunderne oplever, at de to aktører skaber et sammenhængende transportsystem.

I modellen vil kunne opstå et pres fra kommunernes side mod staten i forhold til at skabe fokus på beslutninger om ruter i de enkelte kommuner. Kommunerne vil alt andet lige have incitament til at arbejde for, at de tværgående statslige ruter skal betjene netop deres kommune, og at en given rute skal have så mange stop som muligt i den pågældende kommune.

Denne udfordring kunne principielt imødekommes ved, at kommunerne (i stedet for staten) overtager ansvaret for al regional busstrafik foruden det fulde ansvar for letbanerne, mens alene privatbanerne overflyttes til staten. Det ville betyde, at busstrafikken ikke længere ville skulle opdeles i kommunale og tværgående (regionale) ruter, men derimod i interne ruter i én kommune og tværkommunale ruter. Finansieringen for de tværkommunale ruter ville i givet fald skulle ske ud fra en fast fordelingsnøgle, hvorefter kommunerne tilskud beregnes (som det sker i dag).

En sådan løsning indebærer dog en risiko for, at kommunerne får svært ved at blive enige om prioriteringen af de tværkommunale busruter, idet den enkelte kommune naturligt vil have en tendens til at have fokus på ruter, der har et ruteforløb i kommunen selv, og som er til fordel for kommunens egne borgere. Dette vil underminere, at der etableres et effektivt strategisk hovednet af bus- og toglinjer.

Det vil således fjerne den centrale fordel ved model 2, der består i, at der på nationalt plan kunne foretages en sammenhængende prioritering af, hvilke trafikale løsninger (bus eller tog), der er bedst egnede og mest økonomisk effektive i det strategiske hovednet. En målsætning om at optimere nettet, således at det strategiske hovednet kan levere en mere højfrekvent drift inden for den samme økonomiske ramme, besværliggøres dermed markant.

Derfor har udvalget ikke arbejdet videre med en model, hvor kommunerne får ansvaret for al busstrafik.

Endelig er det en ulempe ved model 2, at staten i højere grad bliver involveret i trafikskaberne drift og planlægning, uagtet at disse ejes af kommunerne, og staten kan dermed blive involveret i og stå til ansvar for den kommunale busplanlægning mv. Dette kan begrænse kommunernes beslutningskompetence tilsvarende. Der vil som beskrevet, med henblik på at holde opgaveløsningen tæt på kunderne, være behov for et tæt og formaliseret samarbejde mellem staten og de kommunale trafikskaber.

9.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne

Model 2 vurderes i tabel 9.1 op mod hvert kriterie, jf. kap. 6. Vurderingerne er i høj grad opsamlende på ovenstående om placering af opgaver og udfordringerne. Farveangivelsen under "score" af modellen viser, i hvilket omfang modellen lever op til vurderingskriterierne, hvor grøn er bedst, rød dårligst og gul midt i mellem. En rød score indebærer dermed, at udvalget finder, at der for det givne kriterium er tale om et særligt opmærksomhedspunkt ved modellen. Score af den enkelte model skal ses i forhold til de tre øvrige modeller.

Tabel 9.1. Vurdering af model 2 op mod kriterierne

Kriterie	Vurdering af modellen	Score
1. Kunden i centrum <i>Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.</i>	Såfremt staten får et snævert strategisk hovednet, og selv varetager udvalgte kundevedtede opgaver, kan der opstå situationer, hvor der ikke er ét samlet ansvar for kunden. <i>(Score: gul)</i>	
	Såfremt staten får et bredt strategisk hovednet, og alene er trafikbestiller hos de kommunale trafikselskaber, er der i højere grad et samlet ansvar for kunden. <i>(Score: grøn)</i>	
2. Et strategisk hovednet <i>Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkoblet lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.</i>	Såfremt staten får et snævert strategisk hovednet, er der entydig placering af ansvaret for hele dette net hos staten. Der skal sikres kobling mellem det strategiske hovednet og den lokale kollektive transport samt de fleksible løsninger hos kommunerne. <i>(Score: grøn)</i>	
	Med et bredt strategisk hovednet bliver staten trafikfører gennem trafikselskaberne, og det direkte ansvar reduceres. Der er endvidere risiko for, at fokus på det mest overordnede net mistes, fordi de mere lokale ruter vil skulle indrettes og tilpasses efter lokale behov og funktioner. Der skal sikres kobling mellem det strategiske hovednet og den lokale kollektive transport samt de fleksible løsninger hos kommunerne. <i>(Score: gul)</i>	
3. Nye, fleksible transportløsninger <i>Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger især i landdistrikter og mindre byer, der både er koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.</i>	Der er god lokal forankring af løsningerne nær lokalsamfundene hos kommunerne. Der skal sikres opkobling på det strategiske hovednet via gode knudepunkter samt opkobling til øvrig lokal kollektiv transport. Der er god forbindelse til den fysiske planlægning i kommunerne. <i>(Score: grøn)</i>	
4. Særligt for store byer og hovedstadsområdet <i>Understøtter et effektivt, sammenhængende</i>	I hovedstadsområdet kræver de mange små kommuner en særlig løsning til at håndtere samarbejdet på tværs af kommunerne. For både de store byer og hovedstadsområdet vil	

kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.	der med statens varetagelse af dele af bustrafikken være en ny statslig aktør og dermed opstå en ny grænseflade. (Score: rød)	
5. Et lokalpolitisk forankret ansvar Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokalt mobilitetsbehov.	Der er en god lokalpolitisk forankring gennem kommunalbestyrelser i forhold til de fleksible løsninger og den lokale kollektive transport. Såfremt staten får et snævert strategisk hovednet er den politiske forankring af ansvaret for det strategiske hovednet længere fra lokalsamfundet, end hvis staten får et bredt net og en række opgaver placeres i trafikselskaberne. (Score: gul)	
6. Økonomisk effektivitet Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.	Modellen muliggør prioritering mellem bus og tog hos staten, og staten vil kunne sikre langsigtede, helhedsorienterede investeringer i det strategiske hovednet. Der skal sikres økonomiske incitamenter for kobling til de lokale kollektive transporttilbud, herunder nye, fleksible løsninger. Delt ansvar for bustrafikken medfører risiko for sub-optimering mellem aktører. (Score: gul)	

Kapitel 10. Model 3. Regionalt ansvar for lokal kollektiv transport

Model 3 henter sin inspiration fra modellen i eksempelvis Skåne, idet det dog bemærkes, at regionerne i Sverige har andre rammevilkår end i Danmark, blandt andet har regionerne ansvar for den fysiske planlægning (se kapitel 5 for en beskrivelse af den kollektive transport i Skåne sammenlignet med danske forhold). På den baggrund afviger model 3 også på nogle punkter fra den skånske model.

Den overordnede idé med modellen er at skabe en mere strømlinet organisering, hvor det alene er ét politisk led, der er ansvarlig for at beslutte og finansiere omfanget af den lokale (ikke-statslige) kollektive transport - regionerne. Det kommunale led udgår dermed af den kollektive transport. Al lokal, kommunal og regional, kollektiv transport besluttet herefter af regionerne. Der opnås dermed en entydig forankring af det politiske ansvar og af ansvaret for kunden.

Figur 10. 1. Illustration af koncept for model 3

Myndigheder, der er ansvarlige for og finansierer den lokale kollektive transport

Regioner

Enheder, der driver den lokale kollektive transport

Forvaltninger/selskaber

Letbaneselskaber

Parter, der udfører den lokale kollektive transport

Private operatører

Privatbaneselskaber

I den skånske model er Skånetrafiken en del af forvaltningen i Region Skåne. I andre internationale storbyer mv. har man, jf. kapitel 5, valgt at danne selskaber, der varetager kollektiv trafikopgaven, ligesom vi i de senere år i Danmark har haft trafikselskaber. Disse konstruktioner har hver deres fordele og ulemper, og indebærer forskellige muligheder for aktørerne, jf. kapitel 7.2.

I det følgende lægges op til, at den enkelte region selv kan vælge, om den vil varetage den samlede kollektive trafikopgave som en del af forvaltningen, eller om den vil danne et selskab, der skal varetage opgaven. Den enkelte region kan således vælge, at én forvaltningsenhed i regionen skal stå for at planlægge og udbyde al lokal, kommunal og regional kollektiv transport og stå for de kundevendte aktiviteter mv. Den regionale trafikforvaltning vil som i Skåne kunne styres af et transportudvalg under regionsrådet. Eller den enkelte region kan vælge at oprette et selskab, der skal stå for alle de ovenfor nævnte opgaver. Selskabet vil i så fald få samme opgave som trafikselskaberne har i dag (model 1), men vil alene skulle løse opgaverne for regionen, da regionen har overtaget kommunernes ansvar inden for den kollektive transport.

Valgfriheden for regionerne vil kunne betyde, at der ikke bliver samme struktur i hele landet.

Den regionale opgave vil omfatte bustrafik, letbaner, privatbaner, flextrafik og individuel handicapkørsel. Desuden kan regionerne få trafikøberansvaret på visse af statens jernbanetrækninger.

Da regionerne ikke har skatteudskrivningsret, forudsætter modellen, at regionerne gives et årligt bloktilskud fra staten til at varetage deres opgaver på kollektiv transportområdet. Bloktilskuddet vil skulle bestå af de midler, som kommunerne i dag får via bloktilskuddet til at løse kollektive transportopgaver (disse penge er ikke øremærkede, og der skal ske en udskæring beregnet i forhold til de nuværende udgifter på dette område) samt det bloktilskud som regionerne får i dag til regional bustrafik og tilskud til privatbanerne, inklusive investerings-tilskuddet, jf. også kapitel 12.

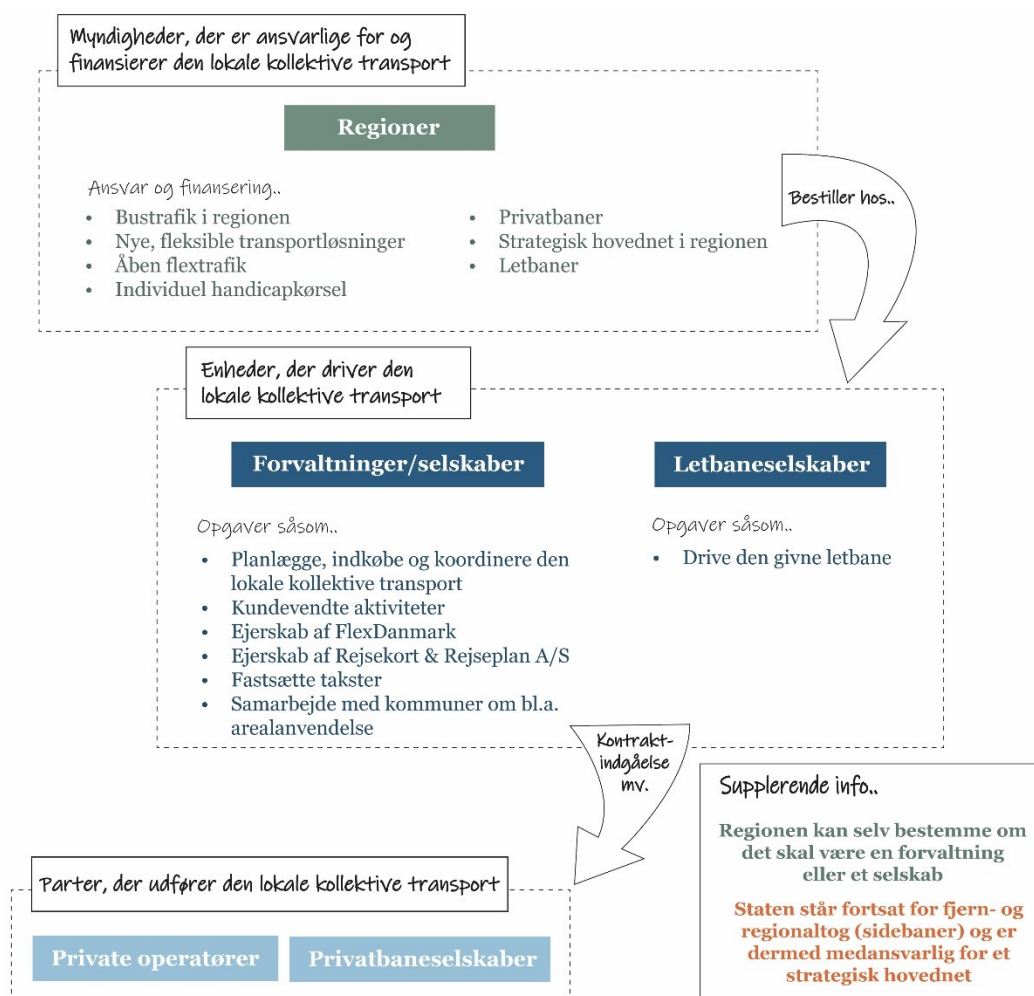
10.1 Placering af ansvar og opgaver – regionerne får det samlede ansvar for den lokale kollektive transport

Regionerne overtager kommunernes ansvar for den lokale kollektive bustrafik, flextrafik, individuel handicapkørsel og letbanerne. Det betyder, at regionerne overtager ansvaret for at beslutte og finansiere omfanget af den lokale, kollektive transport. Disse opgaver vil regionerne være ansvarlig for sammen med den regionale bustrafik og privatbanerne, som regionerne allerede har beslutnings- og finansieringsansvaret for i dag.

Regionernes opgave vil omfatte at planlægge og udbyde trafikken og at indgå kontrakter med private operatører, som fx Region Hovedstaden pt. gør for den visiterede patientbefordring. Regionen vil endvidere skulle varetage de kundevendte aktiviteter som markedsføring, takster og billetteringssystemer, koordineringsopgaver, deltagelse i Rejsekort & Rejseplan mv.

Ydermere vil regionerne i modellen skulle have ansvaret for at tilbyde de nye, fleksible transportløsninger, der måtte blive besluttet i forlængelse af ekspertudvalgets endelige anbefalinger på baggrund af fase 1 og 2. Regionerne får således mulighed for at sammensætte deres transportudbud til kunderne, så det passer til geografien i et bestemt område af regionen og den konkrete efterspørgsel i området.

Figur 10.2. Illustration af kompetencefordelingen i model 3



Med model 3 flytter styringen af den lokale kollektive transport til de i forvejen siddende regionsråd, der vil stå til ansvar for håndteringen af trafikopgaven over for regionens borgere. Den kommunalpolitiske kobling til lokalområdet findes med denne model ikke længere.

Der vil skulle nedsættes et transportudvalg under regionsrådet, udpeget af og blandt de valgte regionsrådsmedlemmer, som kan forberede indstillinger til regionsrådet og rådgive trafikforvaltningen inden sager forelægges for regionsrådet. Regionsrådet kan endvidere delegerede beslutningskompetence til transportudvalget vedrørende ikke-principielle sager og sager under en vis beløbsgrænse. Eller der kan udpeges en bestyrelse for det regionale trafikselskab af og blandt de valgte regionsrådsmedlemmer.

I model 3 må det samlet set forventes, at lokalkendskabet er mindre end i de nuværende kommunale forvaltninger alene af den årsag, at regionerne strækker sig over større geografiske områder.

En samling af alle lokale kollektive trafikopgaver i regionerne vil give bedre mulighed for at arbejde efter et mere helhedsorienteret billede ud fra en sammenhængende mobilitetsplan

for hele regionen, idet regionen får det samlede ansvar for alle lokale transporttilbud. Et helhedsorienteret blik på kunden – som en borger i en region, der skal på arbejde, i skole eller til fritidsaktiviteter mv. – kræver samtidig, at en sådan mobilitetsplan udvikles i tæt samarbejde med kommunerne i regionen. Det skyldes både kommunernes rolle som plan- og vejmyndighed og deres rolle som ansvarlig for skoleområdet, socialområdet mv., ligesom kommunerne netop har den lokalpolitiske forankring.

Som en del af modellen lægges der derfor op til at etablere et struktureret, formaliseret samarbejde mellem de regionale forvaltninger/selskaber og de planmyndigheder mv., der er ansvarlige for byudvikling mv. i kommunerne. Fx vil kommunerne have interesse i at inddrage de regionale forvaltninger/selskaber så tidligt som muligt i planlægningen af et nyt byudviklingsområde med henblik på at understøtte en god kollektiv trafikbetjening. Ligesom trafikplanlæggeren (regionen) vil have en interesse i at vide, hvis kommunen planlægger at lukke en vej eller planlægger vejarbejde et sted, hvor der kører en busrute.

Modellen fastholder de stordriftsfordele, der i dag er ved opgavevaretagelsen i de nuværende trafikselskaber (se kapitel 4). Samtidig imødegår modellen en væsentlig svaghed ved den nuværende organisering, hvor der er mange myndighedsniveauer og et delt ansvar i den lokale kollektive transport.

Der vil således kunne være yderligere stordriftsfordele og administrative forenklinger ved at samle de opgaver, som de nuværende regionale og kommunale forvaltninger løser i dag. Medarbejderne varetager udover egentlig trafikbestilling hos trafikselskabet ofte opgaver som ikke varetages af trafikselskabet, eksempelvis kontakt og dialog med folkeskoler i forbindelse med den årlige køreplanlægning. Det må forventes, at der fortsat vil være behov for at have medarbejdere i kommunerne, der arbejder med kollektiv transport, da der kræves ressourcer til koordinering med regionen, herunder ikke mindst i forhold til flextrafik, fysisk planlægning, vejinfrastruktur mv.

Model 3 indebærer, at regionen har fokus på den samlede lokale kollektive transport i hele regionen, og eftersom den samtidig også har finansieringsansvaret for al lokal kollektiv transport, har regionen incitament til at vælge den bedst mulige trafikløsning og bedst mulige mobilitetsmix i et givet område og i den forbindelse at have et fokus på økonomisk effektivitet.

Samtidig vil regionen have incitament til at sammentænke de lokale og tværkommunale busruter mere med de regionale busruter, hvorved busplanlægningen i højere grad kan optimeres både driftsøkonomisk og i forhold til kunden.

Det er ligeledes en fordel at samle kompetencerne og prioriteringen af den lokale banetrafik hos regionen, så letbaner og privatbaner ligestilles som lokal kollektiv transport. Dette vil understøtte regionens incitament til at sammentænke busruter og lokale baner, og det vil understøtte incitamentet til at prioritere på tværs af busruter og privatbaner. Denne sammenlægning af busruter og lokale baner vil være en fordel for brugerne i form af bedre sammenhængende tilbud, og den vil være en fordel driftsøkonomisk, da baner og busruter i højere grad end i dag kan sammentænkes og optimeres driftsøkonomisk.

Denne prioritering på tværs af bus og baner understøtter samtidig regionernes mulighed for at arbejde mere systematisk med at udvikle den ikke-statslige del af strategiske hovednet, herunder både at de højfrekvente busruter eller lokalbaner planlægges op imod det statslige

jernbanenet, og at regionerne – i og med at de samtidig får ansvaret for de fleksible transportløsninger – sikrer, at kunderne kan komme helt hjem eller frem til deres destination.

Modellen giver også mulighed for, at staten kan overveje at overdrage ansvaret for driften på flere af statens sidebaner til regionerne – ligesom det er sket i Skåne, hvor ansvaret er blevet overdraget til Skånetrafikken. Dette vil indebære, at sidebanerne i endnu højere grad kan sammentænkes med både privatbaner og regionale busruter. Det vil kræve, at der overføres statslige midler til regionerne til løsning af denne opgave, således som det allerede er sket i forbindelse med overdragelse af trafikkoøberansvaret til Region Nordjylland, Region Midtjylland og Region Sjælland på konkrete togstrækninger. Ved en eventuel overdragelse af sidebanerne vil det skulle sikres, at der er økonomisk incitament til at lukke sidebaner, såfremt det vil være den bedste løsning i stedet at indsætte busbetjening.

Særligt om eventuel selskabsdannelse

Udvalget har overvejet fordele og ulemper ved, at opgaven i model 3 placeres direkte i den regionale forvaltning, sådan som det er tilfældet i Region Skåne.

Fordelen ved en sådan placering vil være, at det politiske ansvar alt andet lige er mere direkte end i en model, hvor der ”skydes” en bestyrelse ind imellem regionsrådet og den relevante myndighed. Samtidig opstår der med en selskabsdannelse alt andet lige flere lag og grænseflader end i en model, hvor opgaven ligger direkte i forvaltningen under regionsrådet.

Selskabskonstruktionen vil antagelig være en mere naturlig løsning i forhold til håndteringen af navnlig de kundevendte opgaver end en placering i den regionale forvaltning. Samtidig skaber en selskabsdannelse en vis ”armslængde” til det politiske system, og er i overensstemmelse med den retning, der i en årrække har været fremherskende i den danske forvaltning. Selskaberne vil endvidere i vid udstrækning kunne baseres på de nuværende trafikselskaber og dermed gøre overgangen til den nye organisering mindre omfattende.

Det konkrete valg af, om der stiftes et selskab eller ej i den enkelte region vil skulle baseres på en afvejning af disse hensyn.

Særligt om letbaner

Letbanetrafikken og ejerskabet af de tre letbaneselskaber vil skulle overdrages til regionerne fra de kommuner, der i dag enten ejer (Odense Letbane) eller har ejerandele i letbaneselskaberne (Aarhus Letbane og Hovedstadens Letbane). Derudover vil den bevilling, som kommunerne har fået til at varetage denne opgave, blive overført til regionerne. Der kan argumenteres for, at det er mest hensigtsmæssigt, at den kommunale andel af anlægsgælden bliver i kommunerne, da det er de pågældende kommuner, der har truffet beslutning om anlæggesen.

Særligt om hovedstadsområdet og de tre store byer

Udvalget har overvejet om model 3 med fordel kan omfatte en særlig ordning for de tre store byer, hvor de store kommuner får mulighed for at tage ansvaret for den lokale trafik (bybusser mv.) og en særlig struktur for hovedstadsområdet, idet den kollektive transport udgør en større del af persontransporten i disse områder.

En særlig ordning vil for de tre store byer (Aalborg, Aarhus og Odense) kunne indebære, at de pågældende kommuner bevarer beslutnings- og finansieringsansvaret for den lokale kollektive transport, og at de fortsat får tilskud til opgavevaretagelsen via bloktilskuddet.

Fordelen ved at give de tre store byer (Aalborg, Aarhus og Odense) ansvar for den lokale transport vil være, at de i højere grad kan tænke et bybusnet sammen med den lokale byplanlægning, herunder særligt ved byfortætning. Den kollektive transport er således et nødvendigt element i byplanlægningen i tætbeboede områder. I forlængelse heraf vil det være en fordel, at kommunen får mulighed for at imødegå trængselsproblemer ved fx at lukke visse veje for private biler og satse på bybusser. Kommunerne vil således have et økonomisk incitament til at udføre trængselsreducerende tiltag for at opnå besparelser på buskørselstimer.

Såfremt Aarhus og Odense får ansvaret for lokal transport vil de også skulle bevare ejerskab/dele/ejerskab af henholdsvis Aarhus Letbane og Odense Letbane og beholde finansieringen til denne opgave.

En særlig ordning for de tre store byer medfører en aktør mere i den kollektive transport, hvilket kan være en ulempe. Dog er det kun bybustrafikken og letbanetrafikken, som de tre kommuner skal have fokus på, mens regionen fortsat vil være ansvarlig for de lidt længere busruter ind og ud af byerne.

For at undgå flere aktører vil en særlig ordning for de tre store byer kunne håndteres i den regionale forvaltning eller i et trafikselskab, hvor der kan oprettes et kontor, der særskilt arbejder med trafik i den store by.

Særligt for hovedstadsområdet gælder, at den kollektive transport er mere intens grundet større befolkningstæthed og udbuddet af forskellige transporttilbud, hvilket medfører et særligt behov for planlægning af trafikken.

I hovedstadsområdet er der mange kommuner, og dermed falder antallet af beslutningstagere i den kollektive transport i hovedstadsområdet betydeligt med model 3. I modellen kan den nye store Region Østdanmark både vælge at fastholde et trafikselskab dækkende hele Sjælland og øerne, som i dag, eller regionen kan vælge at etablere et trafikselskab med et fokus på hovedstadsområdet og et trafikselskab med fokus på resten af Sjælland og øerne. Såfremt opgaverne varetages af den regionale forvaltning, kan regionen vælge at oprette en særskilt regional forvaltning med fokus på hovedstadsområdet for at sikre et trafikalt fokus på den tætte bystruktur (se også kapitel 12).

Boks 10.1 Organiseringen af den kollektive transport i hovedstadsområdet i et historisk perspektiv

I hovedstadsområdet havde man mellem 1973 og 1989 en lignende organisering af den kollektive transport, hvor hovedansvaret for den kollektive transport først lå hos Trafikrådet under Hovedstadsrådet og senere direkte under Hovedstadsrådet.

Da man ikke havde regioner på dette tidspunkt, var det centralkommuner og amtskommuner, der finansierede den kollektive transport. Men med Hovedstadsrådet havde man alligevel et centralt regionalt råd, og med Trafikrådet en regional myndighed, der havde ansvar for takstsystemet, køreplaner, linjeføringer med mere.

Trafikrådet bestod fra 1973-1976, og Hovedstadsrådet bestod fra 1973-1989.

Se appendiks VI for yderligere om organiseringen af kollektiv transport i hovedstadsområdet i et historisk perspektiv.

10.2 Regulatoriske rammer

Lov om trafikselskaber skal erstattes af en ny lovgivning, der udstikker rammerne for regionernes varetagelse af opgaven vedrørende kollektiv transport. Derudover skal lovgrundlaget udstikke rammerne for regionernes ansvar for at varetage fx transportformer, takster, planlægning og koordinering, deltagelse i samarbejdsfora og selskaber.

Det vil skulle beskrives forholdsvis udførligt, hvilke opgaver regionerne skal løse, da regioner som udgangspunkt kun må varetage lovbundne opgaver, idet regionerne ikke har skatteudskrivningsret og ikke er omfattet af kommunalfuldmagtsreglerne. Dog vil de konkrete opgaver kunne beskrives mere overordnet, således at der vil være frihed til opgaveløsningen, ligesom det er beskrevet for trafikselskabernes opgaver under model 1.

De økonomiske rammer vil følge reglerne for regioner generelt, dvs. at der skal budgetteres med balance, og at et underskud i et år skal udlignes senest efter 2 år. Som beskrevet i model 1 er det en svaghed, når etårige bevillinger til trafikselskaberne kan indebære stop-and-go-situationer i transporttilbuddene. Dette kan imødegås i model 3 (som i model 1) ved at løse de økonomiske rammevilkår i lovgivningen, fx således at budgettet skal balancere over en fireårig periode imod den nuværende 1-årige periode.

Endvidere vil en lempelse af lånemuligheder for regioner i relation til investeringer i den kollektive transport gøre det nemmere for regionerne at prioritere investeringer i den kollektive transport, hvor gevinsterne for borgerne ligger ude i fremtiden.

Regionernes bloktilskud til regional udvikling er delvist baseret på antal kilometer privatbane i drift. Hvis en region lukker en privatbane til fordel for en busløsning, så vil bloktilskuddet til regionen blive nedjusteret. Yderligere er det et vilkår for at modtage det statslige årlige investeringstilskud, at hvis en privatbane lukkes, så skal de seneste fem års investeringstilskud tilbagebetales. Disse to rammevilkår indebærer, at der er incitament til at fastholde dyre privatbanetilbud i stedet for at erstatte dem med billigere busser med høj drift. Modellen indebærer, at der sker en lempelse af disse to rammevilkår.

De regionale trafikselskaber eller regionale trafikforvaltninger vil på kommunernes vegne varetage befordringsopgaver, som kommunerne er forpligtet til at varetage efter anden lovgivning, fx skolebuskørsel. Kommunerne vil skulle betale regionen for at varetage disse kørselsopgaver. Dermed vil de kommunale visiterede løsninger kunne planlægges i sammenhæng med den åbne flextrafik, som regionen bliver ansvarlig for. I forlængelse heraf bemærkes det, at den visiterede regionale persontransport også vil være en del heraf, hvilket den ikke nødvendigvis er i dag.

De regionale trafikselskaber eller regionale trafikforvaltninger vil skulle samarbejde med naboregionen om tværgående ruter over regionsgrænsen. Ligeledes vil regionerne skulle samarbejde om individuel handicapkørsel, således at en bruger af denne vil kunne bruge ordningen i hele landet. Yderligere vil regionerne skulle udarbejde langsigtede trafikplaner, der tager

udgangspunkt i den statslige trafikplan for jernbanetrafikken, således at plangrundlaget bliver det instrument, der sikrer et strategisk hovednet.

Udvalget har overvejet, om der i den regulatoriske ramme vil skulle fastsættes regler om, at regionernes valgfrihed, om hvorvidt de vil løse kollektiv transportopgaven i regi af en forvaltningsenhed eller i et regionalt trafiksselskab, skal begrænses i forhold til, at der skal være samme struktur i hele landet. Udvalget finder, at en model, hvor regionerne har valgt forskellige løsninger vil kunne fungere, men at en ensartet struktur i hele landet samlet set vil være at foretrække.

Den regulatoriske ramme vil muliggøre, at private selskaber får mulighed for at tilkøbe nye ruter eller ekstra afgang af regionen med henblik på at kunne tilbyde deres medarbejdere og samarbejdspartnere en bedre mulighed for at komme til og fra selskabet med kollektiv transport, ligesom det er tilfældet i dag (og som det er beskrevet i model 1).

10.3 Udfordringer ved model 3

Udvidelse af regionernes ansvar i den kollektive transport i model 3 er i modstrid med Sundhedsstrukturkommissionens anbefalinger om, at regionerne skal fokusere på sundhedsområdet. I aftalen om en sundhedsreform fremgår det, at *"aftalepartierne er enige om, at der skal ske en tilpasning af regionernes øvrige opgaver med henblik på at anvende ressourcerne mest hensigtsmæssigt og effektivt. Det betyder, at regionerne fremadrettet skal varetage en mindre opgaveportefølje end hidtil.* Endvidere fremgår det: *"Den fremtidige varetagelse af ansvaret for regionernes opgaver vedr. den kollektive trafik afventer anbefalingerne fra Ekspertudvalget, og er således ikke en del af denne aftale."*

Udvalget noterer sig, at regionerne fremover ikke længere skal arbejde med regionale udviklingsplaner, og det indebærer, at der i regionernes opgaveportefølje fremover ikke findes opgaver, der har sammenhæng og synergi med kollektiv transport.

Det vil være en ulempe, at regionerne fremadrettet vil få ansvaret for to store, meget forskellige opgaveområder – sundhed og kollektiv transport – hvilket stiller krav til kompetencerne og arbejdsbyrden i regionsrådene. Sundhedsområdet vil endvidere være langt det største område, og der vil være risiko for, at kollektiv transportområdet ikke vil have det nødvendige fokus.

Model 3 understøtter, jf. ovenfor, regionernes mulighed for at arbejde mere systematisk med at udvikle den ikke-statslige del af strategiske hovednet, herunder både at de højfrekvente busruter eller lokalbaner planlægges op imod det statslige jernbanenet. Modellen indebærer dog fortsat den ulempe, at ansvaret for hele det strategiske hovednet ikke er samlet i en myndighed, men at der er et delt ansvar mellem regionerne og staten og på tværs af regionerne.

Med model 3 fastholdes en begrænset lokalpolitisk forankring, idet området styres af de i forvejen siddende regionsråd. Beslutninger om lokal kollektiv transport flyttes dog væk fra kommunerne, og beslutningerne træffes derfor længere fra borgerne. Det vil også medføre, at der ikke i samme grad er et lokalkendskab til at understøtte beslutningerne. Endelig vil det medføre, at sammenhængen til fysisk planlægning, herunder byudvikling mv. svækkes. Dette kan særligt være et problem i hovedstadsområdet, hvor der er mange små kommuner, som regionen skal forholde sig til, og det kan tale for, at den nye, store Region Østdanmark vælger at etablere et regionalt trafiksselskab med et fokus på hovedstadsområdet.

Hvis en region vælger at løse kollektiv transport i forvaltningen vil det være regionsgrænserne, der gælder, og afgrænsningen vil dermed ikke være baseret på trafikale kriterier. Hvis regionen vælger at løse opgaven gennem selskabsdannelse vil det være op til regionen, om den vil oprette et eller flere trafikalselskaber inden for regionens grænser. Flere selskaber vil give bedre mulighed for at anlægge et trafikalt perspektiv på afgrænsningen, *jf. kapitel 12*. Samtidig vil det dog øge antallet af aktører og grænseflader og dermed styringsopgaven i regionen.

Udvalget har i kapitel 4 peget på, at det er en svaghed i den nuværende organisering, at regionerne kun i begrænset omfang kan prioritere økonomisk på tværs af serviceområderne, som kommunerne kan i dag. Denne svaghed vil blive forøget med model 3, idet den lokale, kommunale kollektive transport vil blive omfattet af dette rammevilkår.

10.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne

Model 3 vurderes i tabel 10.1 op mod hvert kriterie, jf. kap. 6. Vurderingerne er opsamlende på ovenstående om placering af opgaver, og udfordringerne. Farveangivelsen under "score" af modellen viser, i hvilket omfang modellen lever op til vurderingskriterierne, hvor grøn er bedst, rød dårligst og gul midt i mellem. En rød score indebærer dermed, at udvalget finder, at der for det givne kriterium er tale om et særligt opmærksomhedspunkt ved modellen. Score af den enkelte model skal ses i forhold til de tre øvrige modeller.

Tabel 10.1. Vurdering af model 3 op mod kriterierne

Kriterie	Vurdering af modellen	Score
1. Kunden i centrum <i>Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.</i>	Regionen har entydigt ansvaret for det samlede lokale kollektive transportsystem, som kan sikre kundens samlede rejse. <i>(Score: grøn)</i>	●
2. Et strategisk hovednet <i>Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkoblet lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.</i>	Opgaven samles i hver region hos én myndighed. Koblingen mellem det strategiske hovednet, de lokale busruter og de nye, fleksible løsninger understøttes også ved, at der kun er én myndighed. Der vil ikke været et entydigt ansvar for det strategiske hovednet, der vil være delt mellem regionerne og staten og på tværs af regionerne, og skal der sikres kobling af hovednettet på tværs. Der vil skulle sikres en kobling til den fysiske planlægning i kommunerne. <i>(Score: gul)</i>	●
3. Nye, fleksible transportløsninger <i>Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger især i landdistrikter og mindre byer, der både er</i>	Der er mindre viden om lokale forhold og behov hos regionerne end i de modeller, hvor kommunerne fortsat har en direkte rolle. Dette vil kunne have den effekt, at udbredelsen af de	●

koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.	fleksible transportløsninger i mindre grad baseres på lokal viden. Der kan dog være stor-driftsfordele forbundet med at løsninger udvikles og udbydes samlet i regionerne. (Score: gul)	
4. Særligt for store byer og hovedstadsområdet Understøtter et effektivt, sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.	Et regionalt trafikselskab eller en regional forvaltning vil have det samlede ansvar i hovedstadsområdet i et samarbejde med DSB og Metroselskabet. En regional forvaltning vil være direkte politisk styret, hvilket vil stå i modsætning til de to andre selvstændige selskaber. (Score: gul)	●
5. Et lokalpolitisk forankret ansvar Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokalt mobilitetsbehov.	Regionsrådene er mere distanceret fra lokal-samfundene i en stor geografi, og har dermed en begrænset lokalpolitisk forankring. Eneansvaret for den lokale kollektive transport ligger hos regioner med to meget forskelligartede opgaveområder med risiko for, at det store sundhedsområde vil tage fokus fra den kollektive transport. (Score: rød)	●
6. Økonomisk effektivitet Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.	Da regionen har det samlede ansvar, er der også en række iboende incitamenter for en økonomisk effektivitet. Der vil være incitament til løbende krav om øget bloktilskud. Regionerne kan endvidere ikke investere langsigtet med et-årige bloktilskud, og regionen kan ikke prioritere på tværs af serviceområder. (Score: gul)	●

Kapitel 11. Model 4. Mobilitetsselskaber

Model 4 indebærer, at der oprettes et antal nye mobilitetsselskaber, som erstatter de nuværende trafikselskaber. Både finansieringen af mobilitetsselskabernes opgaveløsning og deres beslutningskompetence vil være fundamentalt anderledes end for de nuværende trafikselskaber.

Idéen bag modellen er at samle beslutninger, finansiering og planlægning af al den lokale kollektive transport i én ny organisation, der ikke har andre opgaver. Mobilitetsselskaberne skal drives af en professionel bestyrelse. Formålet er at sikre størst mulig fokus på innovation og udvikling af den lokale kollektive transport. Samtidig vil selskaberne have ansvaret for at tænke på tværs af transportløsninger, så der skabes den bedst mulige mobilitet til kunderne. Det kan blandt andet ske gennem inddragelse af innovative kræfter blandt private aktører. Mobilitetsselskaberne kan indrettes og afgrænses alene ud fra trafikale hensyn. Dermed får de mulighed for at have fuldt fokus på at sikre et passende sammensat mobilitetstilbud i de forskellige geografier inden for det enkelte selskab.

Modellen indebærer samtidig, at kommuner og regioner ikke længere vil være ansvarlige for at prioritere og finansiere den kollektive transport, og skal afgive kompetencen. Der er således kun ét ansvarligt niveau for den lokale, kommunale og regionale, kollektive transport; Mobilitetsselskaberne.

Figur 11.1. Illustration af koncept for model 4

Myndigheder, der er ansvarlige for og finansierer den lokale kollektive transport

Staten

Enheder, der driver den lokale kollektive transport

Mobilitetsselskaber

Parter, der udfører den lokale kollektive transport

Private operatører

Privatbaneselskaber

Mobilitetsselskaberne vil være en nyskabelse i strukturen for Danmarks offentlige forvaltning. Konstruktionen indebærer, at selskaberne vil skulle finansieres gennem et tilskud direkte fra staten. Mobilitetsselskaberne vil således være en form for selvstændig offentlig virksomhed med egen bestyrelse og økonomi.

Mobilitetsselskaberne vil skulle løse deres opgaver i henhold til den lov, som de oprettes i henhold til samt løbende aftaler med staten, hvor der på den ene side fastlægges et overordnet serviceniveau, som mobilitetsselskaberne skal levere, og på den anden side fastlægges et niveau for de årlige statslige tilskud.

11.1 Placering af ansvar og opgaver – mobilitetsselskaberne får det samlede ansvar for den lokale kollektive transport

Mobilitetsselskaberne overtager samtlige opgaver fra de nuværende trafikselskaber, og de overtager ansvaret fra kommuner og regioner for at bestemme det konkrete serviceniveau for al lokal og regional kollektiv transport, herunder for individuel handicapkørsel. Det samlede ansvar for den lokale kollektive transport vil foruden prioritering og finansiering skulle omfatte alle aspekter af transporten, herunder planlægning, udbud, takster, billetprodukter, kundekontakt osv.

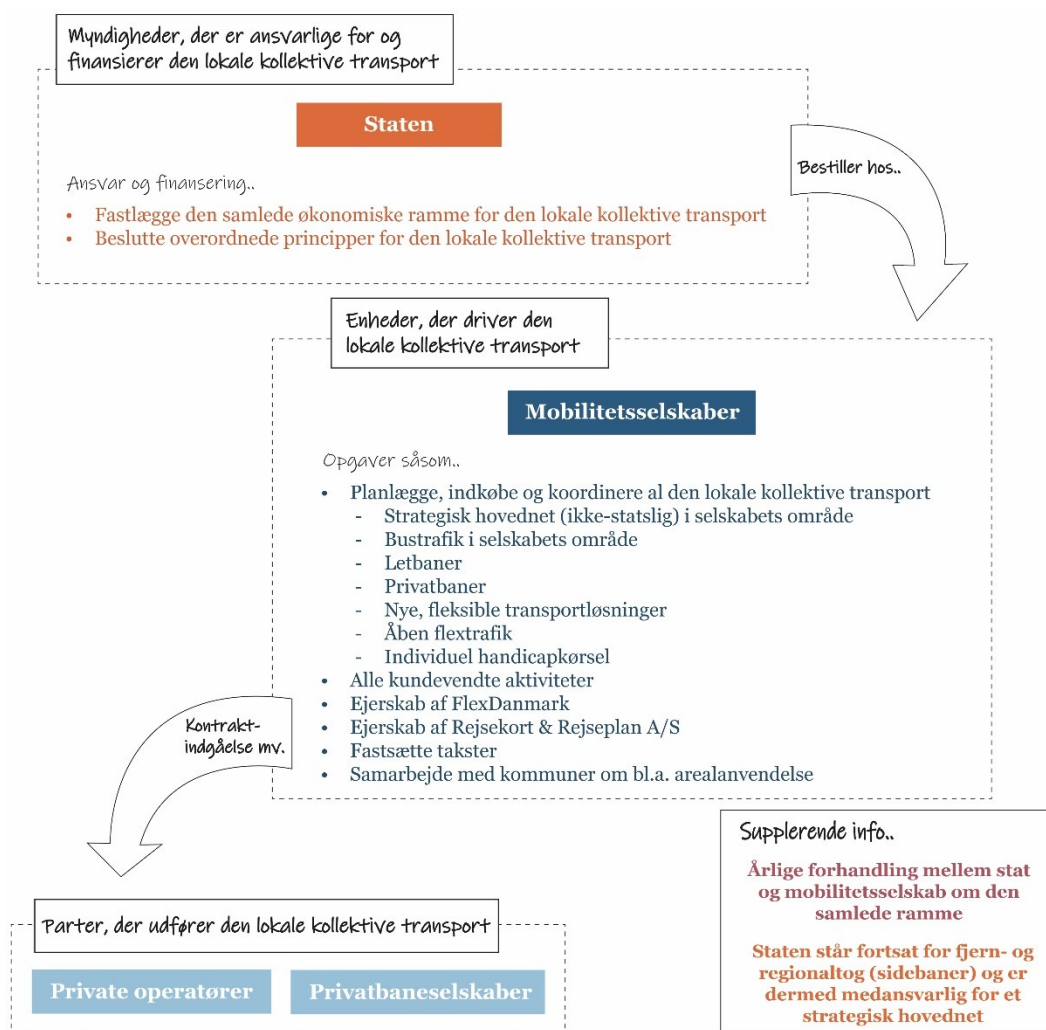
Mobilitetsselskaberne vil skulle forhandle med staten om et årligt tilskud. I den forbindelse vil også skulle fastlægges et serviceniveau, som skal leveres som modydelse for tilskuddet.

Hvor mange ressourcer, der samlet set skal ydes i skattefinansieret tilskud til lokal kollektiv transport fastlægges dermed som led i drøftelser mellem staten og mobilitetsselskaberne om tilskuddet, men mobilitetsselskaberne får – inden for de rammer – den fulde kompetence til at træffe beslutning om udmøntning/prioritering inden for selskabets område. Det er som udgangspunkt mobilitetsselskaberne, der modtager passagerindtægterne, idet dette vurderes at give incitament til at udbyde et attraktivt tilbud.

Der vil endvidere være behov for at etablere en faglig kompetence hos staten, således at staten kan agere som sparrings-, forhandlings- og samarbejdspartner til mobilitetsselskaberne. Dette er særligt relevant i relation til de årlige forhandlinger om budgetter og i relation til udarbejdelse af retningslinjer, overordnede principper eller lignende, som mobilitetsselskaberne skal agere inden for som modydelse for udbetaling af deres tilskud.

Mobilitetsselskaberne vil afhængigt af deres størrelse og geografiske afgrænsning principielt kunne overtage opgaver fra staten, fx trafikøberansvaret for flere af sidebanerne, jf. nedenfor.

Figur 11.2. Illustration af kompetencefordelingen i model 4



Modellen giver mobilitetsselskaberne mulighed for at have fuldt fokus på at sikre et passende mobilitetstilbud i de forskellige geografier inden for det enkelte selskab samtidig med, at der skabes incitament til, at den sammenhængende rejse løses omkostningseffektivt.

Med model 4 skabes således mulighed for at sammentænke de forskellige transportformer på tværs, herunder foretage prioriteringer mellem disse, fx erstatte banedrift med busdrift. Samtidig har selskabet ansvaret for den samlede "transport-kæde" – fra de små lokale/fleksible løsninger til de kapacitetstunge baner – og dermed mulighed for at se og optimere på tværs. Med de retningslinjer og overordnede principper, som mobilitetsselskaberne skal agere inden for som modydelse for det statslige tilskud, indebærer modellen dermed, at der kan skabes incitament til at levere bedst mulig mobilitet til kunderne, herunder at gøre den kollektive transport så attraktiv som mulig at anvende, på en økonomisk effektiv måde.

Samling af alle lokale kollektive transportopgaver i mobilitetsselskaberne vil – i lighed med model 3, hvor opgaverne samles under regionerne – give bedre mulighed for at arbejde efter et helhedsorienteret billede ud fra en sammenhængende mobilitetsplan med udgangspunkt i

kunden – som en borger i et geografisk område, der skal på arbejde, i skole eller til fritidsaktiviteter mv. En sådan mobilitetsplan vil skulle udvikles i tæt samarbejde med kommunerne, ikke alene qua deres rolle som plan- og vejmyndighed men også qua deres rolle som ansvarlig for skoleområdet, socialområdet mv. Der vil skulle opstilles rammer for et formaliseret samarbejde med kommunerne med henblik på at håndtere den gensidige afhængighed mellem den fysiske planlægning i kommunerne og kollektiv transport.

Modellen har også den lighed med model 3, at det samlede ansvar samtidig understøtter mobilitetsselskabernes mulighed for at arbejde mere systematisk med at udvikle det strategiske hovednet, herunder både at de højfrekvente busruter eller lokalbaner planlægges op imod det statslige jernbanelnet, og at selskaberne – i og med at de samtidig får ansvaret for de fleksible transportløsninger – sikrer, at kunderne kan komme helt hjem eller frem til deres destination.

Som nævnt oven for giver modellen også muligheder for, at staten kan overdrage ansvaret for driften på endnu flere af statens sidebaner til mobilitetsselskaberne. Dette vil indebære, at sidebanerne i endnu højere grad kan sammentænkes med både privatbaner og busruter. Da mobilitetsselskaberne ikke er bundet op på afgrænsningen af andre myndighedsniveauer, vil selskaberne geografisk og størrelsesmæssigt kunne indrettes med henblik herpå. Ved en eventuel overdragelse af sidebanerne vil det skulle sikres, at der er økonomisk incitament til at lukke sidebaner, såfremt det vil være den bedste løsning i stedet at indsætte busbetjening.

Der vil skulle tages stilling til det konkrete antal mobilitetsselskaber (se kap. 12). Der vil endvidere skulle tages stilling til sammensætning af deres bestyrelser, der som udgangspunkt forudsættes at være professionelle, *jf. nedenfor*.

Særligt om letbaner

Foruden beslutnings- og finansieringsansvaret for letbanetrafikken så overtager mobilitetsselskaberne ejerskabet af de tre letbaner fra henholdsvis de regioner og kommuner, der i dag ejer letbaneselskaberne. Derudover vil den bevilling, som kommunerne og regionerne har fået til at varetage denne opgave, blive overført til mobilitetsselskaberne. Der kan argumenteres for, at det er mest hensigtsmæssigt, at anlægsgælden bliver i kommunerne og regionerne, da det er de pågældende kommuner og regioner, der har truffet beslutning om anlæggelsen.

Særligt om hovedstadsområdet og de tre store byer

Udvalget har overvejet om model 4 med fordel kan omfatte en særlig ordning for de tre store byer, hvor de store kommuner får mulighed for at tage ansvaret for den lokale trafik (bybusser mv.) og en særlig struktur for hovedstadsområdet, idet den kollektive transport udgør en større del af persontransporten i disse områder.

En særlig ordning kan for de tre store byer (Aalborg, Aarhus og Odense) indebære, at de pågældende kommuner bevarer beslutnings- og finansieringsansvaret for den lokale kollektive transport, og at de fortsat får tilskud til opgavevaretagelsen via bloktilskuddet.

Fordelen ved at give de tre store byer ansvar for den lokale transport vil i lighed med model 3 være, at de i højere grad kan tænke et bybusnet sammen med den lokale byplanlægning, herunder særligt ved byfortætning. Den kollektive transport er således et nødvendigt element i byplanlægningen i tætbeboede områder. I forlængelse heraf vil det være en fordel, at kommu-

nen får mulighed for at imødegå trængselsproblemer ved fx at lukke visse veje for private biler og satse på bybusser. Udvalget peger dog på, at en særlig ordning for de tre store byer vil kunne håndteres i mobilitetsselskaberne, hvor der kan oprettes en underafdeling, der særskilt arbejder med bytrafik i den eller de store by/byer.

Særligt for hovedstadsområdet gælder, at den kollektive transport har en større rolle i persontransporten og en central rolle for fremkommeligheden i byen; ligesom den kollektive transport i hovedstadsområdet er både tættere og har flere aktører end i andre områder af landet.

Antallet af kommuner i hovedstadsområdet indebærer dog, at ovenstående løsning for de tre store byer ikke er relevant for kommunerne i hovedstadsområdet.

En særskilt struktur for hovedstadsområdet kunne i model 4 i stedet være, at der etableres en underafdeling i mobilitetsselskabet, der har som særlig opgave at administrere hovedstadsområdet og sørge for at oprette samarbejdsfora med de andre trafikaktører i dette område. Der ændres hermed ikke på grundstrukturen i modellen, men det anerkendes, at der er brug for et mere tæt samarbejde med de andre trafikvirksomheder i hovedstadsområdet (DSB og Metroselskabet) med det formål at sikre sammenhæng i trafikudbuddet – for kunderne og ud fra en driftsøkonomisk synsvinkel.

11.2 Regulatoriske rammer

Modellen indebærer, at lov om trafikselskaber vil skulle ophæves, og at der vil skulle udarbejdes et lovgrundlag for de nye mobilitetsselskaber. Det vil skulle fremgå af lovgrundlaget, at mobilitetsselskaberne har det samlede ansvar for den lokale kollektive transport, uanset transportform, inden for selskabets geografiske område.

Lovgrundlaget vil skulle fastslå, at mobilitetsselskabet selv bestemmer, hvilke transportformer, der skal tilbydes i forskellige geografier inden for det område, som selskabet dækker, herunder nye, fleksible transportløsninger.

Det kan overvejes om mobilitetsselskaberne også skal have beføjelser i forhold anlægsprojekter til gavn for den lokale og regionale kollektive transport, fx anlæg af BRT-strækninger og/eller andre faciliteter, der understøtter den kollektive transport, fx knudepunkter, stoppesteder mv. I givet fald skal vejmyndigheden (kommune eller stat) inddrages i planlægningen og i de efterfølgende processer. I den forbindelse vil der skulle tages stilling til, om mobilitetsselskaberne skal have del i finansieringsansvaret for anlæg, hvilket i forhold til konkrete anlæg vil kunne indgå i økonomiforhandlingerne med staten om selskabernes statslige tilskud.

Mobilitetsselskaberne vil være statslig finansierede via et statsligt tilskud, hvorved den helt overordnede prioritering (jf. ovenfor) bliver centraliseret.

Lovgrundlaget vil i den forbindelse skulle indeholde bestemmelser om nye samarbejdsfora med kommuner med henblik på at skabe incitament til at samarbejde om udnyttelse af vejarealer, byrum mv., og med henblik på at sikre at den kollektive transport understøttes og fungerer i samspil med den fysiske planlægning, herunder byudvikling, placering af offentlige servicetilbud (sundhedstilbud, skoler mv.) og andre centrale knudepunkter, som kommuner og regioner har ansvaret for.

Mobilitetsselskaberne vil blive forpligtet til at have fokus på det strategiske hovednet.

Prioriteringen af den lokale, kommunale og regionale transport vil som anført ovenfor skulle ske inden for de økonomiske rammer, som mobilitetsselskabet aftaler sig frem til med staten. Eftersom der er tale om nye selvstændige offentlige virksomheder vil der i den forbindelse skulle træffes beslutning om, hvilke regnskabsregler og mulighed for låneadgang mv., som mobilitetsselskaberne skal være underlagt. Da selskaberne er selvstændige selskaber vil lovgrundlaget for selskaberne kunne udformes mindre stramt end i de tre øvrige organiseringsmodeller, idet kommuner og regioner ikke er med.

Eftersom mobilitetsselskaberne er direkte statsligt finansierede, vil der i lovgrundlaget skulle være bestemmelser om statsligt tilsyn med henblik på at kunne sikre, at bevillingerne er brugt i overensstemmelse med mobilitetsselskabernes formål og god forvaltningskik. Her vil mobilitetsselskaberne afvige fra de eksisterende myndigheder – de vil ikke være en del af det kommunale eller regionale styringsregime, og de vil ikke være en del af den statslige forvaltning.

Udvalget vurderer, at der vil være stordriftsfordele ved gennem lovgivningen at forpligte kommuner og regioner til at købe kørselsopgaver hos mobilitetsselskaber, som kommuner og regionerne skal varetage efter anden lovgivning, det vil sige visiteret kørsel i henhold til fx sundhedsloven og serviceloven og skolebuskørsel.

På samme måde vil den regulatoriske ramme for mobilitetsselskaberne kunne muliggøre, at private selskaber får mulighed for at tilkøbe nye ruter eller ekstra afgange med henblik på at kunne tilbyde deres medarbejdere og samarbejdspartnere en bedre mulighed for at komme til og fra selskabet med kollektiv transport.

Særligt om bestyrelsessammensætningen

Et særligt spørgsmål knytter sig til sammensætningen af mobilitetsselskabernes bestyrelser, og hvilke kompetencer bestyrelsesmedlemmer i mobilitetsselskaberne skal besidde.

Bestyrelsen for et mobilitetsselskab vil have den fulde kompetence til at træffe beslutning om prioritering af den kollektive transport inden for selskabets grænser og inden for den økonomiske ramme, som staten har givet selskabet. Det vil derfor i en sådan model være vigtigt, at bestyrelsesmedlemmerne repræsenterer kompetencer inden for følgende områder: økonomistyring, planlægning, tilrettelæggelse af kollektiv transport, håndtering af forskellige kundetyper, kommerciel udvikling og innovation mv. Det taler umiddelbart for en professionel bestyrelse. Bestyrelsesmedlemmerne vil blive udpeget af staten.

For at opnå en vis lokalpolitisk forankring, kan en mulighed dog være, at der foruden professionelle medlemmer udpeges politikere til bestyrelserne, uagtet at hverken kommuner eller regioner har opgaver eller finansieringsansvar på kollektiv transportområdet i modellen. En mulighed kunne være, at der etableres et kommunalt kontaktråd for hvert mobilitetsselskab, og at dette råd udpeger et antal bestyrelsesmedlemmer.

En mulighed kunne også være, at fx borgmesteren fra den største kommune får en fast plads i mobilitetsselskabets bestyrelse, ud fra en betragtning om at kollektiv transport spiller en stor rolle i de store byer, og at kommunen derfor skal have mulighed for at øve indflydelse i mobilitetsselskabets bestyrelse.

11.3 Udfordringer ved model 4

Eftersom det er staten, der ved de årlige finanslovsforhandlinger, fastlægger budgetrammen, er det staten og i sidste ende reelt Folketinget, der er ansvarlige for mobilitetsselskabernes økonomiske ramme.

Det vil betyde, at den overordnede prioritering af serviceniveauet i den kollektive transport (svarende til størrelsen af servicerammen) i hvert mobilitetsselskab entydigt ligger hos staten frem for hos en lokalt forankret myndighed. Beslutningen om udmøntningen af rammen i form af det valgte mobilitetsmix ligger herefter hos mobilitetsselskabet.

Kommuner og regioners driftstilskud til den kollektive transport udgør i dag godt 6 mia. kr., som staten vil skulle overføre til mobilitetsselskaberne. Dertil kommer de midler, der vil skulle overgå, hvis fx nogle af de statslige sidebaner overgår til mobilitetsselskaberne.

Det kan blive vanskeligt i praksis at finde grænsen for, hvor detaljerede og normerende de årlige aftaler med mobilitetsselskaberne skal være. Det kan endvidere blive vanskeligt at undgå, at der løbende kommer hændelser i den kollektive transport, hvor der kan opstå uenighed mellem staten og mobilitetsselskabet, om hvorvidt den konkrete opgaveudførelse kunne være håndteret bedre inden for den aftalte økonomiske ramme. På sigt kan der således komme et pres for flere tværgående, statslige krav til mobilitetsselskabernes opgaveløsning, der kan gøre det svært at indrette den kollektive transport efter de lokale og geografiske forhold.

Den lokalpolitiske forankring af prioriteringerne, som er en fordel ved den nuværende organisering, vil som udgangspunkt ikke længere være til stede, om end der delvist kan rådes bod på dette gennem sammensætningen af bestyrelserne og nedsættelse af kommunale kontaktråd. Mobilitetsselskaberne (og staten) vil endvidere blive mødt af mange ønsker fra kommuner og regioner om at prioritere kollektiv transport i bestemte geografier, som det kan være vanskeligt at have konkret faglig viden om.

Model 4 understøtter mobilitetsselskabernes mulighed for at arbejde mere systematisk med at udvikle det strategiske hovednet, herunder både at de højfrekvente busruter eller lokalbaner planlægges op imod det statslige jernbanenet. Modellen indebærer dog fortsat den ulempe, at ansvaret for hele det strategiske hovednet ikke er samlet i en myndighed, men at der er et delt ansvar mellem mobilitetsselskaberne og staten og på tværs af mobilitetsselskaberne.

11.4 Modellen vurderet op mod vurderingskriterierne

Model 4 vurderes i tabel 11.1 op mod hvert kriterie, jf. kap. 6. Vurderingerne er i høj grad opsamlende på ovenstående om placering af opgaver, og udfordringerne. Farveangivelsen under "score" af modellen viser, i hvilket omfang modellen lever op til vurderingskriterierne, hvor grøn er bedst, rød dårligst og gul midt i mellem. En rød score indebærer dermed, at udvalget finder, at der for det givne kriterium er tale om et særligt opmærksomhedspunkt ved modellen. Score af den enkelte model skal ses i forhold til de tre øvrige modeller.

Tabel 11.1. Vurdering af model 4 op mod kriterierne

Kriterie	Vurdering af modellen	Score
1. Kunden i centrum <i>Sikrer at kunden oplever et sammenhængende og inddragende transportsystem, der skaber værdi for kunden, og hvor der tilbydes tilgængelige, relevante informationer, billetprodukter og kundeservice.</i>	Hvert mobilitetsselskab har entydigt ansvaret for det samlede kollektive transportsystem, hvilket kan sikre fokus på kundens samlede rejse. <i>(Score: grøn)</i>	
2. Et strategisk hovednet <i>Giver gode rammer for en langsigtet planlægning, udvikling og drift af det strategiske hovednet i og mellem byer og landsdele, tilkoblet lokale kollektive transportløsninger, herunder de nye, fleksible transportløsninger.</i>	Opgaven samles i hvert mobilitetsselskab hos én enhed. Koblingen mellem det strategiske hovednet, de lokale busruter og de nye, fleksible løsninger understøttes også ved, at der kun er én enhed. Dog vil det strategiske hovednet, fortsat være delt mellem mobilitetsselskaberne og staten samt på tværs af mobilitetsselskaberne. Der vil skulle sikres en kobling til den fysiske planlægning i kommunerne. <i>(Score: gul)</i>	
3. Nye, fleksible transportløsninger <i>Understøtter udvikling af og sammenhæng mellem nye, fleksible transportløsninger især i landdistrikter og mindre byer, der både er koblet til den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet.</i>	Koblingen mellem det strategiske hovednet, lokale busser og de nye, fleksible løsninger er understøttet med én myndighed. Dog kan selskabet være mere fjernt fra lokalsamfundene i forbindelse med udvikling og tilpasning af de fleksible løsninger, da kommunerne ikke har en rolle. Der kan dog være stordriftsfordele forbundet med, at løsninger udvikles og udbydes samlet i mobilitetsselskaberne. <i>(Score: gul)</i>	
4. Særligt for store byer og hovedstadsområdet <i>Understøtter et effektivt, sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af aktørerne i de store byer og i hovedstadsområdet.</i>	Der vil komme til at sidde én aktør, af en vis volumen, som vil have det samlede ansvar for den lokale kollektive transport i hovedstadsområdet i samarbejde med og på lige vilkår som DSB og Metroselskabet. Mulighed for at afgrænse selskaberne efter de trafikale hensyn. For at understøtte det kollektive transportsystem i de store byer kan det overvejes, at borgmesteren fra den største kommune kan få en plads i mobilitetsselskabets bestyrelse. <i>(Score: grøn)</i>	

5. Et lokalpolitisk forankret ansvar <i>Sikrer sammenhæng mellem det demokratiske beslutningsansvar og viden om lokalt mobilitetsbehov.</i>	Der er ingen lokalpolitisk forankring i og med, at der ikke er nogen direkte politisk indflydelse udover en overordnet forankring via staten og dermed Folketinget. Der vil skulle sikres et samarbejde med de lokale myndigheder. <i>(Score: rød)</i>	
6. Økonomisk effektivitet <i>Skaber incitament til bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme gennem effektiv planlægning og drift, prioritering og ansvarlig forvaltning.</i>	Da mobilitetsselskabet har det samlede ansvar, er der også iboende incitament til at sikre økonomisk effektivitet og skarp prioritering inden for det statslige tilskud. Der kan dog samtidig være et incitament til løbende krav om øget tilskud. <i>(Score: grøn)</i>	

Kapitel 12. Tværgående temaer for de fire organiseringsmodeller

Der er en række temaer, som berører de fleste af de skitserede organiseringsmodeller beskrevet i kapitel 8-11. Det drejer sig om den geografiske afgrænsning af trafikselskaberne/mobilitetsselskaberne, håndtering af de nye, fleksible transportløsninger som blev præsenteret i udvalgets første delrapport (maj 2024), transaktionsomkostninger ved at ændre på organisationen, opgaver der går på tværs af den kollektive transport som ejerskabet af Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark og takstkompetencen samt hvordan Bornholm og ø-kommuner passer ind i organisationen.

I det følgende redegøres for udvalgets overvejelser om disse tværgående temaer.

12.1 Størrelse og geografisk afgrænsning af trafikselskaber/mobilitetsselskaber

Det er i kapitel 4 nævnt som en udfordring ved den nuværende organisation, at trafikselskaberne i dag ikke i alle tilfælde er afgrænset logisk i forhold til trafikmønstre og trafikale hensyn. Selskaberne er oprettet af regionerne i henhold til lov om trafikselskaber, idet regionerne selv kunne bestemme antallet af trafikselskaber inden for regionens geografiske område. Dog blev Movia oprettet direkte ved lov, idet det fremgår af lov om trafikselskaber, at selskabet omfatter både Region Sjælland og Region Hovedstaden inklusive alle kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholm. Region Sjælland og Region Hovedstaden sammenlægges med aftalen om en sundhedsreform til en samlet region; Region Østdanmark ultimo 2026.

En særskilt overvejelse i forhold til organiseringsmodellerne er, om trafikselskabernes/mobilitetsselskabernes grænser skal følge regionsgrænserne, eller om der i de enkelte modeller er mulighed for, at trafikselskabernes grænser i stedet i højere grad kan tage hensyn til rejsemønstrene. En afgrænsning i forhold til trafikale kriterier kan indebære en række fordele, fordi trafikselskabets fokus vil være mere entydigt.

Generelt gælder, at færre og geografisk større selskaber end i dag vil kunne fremme stor-driftsfordelene og understøtte en nødvendig udvikling og tilpasning af løsningerne. Omvendt vil større selskaber indebære, at der kan blive stor afstand mellem trafikselskabet og kunderne og mellem selskabet og ejerne, der i dag er kommuner og regioner.

Flere og geografisk mindre selskaber vil kunne øge trafikselskabernes lokale tilknytning. Der-til vil det være muligt at afgrænse trafikselskabet geografisk mere direkte i forhold til trafikale kriterier, herunder rejsemønstre.

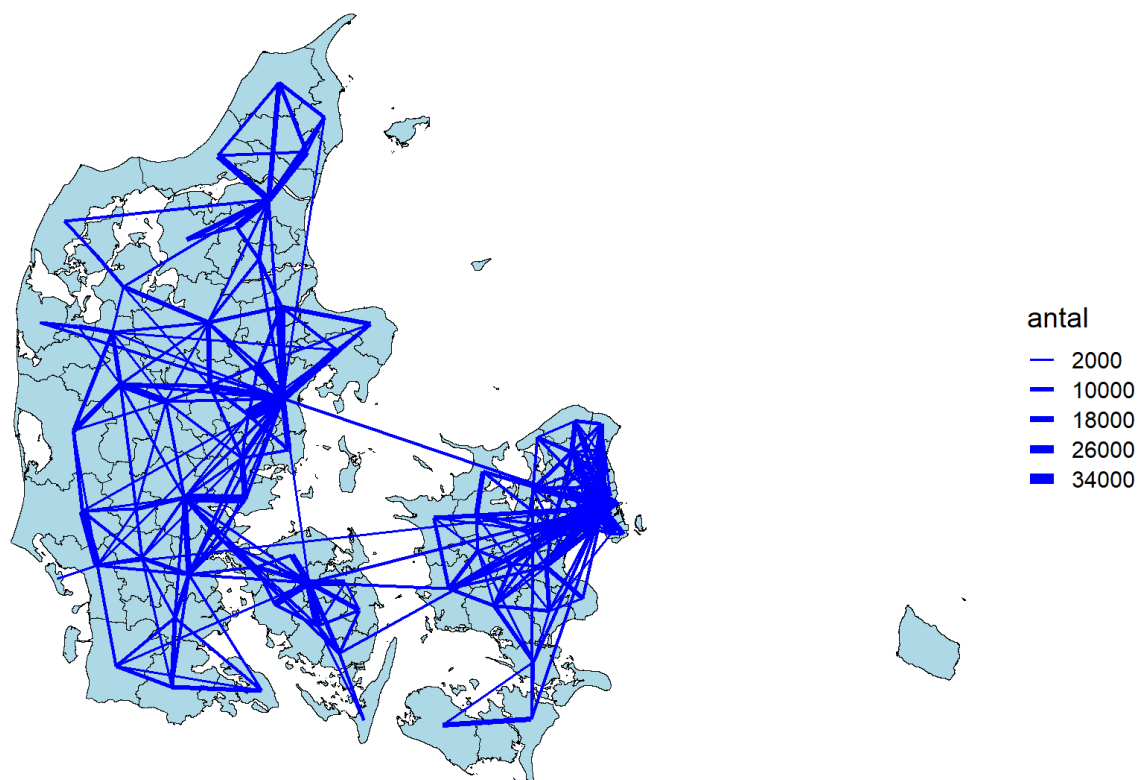
Danmarks storbyer er i dag fordelt i hvert sit trafikselskab; Hovedstaden i Movia, Aarhus i Midttrafik, Odense i Fynbus og Aalborg i Nordjyllands Trafikselskab. En fordel herved er, at trafik til de største byer kommer fra et stort opland, som kan sammentænkes med byernes udviklingsstrategier og som kan planlægges af det ene, relevante trafikselskab. For hovedstaden, Odense og Aalborg gælder, at de hver især er den klare hovedby og fungerer som center for trafikmønstrene i Movias, Fynbus' og NT's område. I Midtjylland og Sydtrafik er billedet mere opdelt.

Hvis man betragter de overordnede rejsemønstre i Danmark, så tegner der sig således et klart geografisk mønster, hvor rejserelationerne samler sig om visse større bykommuner, der fungerer som centre for et større opland.

Overordnet kan man opdele rejserelationerne i følgende hovedområder: København/Sjælland, Fyn, Syddjylland, Østjylland, Vestjylland og Nordjylland, *jf. figur 12.1*. Mellem disse landsdele er der få rejserelationer, og de, der findes, er typisk rettet mod store byer som København eller Aarhus. København har det største geografiske opland, med rejserelationer fra hele Sjælland samt til andre større byer som Aarhus og Odense. På Fyn samler rejserelationerne sig hovedsageligt om Odense, som desuden har forbindelse til Trekantsområdet. I Syddjylland er rejserelationerne mere spredte, men Esbjerg og Trekantsområdet fungerer som mindre centrale knudepunkter. Rejser internt i kommunerne fremgår ikke af de viste rejserelationer.

I Østjylland er Aarhus det primære omdrejningspunkt, idet byen har mange rejserelationer til de omkringliggende kommuner. Desuden har Viborg og Silkeborg også betydelige rejserelationer til deres respektive oplandskommuner. I Vestjylland er der få rejserelationer mellem kommunerne, men Herning fremstår som det mest markante centrum. Endelig er rejserelationerne i Nordjylland hovedsageligt rettet mod Aalborg, men Brønderslev spiller også en fremtrædende rolle i den regionale rejseaktivitet.

Figur 12.1. Rejserelationer på tværs af kommunegrænser, minimum 2.000 rejser



Anm.: Data viser rejsemønstre for personer over 6 år på en gennemsnitlig dag i årene 2017, 2018, 2019, 2022 og 2023. Kortet indeholder både hverdags- og weekendture og repræsenterer en samlet gennemsnitsbetragtning uden særskilt skelnen mellem transportmønstre i de forskellige perioder. Data inkluderer alle typer rejser, uanset formål, længde eller anvendt transportmiddel. Indeholder alle rejser, hvor der er minimum 2.000 rejser for begge retninger tilsammen. Linjerne udgår fra centrum af kommunen, hvorfor de ikke viser de faktiske rejsemønstre men illustrerer de rejser, der krydser kommunegrænsen.

Kilde: Transportvaneundersøgelse (TU).

Det er ikke i alle organiseringsmodellerne, at afgrænsning i forhold til rejsemønstre er mulig, men der vil være mulighed for tilpasninger i de fleste (hovedstadsområdet behandles særskilt nedenfor).

I model 1, hvor organiseringen tager udgangspunkt i dagens situation, *jf. kapitel 8*, vil afgrænsningen af trafiksselskaberne som udgangspunkt kunne fortsætte som den er i dag. Det kan dog overvejes, om der kan være fordele ved at opdele Midttrafik i to selskaber, der kan fokusere på hhv. den vestlige del af regionen, hvor der primært er pendling mod Herning og Holstebro og den østlige del af regionen, hvor trafikken i høj grad er koncentreret omkring Aarhus og den kollektive transport i Aarhus spiller en anden og større rolle.

Da regionerne i denne model fortsat er medejere af trafiksselskaberne vil det være naturligt fortsat at tage et vist hensyn til, at en region ikke skal drive for mange forskellige trafiksselskaber, eller at selskaberne grænser ikke krydser regionsgrænserne.

For model 2 vil der, som ved model 1, fortsat være trafiksselskaber, *jf. kapitel 9*. Men i og med, at regionerne ikke har opgaver i forhold til den kollektive transport vil regionernes afgrænsning ikke på samme måde være en faktor. I en situation med et snævert strategisk net reduceres stordriftsfordelene for trafiksselskaberne. I denne model kunne det også overvejes at ændre på antallet og/eller afgrænsningen af trafiksselskaberne, således at de i højere grad afspejler rejsemønstrene. Overvejelserne vil konkret kunne have samme afsæt som i model 1.

I model 3 er regionerne hovedaktøren i den kollektive transport, *jf. kapitel 10*. Strukturen vil derfor følge regionernes afgrænsning, og det vil således som udgangspunkt ikke være relevant at overveje større eller mindre selskaber i denne model.

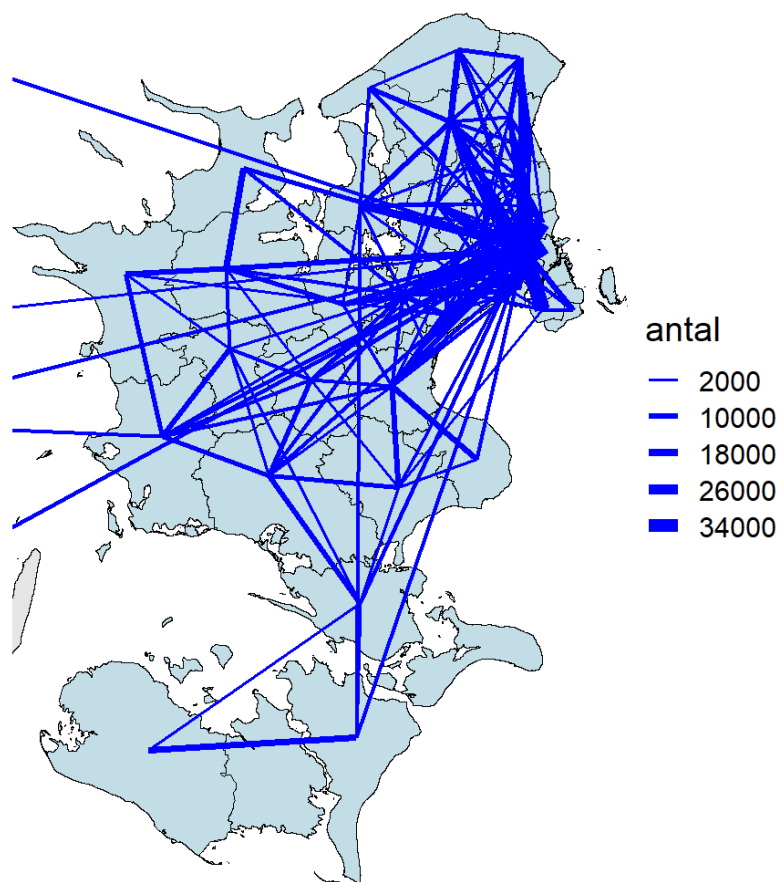
Da mobilitetsselskaberne i model 4, *jf. kapitel 11*, ikke er knyttet op på hverken kommuner eller regioner, kan beslutning om antal og afgrænsning af disse selskaber træffes uden hensyntagen til kommuners eller regioners geografiske grænser, som i model 1 og model 2. Udvalget vurderer i den forbindelse ikke, at det vil være hensigtsmæssigt med flere mobilitetsselskaber end det antal trafiksselskaber, der er i dag. Da der i denne model er lagt op til, at staten kan vælge at overdrage yderligere dele af togtrafikken til mobilitetsselskaberne, vil det være naturligt, at der er relativt få og store mobilitetsselskaber. En mulighed i model 4 kunne være tre mobilitetsselskaber; ét selskab svarende til det nuværende Movia-område, ét selskab der dækker Sønderjylland og Fyn, samt ét selskab der dækker Midt- og Nordjylland.

Særligt om hovedstadsområdet

På Sjælland er hovedstadsområdet som nævnt den største rejserelation. Der er rejser mellem hele Sjælland og hovedstadsområdet, men der er flest mellem kommunerne inden for det nuværende Region Hovedstaden (rejser internt i kommunerne medregnes ikke), *jf. figur 12.2*. Fremskrivninger af befolkningsudvikling og indkomst viser en fortsat urbanisering, der forventeligt betyder flere ture i hovedstadsområdet og færre ture i Vestsjælland samt øerne syd for Sjælland (se udvalgets første delrapport, maj 2024). Dermed kan der opstå et behov for øget fokus på det samlede transportsystem i hovedstadsområdet, hvor en tættere integration mellem de forskellige transportløsninger styrkes.

De øvrige større byer på Sjælland tiltrækker primært rejser fra nærliggende kommuner og kun sjældent over længere afstande.

Figur 12.2. Rejserelationer for Sjælland på tværs af kommunegrænser, minimum 2.000 rejser



Anm.: Samme anmærkningstekst som ved figur 12.1.

Kilde: Transportvaneundersøgelse (TU).

Hovedstadsområdet er endvidere kendetegnet ved, at kommunerne er geografisk små. Samtidig er der mange lokale buslinjer, som kører gennem flere kommuner i hovedstadsområdet. Derfor er det særligt relevant at overveje den geografiske afgrænsning af de enheder, der håndterer den kollektive transport i hovedstadsområdet.

I model 1 vil udgangspunktet være, at den nuværende afgrænsning af Movia, som dækker hele Sjælland, Lolland og Falster fastholdes, jf. kapitel 8. Den fremtidige udvikling, hvor der forventes fortsat urbanisering kunne dog principielt give anledning til at ændre på afgrænsningen for at sikre et øget fokus på det sammenhængende kollektive transportsystem i selve hovedstadsområdet (inklusive Nordsjælland), herunder samspillet med de øvrige aktører, der opererer i området. Det vil samtidig kunne give et øget fokus på det øvrige Sjælland på de største rejserelationer her, som ofte er til nabokommunen, og hvor der i højere grad kan være behov for nye, fleksible løsninger. Et tilsvarende rejsemønster og fokus på fleksible løsninger vil også være gældende i flere kommuner i Nordsjælland.

Konkret ville der i så fald skulle være to trafikselskaber under den ny Region Øst, sådan som det i dag kendes fra Sydtrafik og Fynbus under Region Syddanmark.

Det er dog ikke entydigt, hvordan det geografiske snit mellem de to selskaber hensigtsmæssigt kan lægges, da der uanset hvad vil være bl.a. pendlerstrømme på tværs. Et yderligere tra-

fikselskab på Sjælland vil endvidere indebære nye grænsefladeproblematikker, herunder behov for større koordinering af busruter, indtægter og køreplaner, hvilket i sidste ende kan give øget kompleksitet over for kunderne.

I model 2 uden et regionalt myndighedsniveau vil det være en bunden opgave at finde en struktur for hovedstadsområdet, hvor det sikres, at det tværkommunale blik på busdriften fastholdes, *jf. kapitel 9*. Ses der på de trafikale rejserelationer, kan det også i denne model i den forbindelse overvejes at ændre på afgrænsningen af det kommunale trafikelskab sådan som beskrevet for model 1.

I og med, at model 3 som nævnt følger strukturen for regionernes afgrænsning, *jf. kapitel 10*, vil ansvaret for den lokale kollektive transport i hovedstadsområdet være hos Region Øst. En overvejelse for regionen kunne i den forbindelse være at oprette en særskilt regional forvaltning eller datter-trafikelskab med fokus på hovedstadsområdet som også beskrevet for model 1.

I model 4 er der som nævnt ingen bindinger i forhold til eksisterende forvaltninger, og de trafikale kriterier kan som for det øvrige land være retningsgivende for afgrænsning af mobilitetselskabet/-selskaberne i hovedstadsområdet. Såfremt der arbejdes med store mobilitetselskaber, kan der i lighed med model 3 overvejes en underafdeling i mobilitetselskabet, der har som særlig opgave at administrere hovedstadsområdet for at sikre et fagligt fokus på den lokale kollektive transport som en del af det samlede transportsystem.

12.2 Nye, fleksible transportløsninger

Ekspertudvalget har i den første delrapport (maj 2024) fremlagt et katalog af nye, fleksible mobilitetsløsninger. Det er løsninger med perspektiver for den lokale kollektive transport især for landdistrikter og mindre byer, men også for det samlede transportsystem på tværs af geografier og ind og ud af de mellemstore og store byer.

Udvalget har i den første delrapport peget på:

- Fleksible behovsstyrede løsninger, fx bus på bestilling,
- lempeligere rammer for privat betalt kørsel,
- samkørsel som en del af den kollektive transport,
- systematisk fokus på udvikling af knudepunkter med opkobling til det strategiske hovednet,
- borgerdrevne løsninger, fx frivilligbusser,
- udbredelse af delecykler og deleløbehjul samt
- strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer.

Privat betalt kørsel indgår ikke i udvalgets overvejelser om organiseringsmodellerne, da der netop er tale om en privat løsning og løsningen dermed ikke en del af opgaveporteføljen i forhold til at drive offentlig servicetrafik. Privat betalt kørsel er således et redskab til at øge mobiliteten i særligt landdistrikterne (jf. første delrapport, maj 2024) uden for det offentlige transporttilbud.

De fleste af de nye transportløsninger er i deres natur nogle, der skal løses så lokalt som muligt. Det betyder, at det primært er kommunen, der vil skulle beslutte at prioritere og finansiere sådanne løsninger. Transportløsningerne skal både tænkes sammen med kommunernes

byudvikling, med den lokale rutebundne kollektive transport og med det strategiske hovednet, således at kunderne får et sammenhængende transporttilbud. Koblingen mellem de nye, fleksible transportløsninger og det øvrige kollektive transportsystem skal ske gennem et systematisk fokus på udvikling af knudepunkter.

I både model 1 og 2 vil fleksible behovsstyrede løsninger, fx bus på bestilling, samkørsel som en del af den kollektive transport, borgerdrevne løsninger og udbredelse af delecykler/deleløbehjul kunne varetages i regi af trafikskabet, mens finansieringsansvaret og dermed beslutningen om at etablere de forskellige løsninger er hos kommunerne.

I model 1 vil systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer ligeledes være opgaver, der vil skulle løses af trafikskaberne i samarbejde med de givne kommuner, da kommunerne er vejmyndighed. Det vil som udgangspunkt være kommunerne, der prioriterer og finansierer sådanne tiltag. Det kan dog overvejes at flytte ansvaret for større knudepunkter såsom terminaler fra kommunerne til trafikskaberne for dermed at skabe grundlag for, at disse i højere grad tænkes ind i trafikskabernes samlede tilbud til kunderne. Der kan i den forbindelse også justeres på finansieringsansvaret, således at regioner i model 1 får en del af finansieringsansvaret.

I model 2, hvor staten får en ny rolle qua ansvaret for det strategiske hovednet vil opgaverne om systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og strategisk fokus på busfremkommelighed skulle løses i samarbejde mellem staten, trafikskaberne og de berørte kommuner, som er vejmyndighed. Staten vil dermed få en del af finansieringsansvaret. Staten vil have en interesse i disse to former for tiltag for at sikre optimale forhold omkring det strategiske hovednet, idet de kan understøtte en effektiv drift.

I model 3 vil de fleksible behovsstyrede løsninger kunne varetages i regi af de nye regionale forvaltninger/selskaber. Da ansvaret for både finansiering, prioritering og planlægning af den lokale kollektive transport er samlet hos én myndighed – regionerne – vil der være grundlag for at sammentænke de fleksible løsninger med den rutebundne transport, og der vil kunne ske en prioritering mellem bustrafikken og de nye, fleksible løsninger, hvor dette kan være relevant grundet fx lavt passagergrundlag og spredt beboelse.

Udvikling af knudepunkter og strategisk fokus på busfremkommelighed vil være opgaver, der vil skulle løses i samarbejde mellem de regionale forvaltninger/selskaber og de berørte kommuner, da de er vejmyndighed. Her vil således være et delt finansierings- og prioriteringsansvar mellem kommuner og regioner. Der kan overvejes en formalisering af dette samarbejde for at sikre incitamenter hos kommunerne til at prioritere kollektiv transport i den kommunale planlægning.

I model 4 vil samtlige nye transportløsninger skulle varetages i regi af mobilitetsselskabet.

Mobilitetsselskabet har det fulde finansieringsansvar for den samlede lokale kollektive transport, og det er derfor selskabet, der skal vælge, om de nye løsninger skal prioriteres og i givet fald i hvilke dele af det geografiske område, som selskabet dækker.

Mobilitetsselskaberne vil dog skulle samarbejde med kommunerne om knudepunkter og busfremkommelighed, da kommunerne er vejmyndighed. Her vil således være et delt finansie-

rings- og prioriteringsansvar. Der kan som i model 3 overvejes en formalisering af dette samarbejde for at sikre incitamenten hos kommunerne til at prioritere kollektiv transport i den kommunale planlægning.

12.3 Transaktionsomkostninger ved en ændret organisering

Hvis der besluttet ændringer af organiseringen af den kollektive transport vil der, som ved andre organiseringsændringer, være omkostninger forbundet hermed. Det drejer sig blandt andet om overdragelse af medarbejdere, både i form af ændrede ansættelsesforhold og i form af fx at flytte til en anden arbejdslokation, nye arbejdsgange og samarbejdsrelationer, overdragelse af passiver og aktiver fx i forbindelse med ejerskab af selskaber, opgørelse af hvor stor en del af det årlige bloktilskud, der skal relateres til den konkrete opgave, der flytter hænder mv.

Ydermere vil der være behov for regulatoriske ændringer, hvilket også betyder, at ikrafttræden af eventuelle organiseringsændringer har en vis tidshorisont. Heri ligger endvidere administrative transaktionsomkostninger hos staten.

Udvalget har ikke grundlag for at foretage en værdisætning af transaktionsomkostningerne og forholder sig ikke til forholdet mellem gevinsten ved at ændre på organiseringen af den kollektive transport og omkostningen ved at ændre på organiseringen, idet dette vurderes at være uden for kommissoriet. Udvalget finder det imidlertid relevant overordnet at forholde sig til, hvilke typer af transaktionsomkostningerne, der relaterer sig til de enkelte modeller, idet dette element og de risici, der knytter sig hertil, alt andet lige bør indgå som en del af overvejelserne om en organiseringsændring.

Model 1 indebærer ikke i sig selv, at der skal flyttes på medarbejdere eller økonomiske ressourcer mellem forvaltningsniveauer. Besluttet det at ændre på antallet og afgrænsningen af trafiksselskaber, vil der naturligvis være visse konsekvenser forbundet hermed.

Model 2 indebærer, at der skal ske en opgaveoverdragelse af regionernes opgaver i den kollektive transport og en overdragelse af ejerskabet af en række konkrete selskaber.

Der vil skulle foretages en opgørelse af, hvor stor en andel af regionernes bloktilskud til regional udvikling, der skal bortfalde og omfordeles. Den del af bloktilskuddet, som regionerne anvender på letbanedrift, skal endvidere udskilles herfra og overgå til kommunerne. Dertil kommer, at visse tværkommunale busruter formentlig vil skulle overgå til staten, hvilket indebærer omfordeling af en del af det kommunale bloktilskud. Omfanget af de tværkommunale ruter kan først fastlægges i forbindelse med den konkrete fastlæggelse af et strategisk hovednet, det vil sige hvorvidt der fastlægges et snævert eller bredt strategisk hovednet, *jf. kapitel 9*.

Derudover skal der foretages en overflytning af medarbejdere fra regionerne til staten. Danske Regioner oplyser, at der i alt er 25 årsværk allokeret til kollektiv transport i de fem regioner, *jf. kapitel 3*. Det skal afklares, om der tilsvarende skal overflyttes medarbejdere fra kommunerne i forbindelse med justeringen af bloktilskuddet, der anvendes til tværkommunale busruter.

Ydermere skal ejerskabet af privatbanerne overgå fra trafiksselskaberne (og kommunerne) til staten. Det skyldes, at trafiksselskaberne i dag ejer størstedelen af privatbanerne (se kapitel 3),

hvilket ikke længere vil være relevant, når regionerne overdrager opgavevaretagelsen til staten. Dermed bortfalder det statslige målrettede investeringstilskud til privatbanerne også. Det skal afklares, om der i den forbindelse skal overflyttes medarbejdere fra trafiksselskaberne til staten.

Model 3 indebærer flytning af opgaver fra kommunerne til regionerne og eventuelt en nedlæggelse af trafiksselskaberne. Der vil i den forbindelse skulle foretages en opgørelse af, hvor stor en andel af bloktilskuddet, kommunerne anvender til den lokale busdrift, flextrafik mv., og disse midler skal i stedet tilfalde regionerne. Den del af bloktilskuddet, som kommunerne anvender på letbanedrift, skal endvidere udskilles herfra og overgå til regionerne. Det vil i forlængelse heraf skulle analyseres, om flytningen af kollektiv transport fra kommunerne skal have indflydelse på fordelingen af det resterende bloktilskud til kommunerne.

Derudover skal der foretages en overflytning af medarbejdere fra kommunerne til regionerne svarende til det antal årsværk, der pt. arbejder med kollektiv transport i kommunerne. Endvidere skal samtlige medarbejdere fra trafiksselskaberne overflyttes til de regionale forvaltninger/selskaber afhængigt af, hvordan det konkret besluttet at indrette opgaveløsningen (regional forvaltning eller regionalt trafiksselskab).

Model 4 vil indebære betydelige transaktionsomkostninger som følge af opgaveoverdragelse og overdragelse af ejerskab af konkrete selskaber fra både kommuner, regioner og trafiksselskaber samt etablering af de nye organisationer.

Der vil grundet flytning af opgaver fra både kommunerne og regionerne til mobilitetsselskaberne skulle foretages en opgørelse af, hvor stor en andel af bloktilskuddet til både kommuner og regioner, der i stedet skal tilfalde mobilitetsselskaberne. Dette vil omfatte både bloktilskuddet og investeringstilskuddet til privatbanerne. Det vil som i model 3 i forlængelse heraf skulle analyseres, om flytningen af kollektiv transport fra kommunerne skal have indflydelse på beregningen og fordelingen af det resterende bloktilskud til kommunerne men også til regionerne.

Der vil endvidere skulle ske en opdeling af regionernes anlægsmidler, idet en del heraf vil skulle overgå til mobilitetsselskaberne fx i forlængelse af, at ejerskab af privatbaner flyttes til mobilitetsselskaberne.

Derudover skal der foretages en overflytning af medarbejdere fra både kommunerne og regionerne til mobilitetsselskaberne. Samtidig vil alle medarbejderne i de nuværende trafiksselskaber skulle overflyttes til de nye mobilitetsselskaber.

I det omfang nuværende statslige opgaver flyttes til de nye organisationer, vil der skulle foretages en tilsvarende proces.

12.4 Ejerskabet af Rejsekort & Rejseplan A/S og FlexDanmark mv.

Ejerskabet af Rejsekort & Rejseplan A/S deles i dag mellem samtlige regionale trafiksselskaber, DSB og Metroselskabet (og Bornholms Regionskommune).

I model 1, 2 og 4 hvor der enten er et trafiksselskab eller et mobilitetsselskab, vil ejerskabet af Rejsekort & Rejseplan A/S som udgangspunkt kunne videreføres af disse selskaber for så vidt

angår de nuværende regionale trafikselskabers andel. DSB og Metroselskabets ejerandele vil dermed kunne forblive uændrede.

Samtlige regionale trafikselskaber er i dag medlem af bestyrelsen, herunder har Movia tre medlemmer. Hvis der etableres flere trafikselskaber end de eksisterende fem, vil det indebære, at der bliver flere ejere af Rejsekort & Rejseplan A/S, og der vil både skulle tages stilling til delingen af aktieandelene og bestyrelsessammensætningen for så vidt angår trafikselskabernes del.

I model 2 vil staten få en større rolle i den kollektive transport qua ansvaret for det strategiske hovednet, og det vil betyde, at staten naturligt får en større direkte interesse i de kunde- vendte opgaver. Det kan i den forbindelse overvejes at give staten en større rolle i Rejsekort & Rejseplan A/S. Staten er i dag ikke direkte medejer af Rejsekort & Rejseplan A/S, men indirekte via statens ejerskab af DSB og delvise ejerskab af Metroselskabet. Staten er endvidere i dag repræsenteret i Rejsekort & Rejseplans bestyrelse med et medlem. Hvis staten i model 2 lader DSB varetage de kunde- vendte opgaver, som staten ikke løser via de kommunale trafik- selskaber, vil DSB's ejerandel som udgangspunkt skulle øges.

I model 3 vil en overdragelse af de nuværende trafikselskabers ejerandel af Rejsekort & Rejseplan A/S til regionale trafikforvaltninger indebære, at der som noget nyt vil indgå ejere, der vil være direkte underlagt en politisk styring fra regionsrådene og ikke en bestyrelse som de øvrige ejere (DSB og Metroselskabet) eller som de nuværende trafikselskaber også har i dag. Hvis der i model 3 er tale om en overdragelse af ejerskabet i Rejsekort & Rejseplan A/S til regionale selskaber, så vil disse uden videre kunne tage de nuværende trafikselskabers rolle.

Ejerskabet af FlexDanmark kan i alle modellerne placeres entydigt hos trafikselskaberne/mo- bilitetsselskaberne, som i dag, eller hos de regionale forvaltninger/selskaber, og FlexDan- mark kan dermed vedblive at være et fælles selskab.

Derudover er der en række andre tværgående opgaver, som fx fælles rejseregler, kunde- vendte aktiviteter, trafikinformation mv., der skal tages stilling til.

Model 1 fastholder den nuværende organisering, hvormed det nuværende samarbejde om de tværgående opgaver vil fortsætte i det regi.

I model 2, 3 og 4 vil der skulle indgås samarbejde om rejseregler, kunde- vendte aktiviteter, trafikinformation mv. mellem de nye aktører, der varetager opgaverne i den lokale kollektive transport og så de øvrige aktører i den lokale kollektive transport som i dag, fx DSB, GoCol- lective og Metroselskabet. I model 2 bliver staten ansvarlig for det strategiske hovednet, og vil derfor skulle indgå i dette samarbejde, eventuelt via DSB.

12.5 Placering af takstkompetencen

Takstkompetence betyder, at en trafikvirksomhed har kompetence til at fastsætte taksterne for den kollektive transport i et bestemt geografisk område og for de givne transportløn- ninger, som trafikvirksomheden udbyder. Dette indebærer dels at beslutte udbuddet af billetpro- dukter samt fastsættelsen af den konkrete pris på det enkelte produkt.

De nærmere regler om takstkompetence er fastsat i lov om trafikselskaber. Det gælder place- ringen af takstkompetencen samt fx krav til standardprodukter (som alle trafikvirksomheder

skal udbyde) og begrænsninger på prisstigninger. Reglerne opdeler overordnet Danmark i tre taktstområder, ofte uformelt kaldet Takst Vest (for Storebælt), Takst Sjælland og Takst Øst/Vest (rejser over Storebælt).

I henhold til loven har Movia, DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane takstkompetencen i fællesskab i Movias område. Det indebærer, at de fastsætter takster for standardprodukterne i fællesskab, og at taksterne er ens på tværs af bus, tog, metro og letbane, når letbanen åbner. Parterne samarbejder ydermere i DOT om kundeorienterede aktiviteter, herunder billetsalg.

For rejser over Storebælt fastsættes taksten af DSB.

Vest for Storebælt ligger takstkompetencen hos hvert trafikselskab samt hos togoperatørerne, DSB og GoCollective. Vest for Storebælt indebærer reglerne, at togoperatørerne fastsætter taksterne for jernbanerejser på statens jernbaner på rejsekort og enkeltbilletter (ikke pendlerkort) i hvert trafikselskabsområde, samt for alle standardprodukter på tværs af trafikselskabsområder. Det enkelte regionale trafikselskab fastsætter taksten for rejser med rejsekort og enkeltbilletter i bus, privatbane og letbane. Takstkompetencen for pendlerkort deles mellem trafikselskabet og jernbaneoperatøren for rejser i et trafikselskabsområde.

Reglerne for takstkompetence er også beskrevet i ekspertudvalgets første delrapport (maj 2024).

Det er ekspertudvalgets overordnede opfattelse, at takstkompetencen så vidt muligt skal placeres hos den enhed, der bestiller og finansierer den kollektive transport. Dette princip sikrer, at trafikbestilleren også har indflydelse på passagerindtægterne. Prisen er også en del af kvaliteten og tilgængeligheden af transporttilbuddet, hvilket ligeledes taler for, at trafikbestilleren skal bestemme prisen. Endeligt er taksterne også et instrument for transportudbyderen til at regulere efterspørgslen og således også kapacitetsudnyttelsen af transporttilbuddet med henblik på at understøtte effektiv drift.

I forbindelse med placeringen af takstkompetencen er det dog også et hensyn, at takstsystemet, herunder billetprodukter og priser, er en stor del af passagerens kontakt med kollektiv transport. I områder, hvor der er flere aktører og flere transportsystemer fx i hovedstadsområdet med metro, S-tog og bus, er det således en stor fordel for kunderne, at taksterne er ens på tværs af de forskellige transportformer. Derfor kan det være meningsfuldt at dele takstkompetencen, således at de rejsende oplever logiske og sammenhængende takster. Dette afspejles i dagens takstsystem, hvor der er fælles takstkompetence på Sjælland og vest for Storebælt for så vidt angår pendlerprodukter.

I model 1 bevares trafikselskaberne, og det vil derfor være oplagt at bevare den nuværende placering af takstkompetencen, således at disse selskaber også i fremtiden har ansvaret for takstfastsættelsen.

I model 2 bevares trafikselskaberne, som ejes af kommunerne, mens ansvaret for det strategiske hovednet overgår til staten. Her opstår et dilemma, fordi princippet om, at takstkompetencen ligger hos bestilleren tilsiger, at en del af takstkompetencen skal placeres hos staten. Det er dog samtidigt et væsentligt hensyn, at det strategiske hovednet vil indgå i et samlet kollektivt transportsystem, hvor det vil være u hensigtsmæssigt, hvis taksten varierer mellem

en regional bus og lokalbus i samme geografi. Omvendt, hvis takstkompetencen placeres hos trafikskabet vil takstfastsættelsen være afkoblet fra bestilleren og betaleren af den statslige regionale kollektive transport. Dertil er det ulogisk for kunderne, at rejser med det strategiske hovednet varierer i pris afhængig af transportform.

For at sikre, at kunderne oplever fælles takster, uanset hvem der har ansvaret for at planlægge den kollektive transport, kan en mulighed være, at der indføres regulering, der påfører staten og trafikskaberne at indgå aftale om taksterne, det vil sige fælles takstkompetence, som i dag kendes i DOT-området. Staten og trafikskaberne vil i så fald skulle forhandle om takstfastsættelsen. Det kan i den forbindelse overvejes, at uddelegere statens takstkompetence til DSB, som også i dag varetager takstkompetencen på Øresundstogene på vegne af staten. Det vil have den fordel, at statens takstkompetence i det strategiske hovednet varetages af samme selskab, der fastsætter taksterne for den lokale/regionale togtrafik (i samarbejde med GoCollective), og som allerede samarbejder om takstfastsættelsen med de regionale trafikskaber efter reglerne beskrevet ovenfor. En løsning, hvor DSB varetager statens rolle vil være særligt oplagt, hvis staten også overdrager øvrige opgaver i forhold til den statslige bustrafik til DSB, jf. overvejelserne herom i kapitel 9.

I model 3 oprettes regionale forvaltninger/selskaber, der varetager al lokal kollektiv transport. Her vil det være oplagt at placere den takstkompetence, der i dag er placeret i trafikskaberne, i disse nye forvaltninger/selskaber.

I model 4 placeres ansvaret for den lokale kollektive transport i nye mobilitetsselskaber. Som ved model 3 vil det være oplagt at placere den takstkompetence, der i dag er placeret i trafikskaberne, i disse nye selskaber.

I forbindelse med fastsættelsen af regler for takstkompetence skal der blandt andet tages stilling til takstkompetencehaverens mulighed for at justere priserne, hvilket i dag reguleres af takststigningsloftet. Ekspertudvalget vil i sit arbejde med takster og økonomi (fase 2) undersøge takststigningsloftet nærmere.

12.6 Bornholm og ø-kommuner

I dag varetager Bornholms Regionskommune alle trafikopgaver, der følger af lov om trafikskaber på øen, og kommunen er medejer af Rejsekort & Rejseplan A/S. Derudover har ø-kommuner (kommuner, som udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner) i dag mulighed for at melde sig ud af trafikskabet og selv varetage opgaver vedrørende kollektiv transport på øen – en mulighed som henholdsvis Samsø, Fanø og Ærø Kommune har benyttet sig af, jf. *kapitel 3*.

I model 1 og 2 forudsættes, at samtlige regioner og kommuner (bortset fra Bornholm og ø-kommuner) deltager i et trafikskab som i dag. Således er strukturen ens i hele landet, og der kan opnås stordriftsfordele ved, at planlægningen og udbuddet af transport sker i regi af trafikskaberne. Derfor kan det være en overvejelse, at Bornholm i model 1 og 2 tilbydes at indgå på lige vilkår som kommuner og/eller regioner i trafikskabet.

I model 3 vil Bornholms Regionskommune formelt være en del af Region Øst, men agere som sin egen forvaltning/selskab, som den gør i dag. Der kan overvejes at stille krav til et formaliseret og operationelt samarbejde mellem de to forvaltninger/selskaber med henblik på vidensdeling, der kan understøtte udviklingen af den lokale kollektive transport på Bornholm.

De øvrige ø-kommuner vil i model 3 som udgangspunkt indgå i den regionale forvaltning/selskab, som de er en del af. Der kan overvejes en mulighed for dem for at træde ud af denne organisering for selv at håndtere den lokale kollektive transport.

Det forudsættes i model 4, at samtlige kommuner herunder Bornholm og ø-kommunerne som udgangspunkt deltager i et mobilitetsselskab. Det kan overvejes at tilbyde Bornholm og de øvrige ø-kommuner, at de kan træde ud af det givne mobilitetsselskab.

Kapitel 13. Udvalgets videre arbejde

Ekspertudvalget har i kapitlerne 8 til 12 fremlagt mulige organiseringsmodeller for den lokale kollektive transport, og har i den forbindelse belyst de regulatoriske rammebetingelser for aktørerne i den lokale kollektive transport i henhold til kommissoriet og brevet fra Transportministeriet.

I henhold til kommissoriet skal organiseringsmodellerne håndtere nye, fleksible transportløsninger, der indgår i udvalgets første delrapport (maj 2024), hvilket udvalget har taget højde for i alle fire modeller. Organiseringsmodellerne skal også kunne håndtere eventuelt andre takstsystemer i den kollektive transport end det eksisterende. Grundet den ændrede rækkefølge på udvalgets arbejde, analyseres takstsystemer (fase 2) efter fase 3, og der kan i det lys være overvejelser om ændrede takstsystemer, der ikke er taget endeligt højde for i de fire belyste organiseringsmodeller (se også kapitel 12 om tværgående temaer). Det vil i så fald indgå i udvalgets endelige afrapportering i foråret 2025.

Ekspertudvalget vil arbejde videre med i) mobilitetskataloget, ii) takster og økonomi, iii) de samlede anbefalinger på tværs af de tre faser.

Transportløsningerne fra mobilitetskataloget vil blive analyseret videre ud fra de temaer, der også er oplistet i første delrapport, det vil sige samlet økonomi, takstfastsættelse og incitamentsstruktur, lovgivningsmæssige barrierer, tryghed for den rejsende og forsyningssikkerhed mv. Ekspertudvalget vil desuden følge op på arbejdet med, at den kollektive transport skal bidrage til den grønne omstilling, *jf. kommissoriet*.

I fase 2 skal ekspertudvalget *"afdække den nuværende økonomi i den lokale kollektive transport, herunder takststrukturen", og "(...) med udgangspunkt i de eksisterende transportløsninger og under hensyntagen til de transportløsninger, som indeholdes i kataloget udarbejdet i første fase, (...) afdække mulige modeller for, hvordan takststrukturen kan indrettes med henblik på at få flest muligt til at vælge kollektive transporttilbud"*.

I ekspertudvalgets arbejde med takstmodeller i fase 2 skal udvalget præsentere modeller, der ikke forudsætter øget offentligt tilskud. Kommissoriet sætter desuden den generelle præmis for udvalgets samlede anbefalinger, hvormed ekspertudvalgets arbejde afsluttes, at de skal kunne realiseres inden for de nuværende økonomiske rammer. I det videre arbejde er der således behov for at kunne vurdere driftsøkonomien i forskellige transportløsninger, herunder de nye transportløsninger, som ekspertudvalget præsenterede i mobilitetskataloget i første delrapport (maj 2024). I kapitel 13 i udvalgets første delrapport gennemgås nogle af de særlige opmærksomhedspunkter, der skal indgå i analysen af økonomien i forskellige transportløsninger.

Udvalgets økonomibetragtninger vil primært fokusere på driftsøkonomien, herunder tilskudsbehovet for den enkelte transportløsning.

Med udgangspunkt i de eksisterende transportløsningers økonomi vil ekspertudvalget afdække modeller for, hvordan takststrukturen kan indrettes i fremtiden. Det er i den forbindelse et pejlemærke i kommissoriet, at prisstrukturen skal skabe incitamenter for, at den kollektive transport er et attraktivt tilbud, og at kapaciteten i den kollektive transport udnyttes så effektivt som muligt. Udvalget skal i den forbindelse afdække mulige produkter for unge.

Endelig vil udvalget se på tværs af resultaterne og konklusionerne af de tre faser og i henhold til kommissoriet komme med anbefalinger til en ny struktur af den lokale kollektive transport, som skal understøtte dækningen for de forskellige geogrfier, herunder fx forslag til transportløsninger og indretningen af taksterne.

Appendiks

Appendiks I. Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Transportministeriet
Finansministeriet
Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

2. maj 2023

Formål

Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, der kan understøtte brugen af kollektiv transport. Endeligt skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

Baggrund

Mobilitet har stor betydning for hverdagslivet uanset, hvor i landet man er bosat.

Den teknologiske udvikling har i en årrække været en væsentlig drivkraft bag fremgangen i den individuelle transport. Navnlig er biler blevet både mere effektive, billigere og sikre. I samme periode har den kollektive transport oplevet udfordringer, senest som en konsekvens af COVID-19 og stigende energipriser.

Risikoen er en negativ spiral, hvor faldende passagertal fører til forringelser af servicen, hvilket vil gøre de kollektive transporttilbud mindre relevante og attraktive.

Der er brug for at se på, hvordan den kollektive transport kan indrettes og tilrettelægges, så den kan løfte danskernes behov. Både fordi der fortsat skal være mobilitets tilbud for dem, der ikke har en bil, og fordi den kollektive transport skal bidrage til den grønne omstilling.

Det er imidlertid ikke givet, at mobilitetsbehovene i alle områder og situationer skal håndteres med de samme, traditionelle løsninger.

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at:

"Regeringen ønsker et Danmark i geografisk balance. [...] Det kræver også en stærk infrastruktur, der binder Danmark og danskernes hverdag sammen. Og der skal være gode muligheder for, at den enkelte dansker kan bo og arbejde i alle dele af landet. Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv.

[...] Regeringen har besluttet at der skal nedsættes et ekspertudvalg, som skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark, som skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikelskaber ejet af kommuner og regioner. Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport."

Rammerne for ekspertudvalgets arbejde

Ekspertudvalget skal give inspiration til nye transportløsninger, som kan variere på tværs af geografi. Ekspertudvalget skal give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur. Ekspertudvalget skal endvidere for så vidt angår de regionale trafikselskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor. Ekspertudvalgets arbejde opdeles i følgende tre faser:

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.
2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.
3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og mulige kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier

Selvom Danmark er et lille land, skal der være gode forbindelser mellem forskellige geografier samt mellem byer og landdistrikter.

Borgernes mobilitetsbehov skal i fokus - frem for "one size fits all". Behovene er ikke ens i Sønderjylland som i Storkøbenhavn.

Ekspertudvalget skal kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet. Der afdækkes transportløsninger, som passer til de stedsspecifikke rammer, behov og turformål.

Udvalget skal undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud. Udvalget skal i den forbindelse tage fremtidstendenser i transportsektoren med i betragtning.

Udvalget skal udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder (landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet).

Ekspertudvalget skal i videst muligt omfang afdække driftsudgifter ved de forskellige transportløsninger. Kataloget over transportløsninger skal således have fokus på en effektiv drift og mulighed for synergier mellem transportløsningerne.

Afdækningen af mulige transportløsninger skal ses uafhængigt af nuværende organisering og finansiering.

2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur

Udvalget skal efterfølgende afdække den nuværende økonomi i den lokale kollektive transport, herunder takststrukturer.

Med udgangspunkt i de eksisterende transportløsninger og under hensyntagen til de transportløsninger, som indeholdes i kataloget udarbejdet i første fase, skal udvalget afdække mulige modeller for, hvordan takststrukturen kan indrettes med henblik på at få flest muligt til at vælge kollektive transporttilbud. I den forbindelse skal der afdækkes mulige produkter for unge.

Trafikvirksomhederne er i gang med en harmonisering af taksterne, som sigter mod, at prisforskellen mellem enkeltbilletter og rejsekort fjernes parallelt med, at der lanceres flere digitale billetprodukter og services.

Prisstrukturen i modellerne for mulige takststrukturer skal være gennemskuelig og enkel, og det skal være enkelt at købe billet, således at den kollektive mobilitet er enkel at forstå og anvende. Prisstrukturen skal skabe incitamenter for, at den kollektive transport er et attraktivt alternativ, og at kapaciteten i den kollektive transport udnyttes så effektivt som muligt. Arbejdet understøttes af modelberegninger, herunder med samfundsøkonomiske beregninger, i det omfang det er muligt.

Takststrukturen skal understøtte økonomien i trafikvirksomhederne, og der skal præsenteres modeller, som ikke forudsætter øget offentligt tilskud.

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har tidligere besluttet at nedsætte et grønt takstudvalg. Resultatet af denne delopgave skal derfor afrapporteres til forligskredsen.

3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport

Med udgangspunkt i de første to faser skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en ny struktur for den lokale kollektive transport i Danmark, som skal understøtte dækningen for de forskellige geografier, herunder fx forslag til transportløsninger og indretningen af taksterne.

Udvalget skal endvidere se på organiseringen af den kollektive transportsektor for så vidt angår de regionale trafikselskaber og give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov. Organiseringen skal kunne håndtere nye transportløsninger og nye takstsystemer i henhold til fase 1 og 2.

Udvalget skal med sine anbefalinger tage højde for, at der skal være sammenhæng mellem lokal viden om efterspørgsel og mobilitetsbehov, løsningsrum og beslutningsansvar. Samtidig skal de lokale beslutninger træffes med blik for den statslige skinebårne transport, som udgør ryggraden i den nationale kollektive transport.

Arbejdet med anbefalinger til en ny organisering skal tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde, der afrapporteres foråret 2024.

I forbindelse med anbefalingerne skal udvalget overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikselskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.

De samlede anbefalinger skal kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer.

Tidsplan og sammensætning af udvalget

Ekspertudvalget skal ved afslutningen af de to første faser aflevere en delrapport til Transportministeriet, som offentliggøres, og det samlede arbejde offentliggøres slutteligt i én samlet rapport.

Arbejdet afsluttes ved udgangen af 2024.

Ekspertudvalget består af en formand og otte medlemmer med bred faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold og strategisk planlægning. Udvalget sekretariatsbetjenes af Transportministeriet med faglig bistand fra ministeriets styrelser.

Interessentgrupper tilknyttes ekspertudvalget til at give sparring og bidrage med fx stedspecifik eller faglig viden til de enkelte opgaver. Interessentgrupperne skal både bestå af repræsentanter fra civilsamfundet, brancherepræsentanter og fageksperter. Derudover skal udvalget inddrage erfaringer fra andre lande samt relevante borgerforslag.

Der nedsættes desuden en følgegruppe bestående af repræsentanter fra Transportministeriet (formand), Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet, der løbende følger udvalgsarbejdet.

Appendiks II. Brev til ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark



Transportministeriet

Departementet

Formand for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark, Helga Theil Thomsen

10. september 2024
2023-4834

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Kære Helga

I forlængelse af regeringsgrundlaget fremgår det af kommissoriet for ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark, at udvalgets arbejde med anbefalinger til en ny organisering skal tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde.

Sundhedsstrukturkommissionens arbejde foreligger nu, og det kan konstateres, at Sundhedsstrukturkommissionen i alle modeller forudsætter opgaver på kollektiv trafikområdet flyttet fra regionerne. Det er derfor et ønske i regeringen hurtigst muligt at modtage ekspertudvalgets input til mulige organiseringsmodeller.

På den baggrund skal Transportministeriet anmode om, at udvalget i de kommende måneder prioriterer arbejdet med fase 3 under overskriften i kommissoriet: Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

Vi har forståelse for, at det samtidig betyder, at arbejdet med fase 2 i kommissoriet under overskriften: Afdækningen af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur må udskydes til efter afslutning af arbejdet med ny struktur og organisering.

Det er regeringens ønske, at arbejdet vedrørende modeller for organisering foreligger ved årsskiftet 2024/2025. Der ønskes præsenteret flere modeller.

Arbejdet med takster og udvalgets endelige anbefalinger imødeses herefter i foråret 2025.

Det er regeringens ønske, at udvalget i det videre arbejde med organiseringsmodeller lægger vægt på, at en fremtidig organiseringsmodel skal:



Side 2/2

- Sikre de rette incitamenter til at opretholde et strategisk hovednet af tog- og buslinjer
- Tage højde for de særlige forhold omkring struktur og rutenet i hovedstadsområdet
- Sikre en hensigtsmæssig model for forankring af takstkompetencen
- Sikre en hensigtsmæssig model for forankring ejerskabet af Rejsekort & Rejseplanen A/S, der understøtter en effektiv drift af selskabets opgaver

Med venlig hilsen

Thomas Jørgensen
Afdelingschef

Appendiks III: Input fra organisationer og interessenter til delrapport 2 om fase 3

Udvalget har modtaget skriftlige henvendelser og input fra organisationer og interessenter i forbindelse arbejdet med organiseringen af den lokale kollektive transport. Nedenfor beskrives, hvad udvalget opfatter som hovedbudskaberne fra henvendelserne, idet der ikke er tale om udvalgets vurdering eller stillingtagen til de konkrete input i denne forbindelse.

Dansk Industri har fremsendt et forslag til fremtidens organisering af den kollektive transport, hvor regionerne efter den skånske model får det overordnede ansvar af den kollektive transport. DI fremfører blandt andet, at:

- Regioner får hovedansvaret for strategisk udvikling og planlægning af den kollektive transport og supplerende mobilitetsformer, herunder indsatser for øget brug af cykel og understøttende services som samkørsel og delebiler m.m.
- Regionerne vil være de eneste ejere af trafikselskaberne. Trafikselskaber skal stå for udbud og kontrakter og andre supplerende opgaver, og trafikselskabernes bestyrelser skal professionaliseres.
- Statens rolle bliver at sikre helhedsorienteret og langsigtet finansiering, opstille ambitiøse mål og serviceprincipper samt målkrav fx til minimumsbetjening, som regionerne skal overholde. Kommunerne skal fortsat have ansvaret for infrastruktur-løsninger, busfremkommelighed og en del af servicetrafikken mv.

Danske Regioner har fremsendt et indspil om organisering af kollektiv mobilitet, hvor regionerne efter inspiration fra Region Skåne, skal have ansvaret for den kollektive transport, og et supplerende notat der uddyber samarbejdet mellem Region Skåne og kommunerne.

Danske Regioner fremfører blandt andet, at:

- Regionen skal bestille, udvikle og koordinere både kommunal og regional kollektiv transport ligesom Region Skåne i Sverige. Regionerne har en tværkommunal karakter, som gør dem i stand til at udvikle og koordinere kollektiv mobilitet, mens kommunerne hver for sig er for små, og at staten er for langt væk. Større kommuner, såsom København, Aarhus, Aalborg og Odense vil qua deres størrelse spille en større rolle i den kollektive transport.
- Der skal udarbejdes en national transport- og mobilitetsplan, der udstikker mål for udvikling og prioritering af kollektiv mobilitet. Der skal i den forbindelse etableres mobilitetspartnerskaber med stat, regioner, kommuner og brancherepræsentanter.
- Samarbejdet mellem stat og regioner på baneområdet skal øges, idet det vil give mulighed for større udbud, bedre priser og koordinering af drift til gavn for kunderne.
- Samarbejdet mellem Region Skåne og kommunerne om kollektive transport er baseret på frivillige aftaler, hvilket alle kommuner benytter sig af. Region Skåne laver et grundudbud af kollektiv transport, mens de enkelte kommuner kan tilkøbe mere trafik, hvis de ønsker det.

KL har fremsendt et udspil til fremtidens kollektive trafik, hvor kommunerne har ansvaret for den lokale kollektive transport og ruter mellem de større byer, mens staten har ansvaret for skinnelbårene transportmidler, herunder lokalbaner. KL fremfører blandt andet, at:

- Kommunerne skal have ansvaret for den lokale kollektive transport og koordinere buslinjer mellem de større byer. Dette skyldes, at beslutninger om kollektive transport skal tages af dem, der er tættest på borgerne.

- Staten får ansvaret for lokalbaner, så kan disse i højere grad samtænkes med den øvrige drift og udvikling af skinnebårne transportmidler.
- Kommunerne skal have frihed til at vælge lokale transportløsninger, herunder mulighed for at lave forsøg med mobilitetsløsninger og samarbejde mellem det offentlige og private.
- Trafikselskaberne skal have friere lovgivningsmæssige rammer, så man kan gøre brug af mobilitetsløsninger såsom bus-på-bestilling og privat betalt kørsel. Endvidere skal det være muligt, at lukkede kørsler kan indgå i den samlede kollektive trafik og trafikselskaberne kan have flerårige driftsbudgetter og lånefinansiering.

Aarhus Kommune har fremsendt et oplæg med input til organisering af den kollektive transport, herunder fordele og ulemper ved en enhedsorganisation. Aarhus Kommune fremfører blandt andet, at:

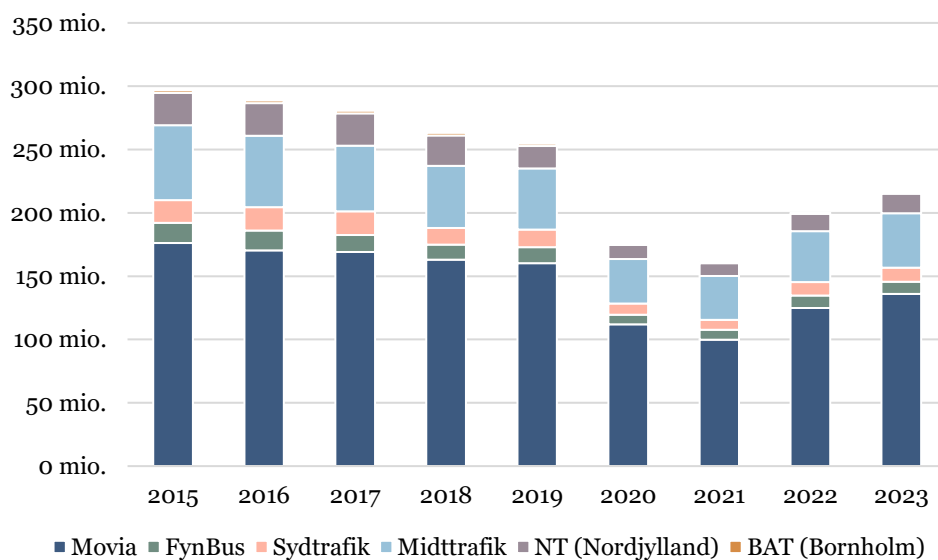
- En enhedsorganisation har den fordel, at beslutningerne træffes fra et sted, hvilket muliggør fastsættelse af et samlet ambitionsniveau samt udnyttelse af stordriftsfordele i forhold til administration og planlægning. En ulempe ved denne organisering er, at store geografiske enheder kan skabe afstand til kunderne og lokal viden.
- I en geografiske opdeling af enhedsorganisationer af kollektiv transport bør man overveje pendlingsstruktur/mobilitetsmønster i forhold til arbejdsmarked, uddannelser, service og kultur.

Movia har fremsendt et indspil til organiseringen af fremtidens kollektive transport, herunder et forslag om en modernisering af rammebetingelserne i lovgivningen om trafikselskaber. Movia fremfører blandt andet, at:

- Der bør overvejes en generel modernisering af lov om trafikselskaber for at give trafikselskaberne friere rammer. Samtidig kan andre regelsæt med fordel ændres for at give trafikselskaberne mulighed for at drive samkørsel, frivilligbusser og erstatningskørsel for tog og metro.
- Trafikselskaberne skal kunne levere de mobilitetstilbud, som kommuner og regioner og andre parter efterspørger. Trafikselskaberne har i dag kun mulighed for at levere de mobilitetstilbud, der er nævnt i loven, men der er brug for løbende at kunne udvikle og anvende nye mobilitetsformer, uden at loven skal ændres hver gang. Samtidig kan trafikselskaberne med fordel få adgang til at udføre opgaver for andre offentlige og private parter end kun kommuner og regioner.
- Trafikselskaberne bør få adgang til at etablere og drive mobilitetstilbud på et forretningsmæssigt grundlag på linje med øvrige trafikvirksomheder (letbaneselskaber, DSB, Metroselskabet). Endvidere skal det være muligt for trafikselskaberne at bistå kommuner og regioner med planlægning, udførelse og drift af fysiske anlæg, eksempelvis BRT-anlæg, busterminaler og stoppesteder.

Appendiks IV. Antal rejser i den offentlige bustrafik, 2015-2023

Figur IV.1. Antal rejser i den offentlige bustrafik, 2015-2023



Anm.: Nordjyllands Trafikselskab og FynBus har ændret opgørelsesmetode i henholdsvis 2018 og 2019, hvilket har betydet nedjusteringer af deres passagertal.

Kilde: Trafikselskaberne.

Appendiks V. Statsvejnettet af januar 2022



Appendiks VI. Den historiske organisering af den kollektive transport i hovedstadsområdet

I dette bilag belyses på overordnet plan den historiske organisering af den kollektive transport i hovedstadsområdet. Der ses på perioden fra den første lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring i 1973 frem til i dag.

Som det fremgår, har organiseringen historisk skiftet mellem mere centralisering og decentralisering af ansvaret, og ansvaret har været fordelt mellem forskellige aktører, der opstår og bliver nedlagt hen over perioden. Tabel VI.1 viser en oversigt over udviklingen mellem 1973 og i dag i hovedtræk.

Tabel VI.1. Oversigt over organiseringen af den kollektive transport i hovedstadsområdet

	1973-1976	1977-1989	1989-1999	1999-2006	Siden 2006
Aktør med ansvar for kollektiv transport	Trafikrådet under Hovedstadsrådet	Hovedstadsrådet	Hovedstadsområdets Trafiksel-skab (HT)	Hovedstadsområdets Udviklingsråd (HUR)	Trafikselskabet Movia
Finansiering	Centralkommuner og amtskommuner	Centralkommuner og amtskommuner. Statstilskud til togtrafik	Centralkommuner og amtskommuner. Statstilskud til S-tog	Centralkommuner og amtskommuner. Statstilskud til S-tog	Kommuner og regioner. Statstilskud til S-tog
Ansvar for takster, køreplaner, linjeføringer	Trafikrådet	Hovedstadsrådet (Det første fælles takst-system)	Hovedstadsområdets Trafiksel-skab (HT) og DSB	Hovedstadsområdets Udviklingsråd	Trafikselskabet Movia DSB og senere Metro-selskabet
Busoperatører	Hovedstadsområdets Trafiksel-skab (HT)	Hovedstadsområdets Trafiksel-skab (HT)	Hovedstadsområdets Trafiksel-skab (HT) / Udbud til private operatører	Hovedstadsområdets Trafiksel-skab (senere HUR-trafik) / Udbud til private operatører	Udbydes til private operatører
Ansvar for S-tog	DSB	DSB og hovedstadsrådet	DSB	DSB	DSB
Ansvar for privatbaner	Privatbaner	Privatbaner & hovedstadsrådet	Privatbaner	Hovedstadsområdets Udviklingsråd	Movia & Privatbaner

Anm.: Centralkommunerne: Københavns og Frederiksberg kommuner deltog i trafikselskabet i deres funktion som amtskommuner frem til kommunalreformen.

I 1973 begyndte man for første gang at samordne den kollektive transport i hovedstadsområdet ved lov, og man nedsatte i den forbindelse et trafikråd under Hovedstadsrådet. Trafikrådet fik til opgave at koordinere den samlede trafikbetjening, linjeføring og anlæg af trafik for

både bus- og banetrafikken. Samtidig grundlagde man hovedstadsområdets Trafikselskab (HT), der overtog ansvaret for driften af 12 offentligt ejede busselskaber i hovedstaden. Dermed fik man en offentlig ejet busoperatør i hovedstadsområdet.

I 1977 betød en lovændring, at et fælles takstsystem på tværs af statsbaner, privatbaner og bustrafik blev indført for første gang i hovedstadsområdet. Det betød konkret, at en enkelt billet nu var nok til at sikre befordringen i hovedstaden uanset omstigning til et andet transportmiddel. Dette gjorde det nemmere at være kunde i den kollektive transport.

HT eksisterede indtil 2006, men skiftede i de sidste år af selskabets levetid navn til HUR-trafik. Mens HT i 1973 kun havde ansvar for busdriften, fik HT mellem 1989 og 1999 derudover ansvaret for takster, køreplaner, linjeføringer mv., og dermed mange af de opgaver, som man kender dem fra dagens trafikselskaber. Dette større ansvar blev taget fra HT igen i 1999, men navnet skiftede først til HUR-trafik et par år senere.

Fra 2007 trådte Kommunalreformen i kraft, og siden da har trafikselskabet Movia haft ansvaret for at varetage den kommunale og regionale kollektive transport på både Sjælland og øerne.

Siden 1973 har forskellige råd og myndigheder med forskellige ansvarsfordelinger mellem kommuner, amtskommuner og senere regioner således haft det overordnede ansvar for den kollektive transport i hovedstadsområdet, herunder takster, linjeføringer og køreplaner.

Som tabel VI.1 ovenfor viser, fører lovændringer undervejs til oprettelsen af nye aktører, som efter nogle år igen nedlægges eller grundlæggende forandres. To gange, med Hovedstadsrådet og HUR, havde man en organisering i hovedstadsområdet, der til en vis grad ligner organiseringen i Skåne i dag, og ekspertudvalgets organiseringsmodel 3, jævnfør kapitel 10. Dog har centalkommunerne og amtskommunerne i hovedstadsområdet altid bidraget til finansieringen af den kollektive transport i en størrelse, der ikke er kendt i Skånes nuværende organiseringsmodel.

Finansieringen af den kollektive transport mellem 1973 og frem til i dag er primært varetaget af kommuner og amtskommuner, og siden 2007 af kommunerne og regionerne. Dette gælder dog ikke jernbanen (herunder s-tog og privatbanerne i hovedstadsområdet), som i alle år har fået et direkte statsligt investeringstilskud. Med hovedstadsrådet havde man fra 1977-1989 en særskilt regional myndighed, der også havde retten til at opkræve skat. Denne model gik man dog igen væk fra.

Først fra 2007 fik man med lov om trafikselskaber nogle nationale regler for organiseringen af den kollektive transport. Før 2006 ejede især storbyerne en egen kommunal busoperatør, der drev busserne i byen og omegnen i lighed med den tyske model beskrevet ovenfor. Herunder kan der nævnes AarBus (tidligere Aarhus Sporveje). Som en slags undtagelse er AarBus stadigvæk den dag i dag offentlig ejet af trafikselskabet Midttrafik.

Som et nyt tiltag introducerede man i 2015 Din Offentlige Transport (DOT) i hovedstadsområdet, som skulle centralisere de kundevedtøgt aktiviteter i den kollektive transport for at gøre det nemmere for kunderne at orientere sig om billetter, køreplaner med videre. Der blev også indført en form for fælles kundeservice på tværs af Movia, DSB og Metroselskabet.

Som figur VI.1 nedenfor viser, kan der samlet set observeres en vis pendul-tendens mellem centralisering og decentralisering af ansvaret for organiseringen af den kollektive transport i hovedstadsområdet fra 1973 og frem til i dag.

Figur VI.1. Udvikling i organiseringen af kollektiv transport i Hovedstaden

