

*Aarhus, 8. september 2017*

**Bilagssamling til Åben dagsorden  
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik  
den 15. september 2017 kl. 09.30  
Søren Højmarks Vej 3  
8270 Højbjerg**

## Bilag 1

Dato	Journal nr.	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28-08-2017	1-21-2-17	Jakob Munk Tersbøl	jamt@midttrafik.dk	87 40 82 66

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal

#### Samlet budget 2018 og forventet regnskab 2. kvartal for Midttrafik

Budget 2018 2. behandling og forventet regnskab efter 2. kvartal 2017 er blevet samlet til et notat, i forhold til tidligere år. Notatet er inddelt i 3 bilag:

- Bilag 1. Budget 2018 og forventet regnskab 2017 – overordnet for Midttrafik.
- Bilag 2. Budget 2018 og forventet regnskab 2017 – bestilleroversigter og overslagsår.
- Bilag 3. Budget 2018 og forventet regnskab 2017 – bestiller niveau (detaljeret).

(Bilag 1) Hovedtallene er gengivet i hovedtabellen på næste side, som viser budgetforslaget samt forventet regnskab opdelt på forretningsområder. Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter på et aggregeret niveau. Efter oversigtstabellen på næste side er der overordnede bemærkninger til forventet regnskab 2. kvartal 2017 og budget 2018 2. behandling samt beskrivelser af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt forretningsområde med tilhørende tabeller.

(Bilag 2) Er tabeloversigter på bestillerniveau for de forskellige forretningsområder samt budgetoverslag for årene 2019-2021.

(Bilag 3) Den sidste del af notatet indeholder bestillerspecifikke oversigtstabeller for alle forretningsområderne samt bestillerspecifikke bemærkninger og tabeller. Der er således én oversigt, som indeholder regnskab 2016, budget 2017, forventet regnskab 2017 og budget 2018 for hver bestiller dækkende alle forretningsområder. Desuden er der bestillerspecifikke kommentarer med tilhørende tabeller - dvs. kommentarer, som ligger ud over det, der allerede er beskrevet under de mere generelle bemærkninger i starten af notatet (Bilag 1).

**Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017**

Beløb i 1.000 kr.

Alle bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift</b>								
Kørselsudgifter	1.376.828	1.383.725	1.421.009	1.404.116	20.391	1.386.904	1.386.459	2.734
Bus IT og øvrige udgifter	12.827	13.693	13.200	13.200	-493	18.488	18.488	4.795
<b>Busudgifter</b>	<b>1.389.655</b>	<b>1.397.418</b>	<b>1.434.209</b>	<b>1.417.316</b>	<b>19.898</b>	<b>1.405.392</b>	<b>1.404.947</b>	<b>7.529</b>
Indtægter	-708.827	-711.074	-722.783	-725.183	-14.109	-683.000	-683.000	28.074
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>680.828</b>	<b>686.344</b>	<b>711.426</b>	<b>692.133</b>	<b>5.789</b>	<b>722.392</b>	<b>721.947</b>	<b>35.603</b>
<b>Handicapkørsel</b>								
Udgifter	42.819	41.666	43.538	43.538	1.872	45.469	45.469	3.803
Indtægter	-8.616	-8.469	-8.738	-8.738	-269	-9.329	-9.329	-860
<b>Netto</b>	<b>34.203</b>	<b>33.197</b>	<b>34.800</b>	<b>34.800</b>	<b>1.603</b>	<b>36.140</b>	<b>36.140</b>	<b>2.943</b>
<b>Flexture</b>								
Vognmandsbetaling	15.416	12.916	13.927	13.927	1.011	15.579	15.460	2.544
Indtægter	-7.722	-5.753	-6.067	-6.067	-314	-6.772	-6.772	-1.019
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>7.693</b>	<b>7.163</b>	<b>7.860</b>	<b>7.860</b>	<b>697</b>	<b>8.807</b>	<b>8.688</b>	<b>1.525</b>
Administrationsomkostninger	2.868	2.648	2.790	2.790	142	3.153	3.122	474
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>10.561</b>	<b>9.811</b>	<b>10.650</b>	<b>10.650</b>	<b>839</b>	<b>11.960</b>	<b>11.810</b>	<b>1.999</b>
<b>Teletaxa</b>								
Vognmandsbetaling	2.563	2.552	2.237	2.237	-315	2.130	2.130	-422
Indtægter	-342	-332	-270	-270	62	-228	-228	104
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.221</b>	<b>2.220</b>	<b>1.967</b>	<b>1.967</b>	<b>-253</b>	<b>1.902</b>	<b>1.902</b>	<b>-318</b>
Administrationsomkostninger	514	513	454	454	-59	441	441	-72
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>2.735</b>	<b>2.733</b>	<b>2.421</b>	<b>2.421</b>	<b>-312</b>	<b>2.343</b>	<b>2.343</b>	<b>-390</b>
<b>Kan-kørsel</b>								
Vognmandsbetaling	186.275	227.429	171.347	171.170	-56.259	158.110	158.120	-69.309
Indtægter	-28	-60	-50	-50	10	-31	-31	29
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>186.247</b>	<b>227.369</b>	<b>171.297</b>	<b>171.120</b>	<b>-56.249</b>	<b>158.079</b>	<b>158.089</b>	<b>-69.280</b>
Administrationsomkostninger	11.378	14.802	9.844	9.801	-5.001	9.451	14.594	-208
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>197.625</b>	<b>242.171</b>	<b>181.141</b>	<b>180.921</b>	<b>-61.250</b>	<b>167.530</b>	<b>172.683</b>	<b>-69.488</b>
<b>Buserstatningskørsel</b>								
Udgifter på buserstatningskørsel	17.692	37.814	46.600	46.450	8.636	7.200	7.200	-30.614
Indtægter på buserstatningskørsel	-7.057	-14.000	-18.600	-18.600	-4.600	-3.400	-3.400	10.600
<b>I alt</b>	<b>10.635</b>	<b>23.814</b>	<b>28.000</b>	<b>27.850</b>	<b>4.036</b>	<b>3.800</b>	<b>3.800</b>	<b>-20.014</b>
<b>Forberedelse Letbane</b>								
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>11.811</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11.811</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11.811</b>
<b>Letbanedrift</b>								
Udgifter letbanekørsel	0	56.100	500	500	-55.600	213.500	213.500	157.400
Indtægter letbanekørsel	0	-19.700	0	0	19.700	-70.800	-70.800	-51.100
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>36.400</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>-35.900</b>	<b>142.700</b>	<b>142.700</b>	<b>106.300</b>
Finansiering af Region Midtjylland og Aarhus Kommune	0	36.400	500	500	-35.900	142.700	142.700	106.300
<b>Togdrift</b>								
Driftstilskud	24.508	16.100	16.250	15.950	-150	16.328	16.328	228
Anlæg	990	3.390	3.390	3.390	0	3.524	3.524	134
<b>I alt</b>	<b>25.497</b>	<b>19.490</b>	<b>19.640</b>	<b>19.340</b>	<b>-150</b>	<b>19.852</b>	<b>19.852</b>	<b>362</b>
<b>Billetkontrol</b>								
Billetkontrol administration	11.999	11.900	11.900	11.900	0	14.197	14.197	2.297
Kontrolafgifter	-12.200	-13.286	-12.000	-12.000	1.286	-13.106	-13.106	180
Overførsler til Aarhus Kommune	9.366	9.300	9.000	9.000	-300	8.159	8.159	-1.141
<b>I alt</b>	<b>9.164</b>	<b>7.914</b>	<b>8.900</b>	<b>8.900</b>	<b>986</b>	<b>9.250</b>	<b>9.250</b>	<b>1.336</b>
<b>Trafikskabet</b>								
Busdrift administration	103.406	105.779	105.779	105.779	0	104.753	104.753	-1.026
Handicap administration	13.355	13.614	13.614	13.614	0	13.941	13.941	327
<b>I alt</b>	<b>116.761</b>	<b>119.393</b>	<b>119.393</b>	<b>119.393</b>	<b>0</b>	<b>118.694</b>	<b>118.694</b>	<b>-699</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>								
Sekretariatet	631	993	993	993	0	1.016	1.016	23
<b>Rejsekort</b>								
Rejsekort (busser)	57.170	54.619	53.012	53.012	-1.607	51.000	51.000	-3.619
Rejsekortdrift - Letbanen	0	0	681	681	681	6.004	6.004	6.004
<b>I alt</b>	<b>57.170</b>	<b>54.619</b>	<b>53.693</b>	<b>53.693</b>	<b>-926</b>	<b>57.004</b>	<b>57.004</b>	<b>2.385</b>
<b>Rejsekort Letbane - anlæg</b>								
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>156</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-156</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-156</b>
<b>Pensioner</b>								
Tjenestemandspensioner	0	1.500	1.393	1.393	-107	1.722	1.722	222
Forudbetalt af Region Midtjylland	0	-613	-572	-572	41	-708	-708	-95
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>887</b>	<b>821</b>	<b>821</b>	<b>-66</b>	<b>1.014</b>	<b>1.014</b>	<b>127</b>
<b>Øvrige områder</b>								
Renter	-2.283	0	0	0	0	0	0	0
Øvrigt (mer/mindreforbrug+periodisering+renter)	-1.396	0	0	0	0	0	0	0
Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	293.659	0	0	0	0	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>289.979</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total - netto</b>	<b>1.435.788</b>	<b>1.249.733</b>	<b>1.172.378</b>	<b>1.152.416</b>	<b>-97.317</b>	<b>1.293.695</b>	<b>1.298.253</b>	<b>48.520</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	<b>-35.377.491</b>
------------------------------------	--------------------

## Forventet regnskab efter 2. kvartal sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget er det godkendte budget for 2017 fra 7. september 2016 samt forventet regnskab efter 1. kvartal fra 22. juni 2017.

Som det fremgår i det følgende vil der være udsving på enkelte forretningsområder og for den enkelte bestiller i forhold til det vedtagne budget.

For Kan-kørsel (Kommunal kørsel samt Siddende patientbefordring) er der et mindreforbrug på 61,2 mio. kr. i forhold til budget 2017, hvilket hovedsagligt skyldes, at Aarhus Kommune har valgt selv at stå for Special kørsel.

For Aarhus Letbane er udgiftsforventningen reduceret med 35,9 mio. kr. i forhold til budget 2017, hvilket kan tilskrives at idriftsættelsen er blevet udskudt.

Efter drøftelse med Region Midtjylland, forventes ingen overførsler af midler til forberedelse af letbanedrift i regnskabet for 2017, hvilket giver en mindreudgift på 11,8 mio. kr. i forhold til budgettet.

Udskydelsen af Letbanen påvirker også busdriften. Bl.a. er kørselsreduktionerne i Aarhus Kommune som følge af Letbanens opstart udsat. Derudover medvirker stigende dieselpriiser til et voksende omkostningsindeks, hvorfor busdriften samlet er forøget med 5,8 mio. kr.

Inklusiv de ændringer der er på de øvrige forretningsområder, så er der samlet set et forventet mindreforbrug på 97,3 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2017.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der mindreudgifter på 20 mio. kr., der primært kan tilskrives ændring i indeks og tilbagebetaling fra Aarhus Sporveje.

## Budgetprocessen for budget 2018

I henhold til den af bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2018, har administrationen i maj og juni fremsendt budgetoplæg til høring ved bestillerne.

Ændringer affødt af den følgende politiske høring vil være indarbejdet i dette budgetforslag.

Det foreliggende oplæg til budget for 2018 behandles på bestyrelsesmødet 15. september 2017, hvorefter det sendes til politisk høring ved bestillerne.

Det foreliggende budgetforslag for 2017 inklusiv bemærkninger fra bestillerne behandles på bestyrelsesmødet den 15. september 2017.



## Busdrift

### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der en reduktion på 16,9 mio. i forventede udgifter i 2017.

Det forventede regnskab efter 2. kvartal 2017 er baseret på en budgetberegning af 2017. Budgetberegningen foretages i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og er opdateret med kørselsændringer fra køreplansskiftet 2017 (K17). Rabatruterne er opdateret med aktuelle køreplaner fra køreplansskiftet 2017 for flere kommuner og ellers beregnet med udgangspunkt i hidtidige køreplaner. I det forventede regnskab er indregnet effekter af udbud til og med det 50. udbud vedrørende bybus-, lokal- og rabatruter i Østjylland (Djursland, Randers og Horsens).

På kørselsudgiftssiden er der anvendt tre typer indeksregulering. De fleste busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens ruter fra tidligere udbud reguleres efter det gamle reguleringsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres efter et gasindeks.

Der er anvendt følgende skøn for udviklingen i indeks fra 2016 til 2017 for de tre typer indeks (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for august 2017 er anvendt):

<u>Indeks</u>	<u>År</u>	<u>Budget</u>	<u>FR 1. kvartal</u>	<u>FR 2. kvartal</u>
Omkostningsindeks	2016-2017	+1,2 %	+2,4 %	+2,0 %
Reguleringsindeks	2016-2017	+1,2 %	+2,4 %	+2,0 %
Gasindeks	2016-2017	+0,9 %	+1,8 %	+1,7 %

I forhold til budgettet har der været vækst i omkostningsindekset, hvilket primært er drevet af høje dieselpriiser, der toppede i starten af 2017. Dieselpriisen har været faldende de seneste måneder, hvilket bevirker, at omkostningsindekset reduceres i forhold til seneste kvartalsrapport.

I forhold til budget 2017 forventes kørselsudgifterne at stige med 20,4 mio. kr., hvoraf 11,1 mio. kr. udgøres af indeksstigninger. Den resterende merudgift skyldes primært, at den forventede reduktion af bybuskørslen i Aarhus Kommune er udsat fra sommeren 2017 til slutningen af 2017, grundet forsinkelse af Aarhus Letbane.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der et fald på 16,9 mio. kr., hvoraf indeks udgør 5,6 mio. kr., mens den resterende mindreudgift primært skyldes tilbagebetaling af overskud fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune for 2016. Dette beløb udgør 12,8 mio. kr. Den resterende merudgift på 1,5 mio. kr. skyldes mindre justeringer, der er forklaret under den enkelte bestiller.

#### Budget 2018 1. behandling

I forhold til budget i politisk høring, så er der foretaget en samlet reduktion på 0,5 mio. kr. på ønske fra bestillerne.

Budgettet for 2018 er beregnet efter samme metode som forventet regnskab 2017. De midtjyske kommuner og Region Midtjylland har i maj haft mulighed for at komme med ændringer i forbindelse med den administrative høring. Dernæst har budgettet været sendt i

politisk høring henover over sommeren 2017. Den politiske høring har givet anledning til mindre rettelser hos enkelte bestillere, hvilket er nærmere beskrevet under bestillerens oversigt.

Mens det forventede regnskab efter 2. kvartal er justeret i forhold til aktuelle indeks fra Trafikselskaberne i Danmark (august-indeks), så fastholdes maj-indekset for budget 2018. Dette gøres for at sikre overensstemmelse mellem de budgettal som godkendes politisk i kommuner og region, og de tal som Midttrafik refererer til som budget 2018. Herunder sammenlignes det anvendte maj-indeks med det aktuelle august-indeks:

<b>Indeks</b>	<b>År</b>	<b>Budget 2018 (maj)</b>	<b>August-indeks</b>
Omkostningsindeks	2017-2018	+1,2 %	+0,7 %
Reguleringsindeks	2017-2018	+1,2 %	+0,7 %
Gasindeks	2017-2018	+1,1 %	+0,9 %

At indeksene er reducerede siden maj skyldes, at forventningerne til særligt lønudviklingen, der udgør størstedelen af indeksene, er nedjusteret. Tillægges, at udgangspunktet i 2017 også forventes lavere end ved budgetlægning, så svarer de nuværende indeks til et fald på knap 1 % i forhold til budget 2018.

Udgifterne til kørsel er i budget 2018 sat til 1.386,5 mio. kr. Dette er en stigning på 9,6 mio. kr. i forhold til regnskab 2016. I forhold til budget 2017 er det en begrænset stigning på 2,7 mio. kr. Den begrænsede stigning dækker over store modsatrettede effekter. Det stigende omkostningsindeks medfører dyrere køreplantimepriser i 2018, men dette modsvares af store reduktioner i kørslen i primært Aarhus Kommune og Region Midtjylland som følge af fuld drift på Aarhus Letbane. For de enkelte bestillere er der ændringer som følge af kørselsændringer og effekt af udbud, hvilket er nærmere beskrevet under den enkelte bestiller.

#### Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - kørselsudgifter

Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Kørselsudgifter	1.376.828.010	1.383.725.000	1.421.009.000	1.404.116.000	1.386.904.000	1.386.459.000
<b>I alt</b>	<b>1.376.828.010</b>	<b>1.383.725.000</b>	<b>1.421.009.000</b>	<b>1.404.116.000</b>	<b>1.386.904.000</b>	<b>1.386.459.000</b>

## Bus-IT og øvrige udgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er ingen ændringer i forventningerne i forhold til 1. kvartal.

I forhold til budget 2017 er der en mindre udgift på 0,5 mio. kr., hvilket særligt skyldes, at udgifterne til drift af Viborg Rutebilstation er blevet budgetteret for højt. Dette medfører et forventet mindreforbrug på kunde- og holdepladsfaciliteter på 0,9 mio. kr. Desuden forventes lavere udgifter til billetteringsudstyr i Aarhus, højere udgifter til gebyrer ved billet salg i flybusser samt højere udgifter til omflytning af udstyr. Afvigelserne påvirker kun enkelte bestillere, og er beskrevet under de bestillerspecifikke afsnit.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien, drift af tælleudstyr samt drift af Randers Rutebilstation og lønudgifter til Viborg Rutebilstation flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at de berørte bestillere har fået administrationsbidraget nedskrevet tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer, mens udgifter til rutebilstationer fordeles efter afgang/ankomster.

Fordelingerne af udgifter til drift af bus-IT er blevet opdateret, så de afspejler den nye, forventede, udstyrssammensætning i 2018, hvilket vil have betydning for enkelte bestillere. Dette er beskrevet under de bestillerspecifikke afsnit.

Der er en stigning i udgifter til omflytning af bus-IT-udstyr på 0,4 mio. kr., blandt andet ved kontraktskifte, da opgaven har vist sig mere ressourcekrævende end forudsat i budget 2017.

Desuden er udgifterne til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app steget kraftigt, hvilket skyldes, at Midttrafik app har været meget populær, og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår.

Forudsætningen for budget 2018 for Midttrafik app er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet i løbet af 2017 vil blive introduceret på Midttrafik app.

#### Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter

Alle bestillere (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	6.735.997	5.997.000	6.383.000	6.383.000	6.578.000	6.578.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	4.550.858	5.445.000	5.439.000	5.439.000	8.434.000	8.434.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	1.540.230	2.251.000	1.378.000	1.378.000	2.927.000	2.927.000
Rejsegaranti	0	0	0	0	549.000	549.000
<b>Total</b>	<b>12.827.085</b>	<b>13.693.000</b>	<b>13.200.000</b>	<b>13.200.000</b>	<b>18.488.000</b>	<b>18.488.000</b>

## Busdrift – indtægter

### Forventet regnskab 2. kvartal

De forventede indtægter efter 2. kvartal er 2,4 mio. kr. højere end efter 1.kvartal.

De forventede indtægter efter 2. kvartal udgør 725,2 mio. kr., imod budgetteret 711,1 mio. Der forventes således merindtægter i størrelsesorden 14,1 mio. kr., svarende til 2 %.

Passagerindtægterne vurderes til 502 mio. kr., svarende til regnskabsresultatet for 2016. Det er ca. 69 % af de samlede indtægter. Den løbende indtægtsopfølgning viser at passagerindtægterne i første halvår ligger tæt på niveauet i 2016, hvorfor der på nuværende tidspunkt forventes et regnskabsresultat for passagerindtægter tæt på regnskabet i 2016.

Til gengæld forventes betydelige merindtægter på statens kompensation for off-peak rejser. Ultimo 2016 opdagede bus-tog's rejsedataafdeling en fejl i de opgørelser til Trafikstyrelsen, der danner baggrund for denne opgørelse. Fejlen var til fordel for Midttrafik. I de 2 første kvartaler i 2017 har Midttrafik således modtaget 4 mio. kr. i kompensation, ligesom der er sket en efterregulering for 2015-2016 på 2,6 mio. kr. Samlet forventes derfor indtægter på 18 mio. kr., imod budgetteret 6 mio. kr.

På Erhvervskort forventes mindreindtægter på 0,7 mio. kr. Dette baserer sig på regnskabsresultatet i 2016, der var under det budgetterede.

Det samme gør sig gældende for Ungdomskort. Her er indtægterne nedskrevet fra de budgetterede indtægter på 94 mio. kr., til et forventet regnskabsresultat på 91 mio. kr., hvilket ca. svarer til regnskabsresultatet for 2016. Til gengæld forventes merindtægter på kompensation for brugen af Ungdomskort til fritidskørsel på 1,2 mio. kr. Det skyldes at en undersøgelse Trafikstyrelsen gennemførte i efteråret 2016 viste en større kompensation pr. solgte kort end forventet.

På bus-tog-området er indtægter for salg af kort og billetter på DSB/Arriva-stationer nedskrevet betydeligt. Det samme gør sig gældende for Midttrafiks betaling til DSB/Arriva. Baggrunden er udfasning af klippekort, samt lukning af Grenaa-banen. Netto var der forventet udgifter til bus-tog-samarbejdet på 3,2 mio. kr. Samlet forventes nu nettoindtægter på 1,7 mio. Vurderingen er dog usikker. Der er afregnet endeligt med DSB for 2014 og 2015, men endnu ikke for 2016. I forhold til Arriva er der ikke sket endelig afregning i perioden 2014-2016.

For Bus-tog-omstigningsrejser forventes indtægter på 30,2 mio. kr., imod budgetteret 27 mio. kr. Det svarer til regnskabsresultatet for 2016 og den acontoindtægt Midttrafik modtager i 2017. Også her mangler der dog endelig afregning vedr. 2016.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne er udarbejdet på baggrund af de enkelte bestillers budgetterede indtægter. Der er dog 3 undtagelser fra dette:

Aarhus Kommune er tilført indtægter på 8 mio. kr., som følge af udsættelse af Trafikplan Aarhus til november 2017. På baggrund af udsættelse af Letbanen skal der i efteråret køres mere bus end der er budgetteret med, hvilket indebærer flere indtægter på busdrift.

Ligeledes er henført merindtægter til Region Midtjylland som følge af omsætningsfremgang på rute 912X – flybus fra Aarhus til Billund. Ruten er blevet udvidet betydeligt og såvel merindtægter som merudgifter tilfalder regionen.

Endelig er Holstebro Kommune modregnet 200.000 kr. i indtægter som følge af kommunens indførelse af billige pensionistkort.

Indtægtsfordelingen mellem bestillerne fremgår af bilag.

## **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i budgetforslaget i forhold til 1. behandling.

Indtægter ved busdrift budgetteres til 683 mio. kr. Heraf udgør de samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter til kunderne 467,6 mio. kr., svarende til 68 % af de samlede indtægter. Sammenlignet med regnskabet for 2016 er der tale om indtægtsnedgang på busdrift på 25,8 mio. kr., hvilket kan tilskrives overflytning af kunder til Letbanen i Aarhus, samt reduktioner i den lokale og regionale bustrafik i Aarhus som følge af indførelse af Letbanen.

Indtægtsbudgettet i 2018 er således reguleret nedad for Region Midtjylland og Aarhus Kommunes vedkommende som følge af "Trafikplan for Aarhus-området 2017". For Regionen er indtægterne nedreguleret med 7,5 mio. kr., og for Aarhus Kommune med 36,5 mio. kr. Reguleringen svarer til den indtægtsnedgang, der i budget 2017 var forudsat i daværende budgetoverslagsår 2018.

Som udgangspunkt er indtægtsbudgettet i øvrigt baseret på regnskabet for 2016 tillagt/fratrullet kendte effekter af udviklingen i 2018, såsom overflytning til Letbanen samt nedlæggelse af ruter i Aarhus-området.

Trafikstyrelsen har meddelt et takststigningsloft for 2018 på 1,4 % og marts 2018 forventes indført et nyt takstsystem i Vestdanmark – kaldet Takst Vest. Der er i budgettet ikke indregnet økonomiske effekter af disse forhold, da forslaget baserer sig på provenuneutralitet.

Af ændringer i forhold til regnskabet kan nævnes en opskrivning af indtægter for off-peak-kompensation. Disse er opskrevet fra 6 mio. kr. i budget 2017 til 12 mio. kr. i budget 2018, som følge af erfaringerne fra 2. halvår af 2016. Ligeledes er de forventede indtægter for Statens kompensation for Fritidsrejser på Ungdomskort opskrevet fra 5,8 mio. kr. i budget 2017 til 9 mio. kr. i budget 2018, som følge af udmelding fra Trafikstyrelsen om en højere sats pr. solgt ungdomskort end hidtil. Satsberegningen baserer sig på en undersøgelse Trafikstyrelsen har gennemført i efteråret 2016.

Kontoen "Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune" er ikke længere en del af indtægtsbudgettet, men er overført til en samlet konto for kontrolafgifter.

For Bus-tog-samarbejdet er såvel billetindtægter for togrejser og betaling til DSB/Arriva for togrejser inden for Trafikselskabet nedskrevet betydeligt. Det sker, fordi togoperatører ikke længere sælger klippekort for Midttrafik og billetindtægterne derfor falder, samt fordi Grenaa-banen ikke længere er en DSB-strækning. Nettoudgiften til Bus-tog-samarbejdet er budgetteret på niveau med budget 2017. På grund af indførelse af Takst Vest samt usikre effekter af indførelse af Letbanen er vurderingen usikker, og der er derfor – i lighed med budgettet i 2017 – indlagt en indtægtsmæssig buffer på kontoen på 7 mio. kr. efter aftale med Region Midtjylland.

Indtægtsbudgettet fordelt på bestillere fremgår af bilagsmaterialet. Det samlede indtægtsbudget samt forventet regnskab efter 2. kvartal ser således ud:

<b>Forventet regnskab 2. kvartal 2017/ budget 2018</b>					
<b>Indtægtsfordeling :</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2. behandling 2018</b>
<b>Hovedkategorier:</b>					
Passagerindtægter	502.422.078	506.416.000	512.000.000	502.000.000	467.600.000
Refusion - off peak rabat	9.160.564	6.000.000	7.800.000	18.000.000	12.000.000
Erhvervs kort	3.534.885	4.200.000	4.200.000	3.500.000	3.600.000
Omsætning Ungdomskort	91.912.379	94.000.000	94.000.000	91.000.000	93.200.000
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	5.613.525	5.800.000	5.800.000	7.200.000	9.000.000
Omsætning skolekort	31.833.300	32.783.000	32.783.000	32.783.000	32.100.000
Kompensation - Fælles børneregler	36.628.608	36.000.000	36.000.000	36.800.000	36.600.000
Fribefordring Værnepligtige	1.750.162	1.800.000	1.800.000	1.800.000	1.800.000
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	60.648	125.000	125.000	125.000	100.000
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	74.918	150.000	150.000	75.000	
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	86.894.390	95.000.000	66.750.000	63.200.000	67.000.000
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	30.523.910	27.000.000	27.000.000	30.200.000	27.000.000
<b>Indtægter Busdrift</b>	<b>800.409.367</b>	<b>809.274.000</b>	<b>788.408.000</b>	<b>786.683.000</b>	<b>750.000.000</b>
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(91.581.915)	(98.200.000)	(65.625.000)	(61.500.000)	(67.000.000)
<b>Passagerindtægter total</b>	<b>708.827.452</b>	<b>711.074.000</b>	<b>722.783.000</b>	<b>725.183.000</b>	<b>683.000.000</b>

Indtægtsfordelingen til bestillerne er sket på anden måde end ved tidligere budgetlægninger. Med baggrund i bestyrelsens beslutning om indtægtsfordelingen i perioden 2017 til 2020 er alle bestillers indtægter, bortset fra Aarhus Kommune og Region Midtjyllands, baseret på regnskab 2016 tillagt det udmeldte niveau for takststigningsloft.

Hertil kommer konkrete ændringer hos de enkelte bestillere, der direkte påvirker indtægterne. For Aarhus Kommune og Region Midtjyllands vedkommende vedrører det effekten af den nye Trafikplan for Aarhus-området, og for Holstebro Kommune vedrører det effekten af indførelse af billige helårs-pensionistkort.

## **Regionalt tilskud**

Region Midtjylland giver årligt tilskud til flere kommuner til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011 og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. Dette skøn bliver revideret løbende, men Midttrafik har aldrig tidligere foretaget efterregulering af tilskuddet. På anmodning fra Region Midtjylland vil dette dog ske fra budget 2018, således, at det regionale tilskud vil blive justeret med det faktiske skøn, når dette kendes. Pt. anvendes et indledende skøn på 1 % fra 2017 til 2018.

## **Flextrafik**

### **Handicapkørsel**

#### [Forventet regnskab 2. kvartal](#)

Der er ingen ændringer i forventningen i forhold til 1. kvartal.

Der forventes en udgiftsstigning på samlet 1,6 mio. kr. i forhold til budgettet for 2017. Det er samme forventning som efter 1. kvartal. Årsagen skyldes en forventning om flere kørsler grundet en generel øget visitering af borgere til handicapkørslen i kommunerne.

#### [Budget 2018 2. behandling](#)

Der er ingen ændringer i budgetforslaget i forhold til 1. behandling.

I forhold til budget 2017 opskrives budget 2018 med 2,9 mio. kr. Dette skyldes en jævn stigning i antallet af kørsler, som kan tilskrives en generelt højere andel af visiterede borgere.

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2018 med 45,5 mio. kr., hvoraf de 36,1 mio. kr. er bestillernes udgift, mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget udelukkende dækker kørselsudgiften.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

**Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel**

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 1. behandling 2018	Budget 2. behandling 2018
<b>Handicapkørsel</b>						
Udgifter	42.740.291	41.666.000	43.538.000	43.538.000	45.469.000	45.469.000
Indtægter	-8.614.431	-8.469.000	-8.738.000	-8.738.000	-9.329.000	-9.329.000
<b>Netto</b>	<b>34.125.860</b>	<b>33.197.000</b>	<b>34.800.000</b>	<b>34.800.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>36.140.000</b>

## Flexiture

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er ingen ændringer i forventningen i forhold til 1. kvartal.

Der forventes en udgiftsstigning på samlet 0,8 mio. kr. i forhold til budgettet for 2017. Det er samme forventning som efter 1. kvartal. Årsagen skyldes en forventning om flere kørsler grundet en generel øget interesse på området.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet opskrives med 0,2 mio. kr. i forhold til 1. behandling. Dette skyldes en korrektion hos Skive Kommune som følge af indførelsen af byzone.

I forhold til budget 2017 opskrives budget 2018 med 2 mio. kr. Dette skyldes en generel vækst på området.

Bestillernes samlede udgifter til Flexitur budgetteres i 2018 til 11,8 mio. kr., hvoraf de 3,1 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

**Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture**

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 1. behandling 2018	Budget 2. behandling 2018
<b>Flexiture</b>						
Vognmandsbetaling	14.123.315	12.916.000	13.927.000	13.927.000	15.578.500	15.459.500
Indtægter	-6.430.154	-5.753.000	-6.067.000	-6.067.000	-6.772.000	-6.772.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>7.693.161</b>	<b>7.163.000</b>	<b>7.860.000</b>	<b>7.860.000</b>	<b>8.806.500</b>	<b>8.687.500</b>
Administrationsomkostninger	2.867.755	2.648.000	2.789.800	2.789.800	3.153.000	3.122.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>10.560.916</b>	<b>9.811.000</b>	<b>10.649.800</b>	<b>10.649.800</b>	<b>11.959.500</b>	<b>11.809.500</b>



## Teletaxa

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er ingen ændringer i forventningen i forhold til 1. kvartal.

Der forventes en udgiftsreducering på samlet 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet for 2017. Det er samme forventning som efter 1. kvartal. Årsagen skyldes, at Teletaxa i Samsø Kommune fra sommeren 2017 ikke længere driftes af Midttrafik.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i budgetforslaget i forhold til 1. behandling.

I forhold til budget 2017 nedskrives budget 2018 med 0,4 mio. kr. Dette skyldes at Samsø Kommune fremover selv drifter Teletaxa og at det dermed ikke længere er indeholdt i Midttrafiks budget.

Bestillernes samlede udgifter til Teletaxa budgetteres i 2018 til 2,3 mio. kr., hvoraf de 0,4 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

#### Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 1. behandling 2018	Budget 2. behandling 2018
<b>Teletaxa</b>						
Vognmandsbetaling	2.563.411	2.551.500	2.236.500	2.236.500	2.130.000	2.130.000
Indtægter	-341.966	-331.500	-269.500	-269.500	-228.000	-228.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.221.445</b>	<b>2.220.000</b>	<b>1.967.000</b>	<b>1.967.000</b>	<b>1.902.000</b>	<b>1.902.000</b>
Administrationsomkostninger	513.606	513.000	454.400	454.400	441.000	441.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>2.735.051</b>	<b>2.733.000</b>	<b>2.421.400</b>	<b>2.421.400</b>	<b>2.343.000</b>	<b>2.343.000</b>

## Kommunal kørsel

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er en nedskrivning af forventet regnskab på 0,2 mio. kr. i forhold til 1. kvartal.

Der forventes en samlet udgiftsreduktion på 61,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2017. Årsagen til den store udgiftsreduktion skal hovedsageligt findes i hjemtagelsen af Special kørsel i Aarhus Kommune. Der var budgetteret med at Midttrafik skulle drifte Special kørslen i Aarhus Kommune hele 2017, men efter gensidig aftale med Aarhus Kommune stoppede aftalen juni 2017.



## **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet opskrives med 5,1 mio. kr. i forhold til 1. behandling. Dette skyldes hovedsageligt, at Region Midtjyllands administrationsomkostninger er opskrevet som følge af, at Midttrafik overtager kontakten mellem Region Midtjylland og FlexDanmark.

I forhold til budget 2017 nedskrives budget 2018 med 69,5 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt, at Aarhus Kommune fremover selv drifter deres Special kørsel, hvorfor det ikke længere er indeholdt i Midttrafiks budget.

Kommunal kørsel omfatter den del af den variable kørsel, som blandt andet indeholder kørsel til læge, genoptræning og Special kørsel med børn og voksne samt patientbefordring. De samlede udgifter til Kommunal kørsel budgetteres i 2018 til 172,7 mio. kr., hvoraf de 14,6 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018), mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris- og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

### **Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel**

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 1. behandling 2018	Budget 2. behandling 2018
<b>Kan-kørsel</b>						
Vognmandsbetaling	186.152.153	227.429.000	171.347.000	171.170.000	158.171.500	158.119.500
Indtægter	-28.200	-60.000	-50.000	-50.000	-31.000	-31.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>186.123.953</b>	<b>227.369.000</b>	<b>171.297.000</b>	<b>171.120.000</b>	<b>158.140.500</b>	<b>158.088.500</b>
Administrationsomkostninger	10.591.457	14.802.000	9.843.500	9.801.457	9.456.400	14.593.500
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>196.715.410</b>	<b>242.171.000</b>	<b>181.140.500</b>	<b>180.921.457</b>	<b>167.596.900</b>	<b>172.683.000</b>

## **Buserstatningskørsel**

### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Driftsstart på Aarhus Letbane er forsinket i forhold til de oprindelige idriftsættelsesdatoer. I forhold til budgettet for 2017 betyder det en længere periode med buserstatningskørslen på Odderbanen og Grenaabanen end forventet. Der forventes en netto-merudgift på ca. 4,0 mio. kr. 2017.

## **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Opstart med letbanetrafik på Aarhus Letbane er forsinket i forhold til de oprindelige idriftsættelsesdatoer. Aarhus Letbane I/S forventer opstart på inderste strækning pr. 23. september 2017 og opstart på Odderbanen senere i efteråret. Desuden oplyser selskabet, at opstart på Grenaabanen tidligst sker i foråret 2018.

Da idriftsættelsen på Grenaabanen er forsinket, har Midttrafik og Region Midtjylland vurderet, at der må forventes behov for buserstatningskørsel frem til 31. marts 2018.

**Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Buserstatningskørsel**

## Buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Udgifter Grenåbanen	7.470.169	25.350.000	22.300.000	22.200.000	5.700.000	5.700.000
Udgifter Odderbanen	6.204.032	9.350.000	18.300.000	18.000.000	0	0
Teletaxaordning	1.720.688		3.400.000	3.400.000	500.000	500.000
Indtægter Grenåbanen	-4.880.334	-10.000.000	-12.300.000	-12.300.000	-3.400.000	-3.400.000
Indtægter Odderbanen	-2.176.717	-4.000.000	-6.300.000	-6.300.000	0	0
Informations- og kommunikationskampagne	1.180.283	2.000.000	1.500.000	1.750.000	500.000	500.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	1.116.654	1.114.000	1.100.000	1.100.000	500.000	500.000
<b>I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland</b>	<b>10.634.775</b>	<b>23.814.000</b>	<b>28.000.000</b>	<b>27.850.000</b>	<b>3.800.000</b>	<b>3.800.000</b>

**Drift Aarhus Letbane****Forventet regnskab 2. kvartal**

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at der i 2017 ikke skal foretages betalinger til Aarhus Letbane I/S for den letbanetraffic der sættes i drift i efteråret. Aarhus Kommune og Region Midtjylland vil dermed ikke få driftsudgifter til finansiering af den idriftsatte letbanetraffic i efteråret 2017.

Der forventes på nuværende tidspunkt kun udgifter til drift og servicering af rejsekortudstyret på letbanens inderste strækning.

**Budget 2018 2. behandling**

I budgettet til 2. behandling er der efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland ændret i parternes bestillerbidrag, således som aftalt på et fællesmøde 10. august 2017.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af letbanetraffic hos Midttrafik.

Midttrafik indgår kontrakt med Aarhus Letbane I/S om levering af letbanetraffic. Aarhus Kommune og Region Midtjylland finansierer den bestilte letbanetraffic gennem indbetalinger til Midttrafik, efter samme principper som for bestilling af buskørsel.

Driftsbudgettet for Aarhus Letbane er endnu behæftet med væsentlig usikkerhed. Aarhus Letbane I/S arbejder på at konsolidere driftsbudgettet forud for opstart på letbanen.

Der er åbning på Aarhus Letbane 23. september 2017 på strækningen mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby. I en periode frem til ultimo oktober vil der være begrænset drift, hvorefter driften intensiveres. Opstart med letbanekørsel på de øvrige strækninger påbegyndes i løbet af efteråret 2017. Aarhus Letbane I/S oplyser dog, at drift på Grenåbanen tidligst forventes åbnet i foråret 2018.

Efter aftale med Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Midttraffiks udgifter til køb af letbanetraffic i budgettet for 2018 begynde fra 1. februar 2018. Der påregnes derfor kun driftsudgifter til letbanetraffic for 11 måneder i 2018.

Til finansiering af den bestilte letbanekørsel er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om at bidrage med et bestillerbidrag, som aftalt i principaftalen fra 2013 om finansiering af letbanens drift. I budgetforslaget er der dog behov for et ekstra bestillerbidrag fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

**Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Aarhus Letbane Drift**

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	0	55.000.000			212.500.000	212.500.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>					<i>91.800.000</i>	<i>91.800.000</i>
Drift billletteringsudstyr	0	1.100.000	500.000	500.000	1.000.000	1.000.000
Passagerindtægter	0	-19.700.000			-70.800.000	-70.800.000
<b>Driftstilskud</b>	<b>0</b>	<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Netto driftstilskud</b>		<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Finansiering Region Midtjylland</b>						
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	0	7.200.000			26.600.000	28.000.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen	0	11.900.000			42.800.000	42.800.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	0	2.950.000			15.600.000	14.000.000
<b>I alt Region Midtjylland</b>	<b>0</b>	<b>22.050.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>85.000.000</b>	<b>84.800.000</b>
<b>Finansiering Aarhus Kommune</b>						
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	0	11.400.000			42.100.000	41.300.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	0	2.950.000			15.600.000	16.600.000
<b>I alt Aarhus Kommune</b>	<b>0</b>	<b>14.350.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>57.700.000</b>	<b>57.900.000</b>

## Togdrift

### Forventet regnskab 2. kvartal

I 1. halvår 2017 har der været et mindre fald i passagerindtægterne på Lemvigbanen. På udgiftssiden har der færre udgifter pga. en efterregulering af driftsbetalingen til Midtjyske Jernbaner fra 2016. På nuværende tidspunkt forventes en netto-mindreudgift i forhold til budgettet for 2017.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland og omfatter udgifter til drift og infrastruktur af togtrafik på Lemvigbanen. I budgettet for togdrift indgår også et tilskud til mindre reinvesteringer på Lemvigbanen.

**Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Togdrift i Region Midtjylland**

Oversigt over udgifter til togdrift

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
<b>Driftstilskud</b>						
Udgifter	34.807.763	19.000.000	19.000.000	18.700.000	19.228.000	19.228.000
Indtægter	-10.299.927	-2.900.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.900.000	-2.900.000
<b>I alt driftstilskud</b>	<b>24.507.836</b>	<b>16.100.000</b>	<b>16.250.000</b>	<b>15.950.000</b>	<b>16.328.000</b>	<b>16.328.000</b>
<b>Anlæg</b>						
Ordinært investeringstilskud	989.500	3.390.000	3.390.000	3.390.000	3.524.000	3.524.000
<b>I alt anlæg</b>	<b>989.500</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.524.000</b>	<b>3.524.000</b>
<b>I alt togdrift, Region Midtjylland</b>	<b>25.497.336</b>	<b>19.490.000</b>	<b>19.640.000</b>	<b>19.340.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>19.852.000</b>

## Trafikselskabet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er ingen ændringer i forventningerne i forhold til 1. kvartal.

Trafikselskabet forventer at holde budgettet i 2017.

## **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af busdrift (herunder også administration af letbanedrift) og handicapkørsel.

Udgangspunktet for budget 2018 har været en fremskrivning af budget 2017 med 2,4 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks. Desuden er der på bussiden foretaget en række omflytninger af driftsudgifter, som er trukket ud af Trafikselskabet, og dermed giver en mindredgift for bestillerne til administration. De omtalte omflytninger inkluderer rejsegaranti, udgifter til billetkontrol udenfor Aarhus, drift af tælleudstyr og rutebilstationerne i Randers og Viborg.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift og antal ture for handicapkørsel.

I 2018 er der i budgetforslaget afsat 104,8 mio. kr. til administration af busdrift, hvoraf 3,6 mio. kr., som er beregnet ud fra reduktionen i køreplantimer, vil gå til administration af letbanedrift. Der er ligeledes afsat 13,9 mio. kr. til administration af handicapkørsel. Samlet set er budgetforslaget for trafikselskabet på 118,7 mio. kr.

### **Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

<b>Samlet</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Budget 2017					105.779.000	105.779.000
PL regulering (2,4 %)					2.538.696	2.538.696
Rejsegaranti					-321.100	-321.100
Billetkontrol					-1.233.000	-1.233.000
Tælleudstyr					-511.000	-511.000
Rutebilstationer					-1.345.303	-1.345.303
Samsø					-153.600	-153.600
Øvrige ændringer					-3.645.947	-3.645.947
<b>Bus administration</b>	<b>103.406.247</b>	<b>105.779.000</b>	<b>105.779.000</b>	<b>105.779.000</b>	<b>104.753.693</b>	<b>104.753.693</b>
<b>Heraf Letbane administration*</b>					<b>3.645.947</b>	<b>3.645.947</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>13.355.000</b>	<b>13.614.000</b>	<b>13.614.000</b>	<b>13.614.000</b>	<b>13.941.000</b>	<b>13.941.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>116.761.247</b>	<b>119.393.000</b>	<b>119.393.000</b>	<b>119.393.000</b>	<b>118.694.693</b>	<b>118.694.693</b>

\* Bemærk at letbane administration medtages under bus administration.

Nedenstående tabel angiver budget 2018 for trafikskabet fordelt på hhv. driftsudgifter, salgsudgifter og administrationsudgifter:

<b>Trafikskabet budget 2018</b>			
<b>(Beløb i 1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Budget 2018</b>
<b>Driftsudgifter (inkl. løn)</b>			
IT-omkostninger vedr. busdrift	23.797	24.237	24.308
Chaufførlokaler	1.344	2.040	2.089
Billetteringsudstyr	1.212	1.273	1.303
Radioudstyr	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	16.457	15.052	14.180
Stoppesteder	22	0	0
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>42.831</b>	<b>42.601</b>	<b>41.880</b>
<b>Salgsudgifter (inkl. løn)</b>			
Provision	3.215	1.614	1.652
Markedsføring og information incl. køreplaner	16.890	20.560	21.054
Rejsehjemmel	1.811	1.490	1.205
Kundecenter	2.885	2.813	2.881
Salg og distribution	1.777	2.066	2.116
Drift af busterminaler/rutebilstationer	11.214	11.817	10.756
<b>Salgsudgifter</b>	<b>37.792</b>	<b>40.361</b>	<b>39.663</b>
<b>Administrationsudgifter (inkl. løn)</b>			
Bygninger og inventar	4.212	4.385	4.491
Konsulenter, revision, advokat	7.310	1.655	1.695
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	319	610	624
IT	10.253	12.104	12.394
Kontor, telefon mv.	545	568	581
Personale og uddannelse	1.601	2.291	2.346
Løn	26.018	26.703	27.344
Renter og andre finansielle udgifter	-1.724	94	96
Ej specificeret	0	0	0
<b>Administrationsudgifter, bus</b>	<b>48.534</b>	<b>48.410</b>	<b>49.572</b>
<b>Samlede udgifter i henhold til Trafikstyrelsen</b>	<b>129.157</b>	<b>131.372</b>	<b>131.115</b>
<b>Korrektioner i henhold til Trafikskabets regnskab</b>			
Handicap administrationsomkostninger	12.591	13.614	13.941
Advokater bogført i separat forretningsområde	-14	0	0
Renteudgifter bogført i separat forretningsområde	2.283	0	0
Busudgifter, separat forretningsområde	-12.707	-13.693	-12.165
Billetkontrollen, separat forretningsområde	-14.549	-11.900	-14.197
<b>Trafikskabet, i alt</b>	<b>116.761</b>	<b>119.393</b>	<b>118.694</b>

## Billetkontrol

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er ingen ændringer i forventningerne i forhold til 1. kvartal.

I 2017 er der en forventet indtægt fra kontrolafgifter på 12 mio. kr., en forventet udgift til administration på 11,9 mio. kr. og en forventet overførsel af ubetalte kontrolafgifter på 9 mio. kr. til Aarhus Kommune. Sammenholdt med budget 2017 er der en forventet mindreindtægt fra kontrolafgifter på 1,3 mio. kr., hvilket kan skyldes ændringer i snydeprocenten siden budgetlægningsstidspunktet. Denne forventet mindreindtægt bliver delvist opvejet af en lavere forventet overførsel af ubetalte kontrolafgifter på 0,3 mio. kr.

Der er desuden en forventning om, at ikke afsluttede advokatsager i forbindelse med billetkontrollen i årene 2017-2018 vil beløbe sig til 1,85 mio. kr.

## **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Billetkontrollen vedrører udgifter til billetkontroladministration samt indtægter fra afgifter. Selve kontroldelen er udliciteret til Securitas, mens Midttrafik udfører den administrative del af arbejdet. Kontrolafgifterne bliver fordelt ud til bestillere ud fra hvilke buslinjer afgifterne er udstedt i. Fra 2018 inddeles billetkontrollen i tre dele (Aarhus bybusser, Letbanen og resten af regionen). Udgifter til administration for kontroller foretaget udenfor Aarhus er trukket ud af trafikskabet, så det ikke giver anledning til en merudgift til administration for kommunerne og Region Midtjylland. Fordelingsnøglen for billetkontrollen er baseret på forventet antal kontroller.

I 2018 er der en forventning om en indtægt fra kontrolafgifter på 13,1 mio. kr., en forventning om udgifter til administration på 14,2 mio. kr. og en forventning om en overførsel af ubetalte kontrolafgifter på 8,2 mio. kr. til Aarhus Kommune. Der er en samlet ændring i budgettet på 1,3 mio. kr. fra 2017 til 2018, som skyldes en overførsel af administration af billetkontrol fra trafikskabet.

### **Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
<b>Kontrolafgifter</b>	<b>-12.200.201</b>	<b>-13.286.000</b>	<b>-12.000.000</b>	<b>-12.000.000</b>	<b>-13.106.000</b>	<b>-13.106.000</b>
Aarhus					-10.879.000	-10.879.000
Letbane					-2.052.000	-2.052.000
Region Midtjylland					-175.000	-175.000
<b>Billetkontroladministration</b>	<b>11.998.702</b>	<b>11.900.000</b>	<b>11.900.000</b>	<b>11.900.000</b>	<b>14.197.000</b>	<b>14.197.000</b>
Aarhus					10.906.000	10.906.000
Letbane					2.058.000	2.058.000
Region Midtjylland					1.233.000	1.233.000
<b>Overførsler af kontrolafgifter</b>	<b>9.365.693</b>	<b>9.300.000</b>	<b>9.000.000</b>	<b>9.000.000</b>	<b>8.159.000</b>	<b>8.159.000</b>
<b>I alt</b>	<b>9.164.193</b>	<b>7.914.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>9.250.000</b>	<b>9.250.000</b>

## **Letbanesekretariatet**

### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Der er ingen ændringer i forventningerne i forhold til 1. kvartal.

## **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Budget 2018 for Letbanesekretariatet tager sit udgangspunkt i vedtaget budget besluttet på møde i Letbanerådet den 23. april 2014. Budgettet for 2018 er på 1,0 mio. kr., som er budgettet for 2017 fremskrevet med KL's pris- og lønindeks på 2,4 %.

### **Budget 2018/ forventet regnskab 2. kvartal - Letbanesekretariat**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Bestillere	873.000	894.000	894.000	894.000	915.000	915.000
Midttrafik	97.000	99.000	99.000	99.000	101.000	101.000
Mer/mindreforbrug	-241.770					
<b>Samlet</b>	<b>631.230</b>	<b>993.000</b>	<b>993.000</b>	<b>993.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>1.016.000</b>

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er ingen ændringer i forventningerne i forhold til 1. kvartal.

Der forventes udgifter på 0,9 mio. kr. lavere end budgettet for 2017, hvilket svarer til forventningerne efter 1. kvartal. Der er en del mindre usikkerheder vedrørende denne prognose. Estimatet er et konservativt bud på årets resultat.

Den primære årsag til mindreforbruget, er en opjustering af den forventede tilbagebetaling fra Rejsekort A/S med 2,0 mio. kr. på baggrund af den seneste prognose fra Rejsekort A/S. Omvendt forventes en højere abonnementsbetaling på 1,2 mio. kr., idet Rejsekort A/S efter vedtagelsen af Midttrafiks budget 2017 hævdede trafiksekskabernes bidrag til selskabet.

Tilsvarende forventes højere udgifter til kunderelaterede udgifter på 0,9 mio. kr. Drift af rejsekortudstyr til busser forventes at blive 1,7 mio. kr. lavere, primært grundet lavere udgifter til leasing af udstyr. En del af årsagen til de lavere udgifter på 1,7 mio. kr. er dog også, at udgifterne til drift af rejsekortudstyr på Aarhus Letbane på 0,7 mio. kr. er blevet udskilt fra udgifterne til drift af rejsekortudstyr i busserne, hvor det tidligere indgik som en samlet post.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Efter afslutningen på investeringsfasen i regnskab 2016, er det primære fokus nu på driften af rejsekort. Midttrafik har inddelt driftsudgifterne til rejsekort i tre hovedgrupper:

- Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter)
- Drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler)
- Kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter)

Der er lavet en ensartning og simplificering af byrdefordelingsprincipperne i forhold til budget 2017, idet udgifter til udstyrsfejl uden for supportaftale og til drift af internetanlæg til overførsel af rejsekortdata nu fordeles på baggrund af udstyrsnøgle i stedet for indtægter. Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Sidstnævnte justering har medført mindre ændringer i udgifterne for enkelte bestillere. Dette er beskrevet i de bestillerspecifikke afsnit.

Budgettet for 2018 er samlet set 2,4 mio. kr. højere, end budgettet for 2017, hvilket svarer til en stigning på 1,1 mio. kr., når budget 2017 fremskrives til 2018-priser. Den samlede stigning i budgettet skyldes højere udgifter til drift af rejsekort, hvilket dog til dels modsvares af, at udgifterne til investeringen (forventet højere tilbagebetaling fra Rejsekort A/S og faldende ydelsesbetaling på gælden til Kommunekredit) forventes lidt lavere.

- Den primære årsag til stigningen er, at drift af rejsekortudstyr på Aarhus Letbane er blevet indarbejdet i budgettet. Tilsvarende betyder Midttrafiks byrdefordelingsprincipper, at Letbanen har fået en andel af udgifterne til abonnementsbetaling og kunderelaterede driftsudgifter, idet disse fordeles på baggrund af indtægtsbudgettet.
- Driftsudgifterne til abonnementsbetalingen forventes at stige med 0,4 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2017. Dette er dog en forbedring på 2,5 mio. kr. sammenholdt med den administrative høring af budget 2018, efter at Rejsekort A/S i

mellemtiden har fremlagt første udkast til budget 2018, der betyder en nedjustering af abonnementsbetalingen i forhold til hidtidige prognose fra Rejsekort A/S. Faldet er en kombination af, at den samlede abonnementsbetaling for trafikskaberne og Midttrafiks andel heraf forventes at falde.

- Udgifterne til drift af busudstyr falder med 1,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2017, primært grundet lavere udgifter til leasing af udstyr, mens udgifter til support af udstyr stiger, da størstedelen af udstyret nu er uden for den billigere, to-årige garantiperiode. Omvendt er der indregnet udgifter til drift af Letbaneudstyr på 2,5 mio. kr. Tidligere har der kun været indeholdt udgifter til drift af rejsekortudstyr på fire stationer på den gamle Odderbane på 0,3 mio. kr., men med Letbanen stiger dette fra slutningen af 2017 frem mod fuld drift på Letbanen (i løbet af 1. halvår 2018) til 53 Letbanestationer. Dette betyder altså, at den forventede udgift til drift og vedligehold af Letbaneudstyr stiger til 2,5 mio. kr. i budget 2018.
- Der er indarbejdet en forventning om, at de kunderelaterede udgifter stiger med 1,2 mio. kr. Estimatet indeholder dog en del usikkerhed, hvilket skyldes:
  - Udfasningen af papklippekort, manglende kendskab til kundernes fremtidige valg af betalingsplatform (rejsekort eller Midttrafik app), opstart af Aarhus Letbane samt overtagelse af en lang række RVM'er (Rejsekort-salgsautomater) på Grenaabanen.
  - Disse bidrager alle til usikkerheden, idet de må forventes at påvirke rejseindtægterne. Tilsvarende påvirkes Midttrafiks andel af de kunderelaterede indtægter og udgifter af de andre trafikskabers produktmæssige dispositioner.
  - Det er forudsat, at Midttrafiks rejseindtægtsandel er 5,3 % af de samlede rejseindtægter (fra rejsekort) i 2018, svarende til andelen primo 2017. En stigning i indtægterne vil – alt andet lige – medføre højere udgifter til kunderelaterede udgifter og omvendt.

Foruden usikkerheden vedrørende de kunderelaterede driftsudgifter, er der usikkerhed forbundet med betalingerne til og fra Rejsekort A/S. Dels godkendes budgettet og fordelingen af abonnementsbetalingen for 2018 først efter deadline for Midttrafiks budget 2018, dels besluttet tilbagebetalingen af ansvarligt lån til trafikskaberne, budgetteret med 5,2 mio. kr., ad hoc i Rejsekorts bestyrelse. Sidstnævnte kan derfor svinge en del i det enkelte regnskabsår.

Der ligger desuden to nødvendige investeringer forude relateret til rejsekortet. Både den nuværende BusLight-løsning (Check-Ind-Mini) samt de nuværende (billet)kontroleheder forældes i perioden 2018-2020, hvorefter der ikke længere kan garanteres levering og service af reservekomponenter. Der er derfor igangsat udviklingsprojekter for nye løsninger, og Midttrafik forventer at lånefinansiere udgifterne for de bestillere, der ønsker det, mens kontantudgifterne til udvikling og investeringen i nyt udstyr vil blive indarbejdet i budget 2019 og 2020, når mere præcise prisestimer kendes. Midttrafiks bestillere har i øjeblikket 59 BusLight-løsninger, mens der er omkring 56 kontroleheder.

#### Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort: busser og Letbane

Alle tal i årets priser

Alle bestillere (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>15.594.272</b>	<b>8.689.000</b>	<b>6.624.000</b>	<b>6.624.000</b>	<b>8.367.000</b>	<b>8.367.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	4.003.315	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	13.875.809	13.766.000	13.706.000	13.706.000	13.527.000	13.527.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-2.284.851	-5.077.000	-7.082.000	-7.082.000	-5.160.000	-5.160.000
<b>Drift</b>	<b>41.575.253</b>	<b>45.930.000</b>	<b>47.069.000</b>	<b>47.069.000</b>	<b>48.637.000</b>	<b>48.637.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	30.592.100	31.829.000	33.076.000	33.076.000	32.206.000	32.206.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	8.485.587	12.727.000	11.071.000	11.071.000	11.437.000	11.437.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen	-	-	681.000	681.000	2.450.000	2.450.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	2.497.566	1.374.000	2.241.000	2.241.000	2.544.000	2.544.000
<b>I alt</b>	<b>57.169.525</b>	<b>54.619.000</b>	<b>53.693.000</b>	<b>53.693.000</b>	<b>57.004.000</b>	<b>57.004.000</b>



## Rejsekort Letbane – anlæg

Udgiften til køb og installation af rejsekortudstyr på Aarhus Letbane indgår ikke længere i Midttrafiks budget eller regnskab, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland, interessenterne i Aarhus Letbane I/S, har ønsket, at udgifterne afholdes af Aarhus Letbane I/S og finansieres af selskabet via anlægsøkonomien på Letbanen.

## Tjenestemandspensioner

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der er ingen ændringer i forventningerne i forhold til 1. kvartal.

Forventer et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det budgetterede.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

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

På bestyrelsesmødet d. 11. december 2015 blev det besluttet, at Midttrafik fra budget 2017 vil opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive reduceret tilsvarende. I 2018 vil den samlede opkrævning være 1,7 mio. kr., som fordeles ud mellem alle bestillerne efter den daværende fordelingsnøgle (køreplantimer). Det er en stigning på 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2017. Stigningen skyldes, at der i 2018 er flere der har mulighed for at gå på pension.

#### Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Tjenestemandspensioner (rejsekortfinansiering)

Bestiller	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Tjenestemandspensioner	0	1.500.000	1.393.000	1.393.000	1.722.000	1.722.000
Forudbetalt af Region Midtjylland	0	-613.000	-572.000	-572.000	-708.000	-708.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>887.000</b>	<b>821.000</b>	<b>821.000</b>	<b>1.014.000</b>	<b>1.014.000</b>

## **Bilag 2**

### **Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017**

#### **Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde**

##### **Indholdsfortegnelse**

Samlet oversigt.....	2
Kørselsudgifter.....	3
Bus-IT og øvrige udgifter.....	4
Busindtægter.....	4
Handicapkørsel.....	6
Flexiture.....	7
Teletaxa.....	8
Kommunal kørsel.....	9
Trafikselskabet.....	10
Kontrolafgifter.....	11
Letbanesekretariat.....	12
Rejsekort.....	13
Tjenestemandspensioner.....	14
Letbanedrift.....	15
Togdrift.....	16

## Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver fordelingen af budget 2018 på de forskellige driftsområder samt bestillere:

Midttrafik - forslag til budget 2018

Bestillere	Busdrift	Handicapkørsel	Flexture	Teletaxa	Kommunal kørsel	Buserstatningskørsel	Letbanedrift	Togdrift	Trafikskabet	Kontrolafgifter	Letbane-sekretariatet	Rejsekort	Tjenestemandspensioner	I alt
Favrskov	12.773.000	1.276.000	810.000	12.000	5.479.000	0	0	0	1.097.000	9.000	41.000	122.000	6.000	21.625.000
Hedensted	1.334.000	984.000	1.043.000	516.000	18.000	0	0	0	560.000	9.000	0	189.000	5.000	4.658.000
Herning	33.644.000	2.017.000	0	11.000	0	0	0	0	3.706.000	42.000	0	1.207.000	50.000	40.677.000
Holstebro	20.976.000	1.188.000	183.000	210.000	1.298.000	0	0	0	2.426.000	14.000	0	600.000	31.000	26.926.000
Horsens	26.344.000	2.030.000	452.000	40.000	2.794.000	0	0	0	4.152.000	50.000	0	1.141.000	55.000	37.058.000
Ikast-Brande	13.314.000	871.000	155.000	0	0	0	0	0	1.095.000	0	0	16.000	9.000	15.460.000
Lemvig	7.778.000	565.000	512.000	0	200.000	0	0	0	401.000	0	0	9.000	4.000	9.469.000
Norddjurs	15.134.000	702.000	1.893.000	0	5.085.000	0	0	0	1.010.000	9.000	41.000	123.000	5.000	24.002.000
Odder	4.742.000	944.000	84.000	186.000	0	0	0	0	765.000	9.000	41.000	123.000	1.000	6.895.000
Randers	59.929.000	2.749.000	338.000	0	2.066.000	0	0	0	6.940.000	96.000	41.000	2.723.000	98.000	74.980.000
Ringkøbing-Skjern	19.471.000	1.300.000	1.542.000	0	0	0	0	0	1.784.000	9.000	0	514.000	23.000	24.643.000
Sømsø	0	39.000	0	0	0	0	0	0	15.000	0	0	0	0	54.000
Silkeborg	29.929.000	2.461.000	518.000	264.000	2.952.000	0	0	0	5.191.000	63.000	41.000	1.326.000	74.000	42.819.000
Skanderborg	19.998.000	1.067.000	1.021.000	149.000	165.000	0	0	0	1.608.000	13.000	41.000	478.000	14.000	24.554.000
Skive	17.987.000	1.114.000	259.000	87.000	10.027.000	0	0	0	2.362.000	29.000	0	852.000	40.000	32.757.000
Struer	5.582.000	476.000	69.000	30.000	0	0	0	0	660.000	9.000	0	110.000	9.000	6.945.000
Syddjurs	12.419.000	605.000	1.704.000	0	2.496.000	0	0	0	982.000	11.000	41.000	244.000	12.000	18.514.000
Viborg	28.120.000	2.278.000	244.000	638.000	0	0	0	0	4.383.000	56.000	0	1.518.000	70.000	37.307.000
Aarhus	175.352.000	13.474.000	983.000	0	5.013.000	0	57.900.000	0	34.776.000	8.186.000	223.000	20.417.000	508.000	316.832.000
Regionen	217.121.000	0	0	200.000	134.112.000	3.800.000	84.800.000	19.852.000	41.135.000	630.000	405.000	25.292.000	708.000	527.347.000
Aarhus Letbane									3.646.000	6.000				3.652.000
Midttrafik											101.000			101.000
<b>I alt vedr. Midttrafik bestillere</b>	<b>721.947.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>11.810.000</b>	<b>2.343.000</b>	<b>171.705.000</b>	<b>3.800.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>118.694.000</b>	<b>9.250.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>57.004.000</b>	<b>1.014.000</b>	<b>1.297.275.000</b>
Sydtrafik					297.000									297.000
NT					340.000									340.000
Fynbus					341.000									341.000
ALD														0
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	978.000	0	0	0	0	0	0	0	0	978.000
<b>Total Midttrafik</b>	<b>721.947.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>11.810.000</b>	<b>2.343.000</b>	<b>172.683.000</b>	<b>3.800.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>118.694.000</b>	<b>9.250.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>57.004.000</b>	<b>1.014.000</b>	<b>1.298.253.000</b>

## Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter mellem bestillerne:

### Oversigt over kørselsudgifter

Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	14.377.572	13.759.000	13.457.000	13.962.000	203.000
Hedensted	5.881.300	5.730.000	5.009.000	4.216.000	-1.514.000
Herning	45.887.938	46.859.000	47.523.000	47.460.000	601.000
Holstebro	29.273.438	28.374.000	28.171.000	26.634.000	-1.740.000
Horsens	45.579.213	46.579.000	46.353.000	46.718.000	139.000
Ikast-Brande	13.245.854	12.776.000	12.951.000	13.286.000	510.000
Lemvig	6.950.807	7.394.000	7.477.000	7.778.000	384.000
Norddjurs	15.480.294	15.490.000	16.039.000	16.910.000	1.420.000
Odder	6.259.048	6.351.000	6.181.000	6.218.000	-133.000
Randers	89.188.064	90.054.000	90.200.000	90.796.000	742.000
Ringkøbing-Skjern	25.044.054	25.457.000	24.533.000	24.648.000	-809.000
Samsø	4.402.801	2.017.000	2.004.000	0	-2.017.000
Silkeborg	56.822.674	53.730.000	53.458.000	53.581.000	-149.000
Skanderborg	23.989.526	24.318.000	24.745.000	25.502.000	1.184.000
Skive	28.245.534	26.960.000	27.508.000	26.996.000	36.000
Struer	7.579.673	7.707.000	7.627.000	6.494.000	-1.213.000
Syddjurs	14.522.195	14.538.000	15.453.000	15.610.000	1.072.000
Viborg	45.640.964	46.247.000	45.521.000	46.101.000	-146.000
Aarhus	420.423.253	430.451.000	441.371.000	423.334.000	-7.117.000
Regionen	478.033.810	478.934.000	488.535.000	490.215.000	11.281.000
<b>I alt</b>	<b>1.376.828.010</b>	<b>1.383.725.000</b>	<b>1.404.116.000</b>	<b>1.386.459.000</b>	<b>2.734.000</b>

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer mellem bestillerne:

### Oversigt over køreplantimer

Oversigt over køreplantimer			
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Budget 2018
Favrskov	19.673	19.143	19.056
Hedensted	12.287	11.448	5.040
Herning	69.699	68.910	66.151
Holstebro	45.430	45.867	41.840
Horsens	67.609	69.594	67.629
Ikast-Brande	20.595	20.415	19.994
Lemvig	10.644	9.428	9.798
Norddjurs	18.949	18.080	22.314
Odder	9.973	9.686	9.082
Randers	125.196	123.714	121.714
Ringkøbing-Skjern	37.240	35.916	33.549
Samsø	6.937	7.017	0
Silkeborg	85.798	84.851	84.676
Skanderborg	30.197	30.947	30.689
Skive	42.511	42.220	38.232
Struer	13.385	12.572	10.941
Syddjurs	22.023	21.227	20.278
Viborg	74.665	72.860	70.564
Aarhus	568.105	568.640	525.108
Regionen	748.379	739.363	727.360
<b>I alt</b>	<b>2.029.296</b>	<b>2.011.898</b>	<b>1.924.014</b>

## Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af bus-IT og øvrige udgifter mellem bestillerne:

### Øversigt over bus IT og øvrige udgifter

Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	13.139	16.000	17.000	18.000	2.000
Hedensted	54.017	60.000	67.000	47.000	-13.000
Herning	265.844	243.000	254.000	219.000	-24.000
Holstebro	50.553	61.000	69.000	97.000	36.000
Horsens	246.771	272.000	285.000	373.000	101.000
Ikast-Brande	29.793	34.000	37.000	28.000	-6.000
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	22.822	20.000	23.000	30.000	10.000
Odder	4.134	5.000	5.000	18.000	13.000
Randers	354.870	337.000	366.000	1.138.000	801.000
Ringkøbing-Skjern	188.496	153.000	164.000	221.000	68.000
Samsø	0	1.000	1.000	0	-1.000
Silkeborg	845.967	441.000	438.000	412.000	-29.000
Skanderborg	13.550	17.000	20.000	67.000	50.000
Skive	63.723	72.000	81.000	150.000	78.000
Struer	36.136	41.000	44.000	40.000	-1.000
Syddjurs	26.565	29.000	32.000	57.000	28.000
Viborg	544.990	849.000	544.000	892.000	43.000
Aarhus	7.730.018	8.060.000	7.972.000	8.949.000	889.000
Regionen	2.335.697	2.982.000	2.781.000	5.732.000	2.750.000
<b>I alt</b>	<b>12.827.085</b>	<b>13.693.000</b>	<b>13.200.000</b>	<b>18.488.000</b>	<b>4.795.000</b>

## Busindtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter mellem bestillerne:

### Øversigt over indtægter

Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	-1.190.036	-1.254.000	-1.262.000	-1.207.000	47.000
Hedensted	-1.902.720	-1.654.000	-1.664.000	-1.929.000	-275.000
Herning	-13.835.865	-14.672.000	-14.761.000	-14.030.000	642.000
Holstebro	-6.070.396	-6.883.000	-6.725.000	-5.755.000	1.128.000
Horsens	-20.124.611	-19.755.000	-19.875.000	-20.406.000	-651.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	-1.276.062	-1.191.000	-1.198.000	-1.294.000	-103.000
Odder	-1.473.708	-1.374.000	-1.382.000	-1.494.000	-120.000
Randers	-30.826.014	-29.691.000	-29.871.000	-31.258.000	-1.567.000
Ringkøbing-Skjern	-3.632.239	-4.255.000	-4.281.000	-3.683.000	572.000
Samsø	-1.006.626	-453.000	-461.000	0	453.000
Silkeborg	-23.732.210	-24.866.000	-25.012.000	-24.064.000	802.000
Skanderborg	-5.493.898	-5.472.000	-5.505.000	-5.571.000	-99.000
Skive	-8.350.208	-8.887.000	-8.941.000	-8.467.000	420.000
Struer	-938.573	-1.177.000	-1.184.000	-952.000	225.000
Syddjurs	-3.202.963	-3.644.000	-3.666.000	-3.248.000	396.000
Viborg	-15.589.845	-15.919.000	-16.015.000	-15.808.000	111.000
Aarhus	-290.424.518	-278.701.000	-288.390.000	-256.931.000	21.770.000
Regionen	-279.756.958	-291.226.000	-294.990.000	-286.903.000	4.323.000
<b>I alt</b>	<b>-708.827.450</b>	<b>-711.074.000</b>	<b>-725.183.000</b>	<b>-683.000.000</b>	<b>28.074.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for busdrift fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2019 til 2021 - Busdrift

Bestillere	Kørselsudgifter			Bus IT og øvrige udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	13.962.000	13.962.000	13.962.000	18.000	18.000	18.000	-1.207.000	-1.207.000	-1.207.000	0	0	0	12.773.000	12.773.000	12.773.000
Hedensted	4.216.000	4.216.000	4.216.000	47.000	47.000	47.000	-1.929.000	-1.929.000	-1.929.000	-1.000.000	-1.000.000	-1.000.000	1.334.000	1.334.000	1.334.000
Herning	47.460.000	47.460.000	47.460.000	219.000	219.000	219.000	-14.030.000	-14.030.000	-14.030.000	-5.000	-5.000	-5.000	33.644.000	33.644.000	33.644.000
Holstebro	26.634.000	26.634.000	26.634.000	97.000	97.000	97.000	-5.755.000	-5.755.000	-5.755.000	0	0	0	20.976.000	20.976.000	20.976.000
Horsens	46.718.000	46.718.000	46.718.000	373.000	373.000	373.000	-20.406.000	-20.406.000	-20.406.000	-341.000	-341.000	-341.000	26.344.000	26.344.000	26.344.000
Ikast-Brande	13.286.000	13.286.000	13.286.000	28.000	28.000	28.000	0	0	0	0	0	0	13.314.000	13.314.000	13.314.000
Lemvig	7.778.000	7.778.000	7.778.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.778.000	7.778.000	7.778.000
Norddjurs	16.910.000	16.910.000	16.910.000	30.000	30.000	30.000	-1.294.000	-1.294.000	-1.294.000	-512.000	-512.000	-512.000	15.134.000	15.134.000	15.134.000
Odder	6.218.000	6.218.000	6.218.000	18.000	18.000	18.000	-1.494.000	-1.494.000	-1.494.000	0	0	0	4.742.000	4.742.000	4.742.000
Randers	90.796.000	90.796.000	90.796.000	1.138.000	1.138.000	1.138.000	-31.258.000	-31.258.000	-31.258.000	-747.000	-747.000	-747.000	59.929.000	59.929.000	59.929.000
Ringkøbing-Skjern	24.648.000	24.648.000	24.648.000	221.000	221.000	221.000	-3.683.000	-3.683.000	-3.683.000	-1.715.000	-1.715.000	-1.715.000	19.471.000	19.471.000	19.471.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	53.581.000	53.581.000	53.581.000	412.000	412.000	412.000	-24.064.000	-24.064.000	-24.064.000	0	0	0	29.929.000	29.929.000	29.929.000
Skanderborg	25.502.000	25.502.000	25.502.000	67.000	67.000	67.000	-5.571.000	-5.571.000	-5.571.000	0	0	0	19.998.000	19.998.000	19.998.000
Skive	26.996.000	26.996.000	26.996.000	150.000	150.000	150.000	-8.467.000	-8.467.000	-8.467.000	-692.000	-692.000	-692.000	17.987.000	17.987.000	17.987.000
Struer	6.494.000	6.494.000	6.494.000	40.000	40.000	40.000	-952.000	-952.000	-952.000	0	0	0	5.582.000	5.582.000	5.582.000
Syddjurs	15.610.000	15.610.000	15.610.000	57.000	57.000	57.000	-3.248.000	-3.248.000	-3.248.000	0	0	0	12.419.000	12.419.000	12.419.000
Viborg	46.101.000	46.101.000	46.101.000	892.000	892.000	892.000	-15.808.000	-15.808.000	-15.808.000	-3.065.000	-3.065.000	-3.065.000	28.120.000	28.120.000	28.120.000
Aarhus	423.334.000	423.334.000	423.334.000	8.949.000	8.949.000	8.949.000	-256.931.000	-256.931.000	-256.931.000	0	0	0	175.352.000	175.352.000	175.352.000
Regionen	490.215.000	490.215.000	490.215.000	5.732.000	5.732.000	5.732.000	-286.903.000	-286.903.000	-286.903.000	8.077.000	8.077.000	8.077.000	217.121.000	217.121.000	217.121.000
							0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>1.386.459.000</b>	<b>1.386.459.000</b>	<b>1.386.459.000</b>	<b>18.488.000</b>	<b>18.488.000</b>	<b>18.488.000</b>	<b>-683.000.000</b>	<b>-683.000.000</b>	<b>-683.000.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>721.947.000</b>	<b>721.947.000</b>	<b>721.947.000</b>

## Handicapørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapørsel mellem bestillerne:

### Oversigt over handicapørsel

Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	1.212.823	1.170.000	1.170.000	1.276.000	106.000
Hedensted	863.036	854.000	919.000	984.000	130.000
Herning	1.845.174	1.739.000	1.992.000	2.017.000	278.000
Holstebro	1.076.426	1.050.000	1.050.000	1.188.000	138.000
Horsens	1.851.618	1.851.000	1.851.000	2.030.000	179.000
Ikast-Brande	815.045	719.000	846.000	871.000	152.000
Lemvig	507.135	529.000	529.000	565.000	36.000
Norddjurs	665.643	616.000	670.000	702.000	86.000
Odder	851.712	883.000	883.000	944.000	61.000
Randers	2.613.136	2.406.000	2.722.000	2.749.000	343.000
Ringkøbing-Skjern	1.189.609	1.216.000	1.216.000	1.300.000	84.000
Samsø	188.512	168.000	107.000	39.000	-129.000
Silkeborg	2.223.971	2.189.000	2.295.000	2.461.000	272.000
Skanderborg	912.598	823.000	928.000	1.067.000	244.000
Skive	1.047.989	1.015.000	1.082.000	1.114.000	99.000
Struer	423.168	429.000	429.000	476.000	47.000
Syddjurs	614.359	650.000	573.000	605.000	-45.000
Viborg	2.124.624	2.041.000	2.244.000	2.278.000	237.000
Aarhus	13.099.282	12.849.000	13.294.000	13.474.000	625.000
Movia, NT	77.056				
<b>I alt</b>	<b>34.202.916</b>	<b>33.197.000</b>	<b>34.800.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>2.943.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for handicapørsel fordelt på bestillerniveau:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Handicapørsel

Bestillere	Udgifter			Indtægter			Netto		
	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	1.630.000	1.630.000	1.630.000	-354.000	-354.000	-354.000	1.276.000	1.276.000	1.276.000
Hedensted	1.228.000	1.228.000	1.228.000	-244.000	-244.000	-244.000	984.000	984.000	984.000
Herning	2.523.000	2.523.000	2.523.000	-506.000	-506.000	-506.000	2.017.000	2.017.000	2.017.000
Holstebro	1.552.000	1.552.000	1.552.000	-364.000	-364.000	-364.000	1.188.000	1.188.000	1.188.000
Horsens	2.665.000	2.665.000	2.665.000	-635.000	-635.000	-635.000	2.030.000	2.030.000	2.030.000
Ikast-Brande	1.120.000	1.120.000	1.120.000	-249.000	-249.000	-249.000	871.000	871.000	871.000
Lemvig	702.000	702.000	702.000	-137.000	-137.000	-137.000	565.000	565.000	565.000
Norddjurs	896.000	896.000	896.000	-194.000	-194.000	-194.000	702.000	702.000	702.000
Odder	1.183.000	1.183.000	1.183.000	-239.000	-239.000	-239.000	944.000	944.000	944.000
Randers	3.405.000	3.405.000	3.405.000	-656.000	-656.000	-656.000	2.749.000	2.749.000	2.749.000
Ringkøbing-Skjern	1.637.000	1.637.000	1.637.000	-337.000	-337.000	-337.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000
Samsø	47.000	47.000	47.000	-8.000	-8.000	-8.000	39.000	39.000	39.000
Silkeborg	3.100.000	3.100.000	3.100.000	-639.000	-639.000	-639.000	2.461.000	2.461.000	2.461.000
Skanderborg	1.358.000	1.358.000	1.358.000	-291.000	-291.000	-291.000	1.067.000	1.067.000	1.067.000
Skive	1.401.000	1.401.000	1.401.000	-287.000	-287.000	-287.000	1.114.000	1.114.000	1.114.000
Struer	622.000	622.000	622.000	-146.000	-146.000	-146.000	476.000	476.000	476.000
Syddjurs	756.000	756.000	756.000	-151.000	-151.000	-151.000	605.000	605.000	605.000
Viborg	2.903.000	2.903.000	2.903.000	-625.000	-625.000	-625.000	2.278.000	2.278.000	2.278.000
Aarhus	16.741.000	16.741.000	16.741.000	-3.267.000	-3.267.000	-3.267.000	13.474.000	13.474.000	13.474.000
<b>I alt</b>	<b>45.469.000</b>	<b>45.469.000</b>	<b>45.469.000</b>	<b>-9.329.000</b>	<b>-9.329.000</b>	<b>-9.329.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>36.140.000</b>

## Flexture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexture mellem bestillerne:

### Øversigt over flexture

Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	690.388	684.000	683.600	810.000	126.000
Hedensted	860.402	791.000	1.056.000	1.043.000	252.000
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	145.967	64.000	188.000	183.000	119.000
Horsens	281.479	303.000	402.000	452.000	149.000
Ikast-Brande	80.227	49.000	136.000	155.000	106.000
Lemvig	435.693	379.000	468.000	512.000	133.000
Norddjurs	1.686.279	1.660.000	1.660.200	1.893.000	233.000
Odder	20.713	67.000	67.200	84.000	17.000
Randers	284.806	263.000	262.600	338.000	75.000
Ringkøbing-Skjern	1.046.986	928.000	1.264.000	1.542.000	614.000
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	834.588	495.000	435.000	518.000	23.000
Skanderborg	808.109	1.001.000	965.000	1.021.000	20.000
Skive	326.115	269.000	381.000	259.000	-10.000
Struer	51.092	61.000	61.200	69.000	8.000
Syddjurs	1.464.230	1.334.000	1.539.000	1.704.000	370.000
Viborg	693.205	713.000	190.000	244.000	-469.000
Aarhus	850.637	750.000	891.000	983.000	233.000
Regionen	0	0	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>10.560.916</b>	<b>9.811.000</b>	<b>10.649.800</b>	<b>11.810.000</b>	<b>1.999.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for Flexture fordelt på bestillerniveau:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Flexture

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	1.035.000	1.035.000	1.035.000	-473.000	-473.000	-473.000	248.000	248.000	248.000	810.000	810.000	810.000
Hedensted	1.379.000	1.379.000	1.379.000	-608.000	-608.000	-608.000	272.000	272.000	272.000	1.043.000	1.043.000	1.043.000
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	227.000	227.000	227.000	-87.000	-87.000	-87.000	43.000	43.000	43.000	183.000	183.000	183.000
Horsens	700.000	700.000	700.000	-385.000	-385.000	-385.000	137.000	137.000	137.000	452.000	452.000	452.000
Ikast-Brande	265.000	265.000	265.000	-180.000	-180.000	-180.000	70.000	70.000	70.000	155.000	155.000	155.000
Lemvig	614.000	614.000	614.000	-210.000	-210.000	-210.000	108.000	108.000	108.000	512.000	512.000	512.000
Norddjurs	2.296.000	2.296.000	2.296.000	-879.000	-879.000	-879.000	476.000	476.000	476.000	1.893.000	1.893.000	1.893.000
Odder	107.000	107.000	107.000	-52.000	-52.000	-52.000	29.000	29.000	29.000	84.000	84.000	84.000
Randers	504.000	504.000	504.000	-260.000	-260.000	-260.000	94.000	94.000	94.000	338.000	338.000	338.000
Ringkøbing-Skjern	1.939.000	1.939.000	1.939.000	-710.000	-710.000	-710.000	313.000	313.000	313.000	1.542.000	1.542.000	1.542.000
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	884.000	884.000	884.000	-549.000	-549.000	-549.000	183.000	183.000	183.000	518.000	518.000	518.000
Skanderborg	1.189.000	1.189.000	1.189.000	-443.000	-443.000	-443.000	275.000	275.000	275.000	1.021.000	1.021.000	1.021.000
Skive	593.000	593.000	593.000	-343.000	-343.000	-343.000	159.000	159.000	159.000	409.000	409.000	409.000
Struer	101.500	101.500	101.500	-62.000	-62.000	-62.000	29.000	29.000	29.000	69.000	69.000	69.000
Syddjurs	2.129.000	2.129.000	2.129.000	-796.000	-796.000	-796.000	371.000	371.000	371.000	1.704.000	1.704.000	1.704.000
Viborg	488.000	488.000	488.000	-340.000	-340.000	-340.000	96.000	96.000	96.000	244.000	244.000	244.000
Aarhus	1.128.000	1.128.000	1.128.000	-395.000	-395.000	-395.000	250.000	250.000	250.000	983.000	983.000	983.000
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>15.578.500</b>	<b>15.578.500</b>	<b>15.578.500</b>	<b>-6.772.000</b>	<b>-6.772.000</b>	<b>-6.772.000</b>	<b>3.153.000</b>	<b>3.153.000</b>	<b>3.153.000</b>	<b>11.960.000</b>	<b>11.960.000</b>	<b>11.960.000</b>



## Teletaxa

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Teletaxa mellem bestillerne:

### Øversigt over teletaxa

Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	10.905	1.000	13.000	12.000	11.000
Hedensted	415.976	692.000	427.000	516.000	-176.000
Herning	8.524	9.000	9.200	11.000	2.000
Holstebro	135.515	86.000	167.000	210.000	124.000
Horsens	31.041	39.000	38.700	40.000	1.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	0	0
Odder	177.192	167.000	166.500	186.000	19.000
Randers	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	822.741	414.000	414.200	0	-414.000
Silkeborg	228.207	200.000	243.000	264.000	64.000
Skanderborg	83.298	109.000	108.800	149.000	40.000
Skive	79.444	260.000	79.000	87.000	-173.000
Struer	24.831	42.000	41.700	30.000	-12.000
Syddjurs	0	0	0	0	0
Viborg	535.058	521.000	520.600	638.000	117.000
Aarhus	0	0	0	0	0
Regionen	182.319	193.000	192.700	200.000	7.000
<b>I alt</b>	<b>2.735.051</b>	<b>2.733.000</b>	<b>2.421.400</b>	<b>2.343.000</b>	<b>-390.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for Teletaxa fordelt på bestillerniveau:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Teletaxa

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	10.000	10.000	10.000	-1.000	-1.000	-1.000	3.000	3.000	3.000	12.000	12.000	12.000
Hedensted	403.000	403.000	403.000	-3.000	-3.000	-3.000	116.000	116.000	116.000	516.000	516.000	516.000
Herning	9.000	9.000	9.000	-1.000	-1.000	-1.000	3.000	3.000	3.000	11.000	11.000	11.000
Holstebro	203.000	203.000	203.000	-26.000	-26.000	-26.000	33.000	33.000	33.000	210.000	210.000	210.000
Horsens	31.000	31.000	31.000	-1.000	-1.000	-1.000	10.000	10.000	10.000	40.000	40.000	40.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	163.000	163.000	163.000	-17.000	-17.000	-17.000	40.000	40.000	40.000	186.000	186.000	186.000
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	242.000	242.000	242.000	-18.000	-18.000	-18.000	40.000	40.000	40.000	264.000	264.000	264.000
Skanderborg	126.000	126.000	126.000	-10.000	-10.000	-10.000	33.000	33.000	33.000	149.000	149.000	149.000
Skive	78.000	78.000	78.000	-8.000	-8.000	-8.000	17.000	17.000	17.000	87.000	87.000	87.000
Struer	25.000	25.000	25.000	-2.000	-2.000	-2.000	7.000	7.000	7.000	30.000	30.000	30.000
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	661.000	661.000	661.000	-122.000	-122.000	-122.000	99.000	99.000	99.000	638.000	638.000	638.000
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	179.000	179.000	179.000	-19.000	-19.000	-19.000	40.000	40.000	40.000	200.000	200.000	200.000
<b>I alt</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>2.130.000</b>	<b>-228.000</b>	<b>-228.000</b>	<b>-228.000</b>	<b>441.000</b>	<b>441.000</b>	<b>441.000</b>	<b>2.343.000</b>	<b>2.343.000</b>	<b>2.343.000</b>

## Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel mellem bestillerne:

### Oversigt over kommunal kørsel

Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	5.190.608	5.556.000	5.490.000	5.479.000	-77.000
Hedensted	13.045	0	16.000	18.000	18.000
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	1.121.133	1.163.000	1.163.000	1.298.000	135.000
Horsens	2.633.929	2.686.000	2.396.400	2.794.000	108.000
Ikast-Brande	1.086.247	0	0	0	0
Lemvig	173.600	145.000	182.000	200.000	55.000
Norddjurs	1.454.264	1.459.000	3.160.000	5.085.000	3.626.000
Odder	0	0	0	0	0
Randers	1.847.275	1.943.000	1.786.000	2.066.000	123.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	215.518	122.000	81.057	0	-122.000
Silkeborg	2.570.492	2.875.000	2.409.900	2.952.000	77.000
Skanderborg	63.373	73.000	109.600	165.000	92.000
Skive	9.658.606	10.772.000	9.488.700	10.027.000	-745.000
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.023.557	2.135.000	2.408.000	2.496.000	361.000
Viborg	0	0	0	0	0
Aarhus	44.163.365	86.727.000	25.655.800	5.013.000	-81.714.000
Regionen	124.131.329	125.712.000	125.712.000	134.112.000	8.400.000
NT	239.526	180.000	240.000	340.000	160.000
Fynbus	665.000	333.000	333.000	341.000	8.000
Sydtrafik	402.000	290.000	290.000	297.000	7.000
<b>I alt</b>	<b>197.624.667</b>	<b>242.171.000</b>	<b>180.921.457</b>	<b>172.683.000</b>	<b>-69.488.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for Kommunal kørsel fordelt på bestillerniveau:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Kommunal kørsel

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	5.252.500	5.252.500	5.252.500	0	0	0	226.000	226.000	226.000	5.479.000	5.479.000	5.479.000
Hedensted	14.000	14.000	14.000	0	0	0	4.000	4.000	4.000	18.000	18.000	18.000
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.141.000	1.141.000	1.141.000	0	0	0	156.900	156.900	156.900	1.298.000	1.298.000	1.298.000
Horsens	2.438.000	2.438.000	2.438.000	0	0	0	355.600	355.600	355.600	2.794.000	2.794.000	2.794.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	188.000	188.000	188.000	0	0	0	11.900	11.900	11.900	200.000	200.000	200.000
Norddjurs	4.523.000	4.523.000	4.523.000	0	0	0	562.100	562.100	562.100	5.085.000	5.085.000	5.085.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.818.000	1.818.000	1.818.000	0	0	0	248.300	248.300	248.300	2.066.000	2.066.000	2.066.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	2.633.000	2.633.000	2.633.000	-31.000	-31.000	-31.000	350.100	350.100	350.100	2.952.000	2.952.000	2.952.000
Skanderborg	141.000	141.000	141.000	0	0	0	23.900	23.900	23.900	165.000	165.000	165.000
Skive	9.547.000	9.547.000	9.547.000	0	0	0	479.900	479.900	479.900	10.027.000	10.027.000	10.027.000
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.271.000	2.271.000	2.271.000	0	0	0	224.600	224.600	224.600	2.496.000	2.496.000	2.496.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	4.453.000	4.453.000	4.453.000	0	0	0	560.200	560.200	560.200	5.013.000	5.013.000	5.013.000
Regionen	123.360.000	123.360.000	123.360.000	0	0	0	10.752.000	10.752.000	10.752.000	134.112.000	134.112.000	134.112.000
Sydtrafik	340.000	340.000	340.000	0	0	0	0	0	0	340.000	340.000	340.000
Fynbus	0	0	0	0	0	0	341.000	341.000	341.000	341.000	341.000	341.000
NT	0	0	0	0	0	0	297.000	297.000	297.000	297.000	297.000	297.000
<b>I alt</b>	<b>158.119.500</b>	<b>158.119.500</b>	<b>158.119.500</b>	<b>-31.000</b>	<b>-31.000</b>	<b>-31.000</b>	<b>14.593.500</b>	<b>14.593.500</b>	<b>14.593.500</b>	<b>172.683.000</b>	<b>172.683.000</b>	<b>172.683.000</b>

## Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikselskabet mellem bestillerne:

Oversigt over trafikselskabet										
Bestilleroversigt										
Bestillere	Busadministration					Handicapadministration				
	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 iff. budget 17)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 iff. budget 17)
Favrskov	663.000	696.000	696.000	640.000	-56.000	391.000	407.000	407.000	457.000	50.000
Hedensted	301.000	318.000	318.000	256.000	-62.000	307.000	284.000	284.000	304.000	20.000
Herning	2.959.000	3.245.000	3.245.000	3.021.000	-224.000	544.000	614.000	614.000	685.000	71.000
Holstebro	1.933.000	2.031.000	2.031.000	1.893.000	-138.000	452.000	491.000	491.000	533.000	42.000
Horsens	3.025.000	3.344.000	3.344.000	3.239.000	-105.000	882.000	906.000	906.000	913.000	7.000
Ikast-Brande	744.000	811.000	811.000	791.000	-20.000	253.000	276.000	276.000	304.000	28.000
Lemvig	281.000	215.000	215.000	249.000	34.000	184.000	169.000	169.000	152.000	-17.000
Norddjurs	716.000	767.000	767.000	782.000	15.000	169.000	200.000	200.000	228.000	28.000
Odder	481.000	538.000	538.000	461.000	-77.000	291.000	338.000	338.000	304.000	-34.000
Randers	6.143.000	6.613.000	6.613.000	5.875.000	-738.000	827.000	944.000	944.000	1.065.000	121.000
Ringkøbing-Skjern	1.252.000	1.363.000	1.363.000	1.404.000	41.000	445.000	399.000	399.000	380.000	-19.000
Samsø	325.000	150.000	150.000	0	-150.000	115.000	52.000	52.000	15.000	-37.000
Silkeborg	4.001.000	4.317.000	4.317.000	4.202.000	-115.000	874.000	913.000	913.000	989.000	76.000
Skanderborg	1.100.000	1.231.000	1.231.000	1.151.000	-80.000	322.000	361.000	361.000	457.000	96.000
Skive	1.933.000	2.072.000	2.072.000	1.982.000	-90.000	337.000	399.000	399.000	380.000	-19.000
Struer	554.000	614.000	614.000	508.000	-106.000	146.000	169.000	169.000	152.000	-17.000
Syddjurs	864.000	910.000	910.000	830.000	-80.000	161.000	200.000	200.000	152.000	-48.000
Viborg	3.599.000	3.972.000	3.972.000	3.622.000	-350.000	736.000	744.000	744.000	761.000	17.000
Aarhus	30.555.000	29.951.000	29.951.000	29.066.000	-885.000	5.919.000	5.748.000	5.748.000	5.710.000	-38.000
Regionen	40.339.000	42.621.000	42.621.000	41.135.000	-1.486.000	0	0	0	0	0
Aarhus Letbane	0	0	0	3.646.000	3.646.000	0	0	0	0	0
Mer/mindreforbrug	1.638.247									
<b>I alt</b>	<b>103.406.247</b>	<b>105.779.000</b>	<b>105.779.000</b>	<b>104.753.000</b>	<b>-1.026.000</b>	<b>13.355.000</b>	<b>13.614.000</b>	<b>13.614.000</b>	<b>13.941.000</b>	<b>327.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for Trafikselskabet fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2019 til 2021 - Trafikselskabet									
Bestillere	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	640.000	640.000	640.000	457.000	457.000	457.000	1.097.000	1.097.000	1.097.000
Hedensted	256.000	256.000	256.000	304.000	304.000	304.000	560.000	560.000	560.000
Herning	3.021.000	3.021.000	3.021.000	685.000	685.000	685.000	3.706.000	3.706.000	3.706.000
Holstebro	1.893.000	1.893.000	1.893.000	533.000	533.000	533.000	2.426.000	2.426.000	2.426.000
Horsens	3.239.000	3.239.000	3.239.000	913.000	913.000	913.000	4.152.000	4.152.000	4.152.000
Ikast-Brande	791.000	791.000	791.000	304.000	304.000	304.000	1.095.000	1.095.000	1.095.000
Lemvig	249.000	249.000	249.000	152.000	152.000	152.000	401.000	401.000	401.000
Norddjurs	782.000	782.000	782.000	228.000	228.000	228.000	1.010.000	1.010.000	1.010.000
Odder	461.000	461.000	461.000	304.000	304.000	304.000	765.000	765.000	765.000
Randers	5.875.000	5.875.000	5.875.000	1.065.000	1.065.000	1.065.000	6.940.000	6.940.000	6.940.000
Ringkøbing-Skjern	1.404.000	1.404.000	1.404.000	380.000	380.000	380.000	1.784.000	1.784.000	1.784.000
Samsø	0	0	0	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Silkeborg	4.202.000	4.202.000	4.202.000	989.000	989.000	989.000	5.191.000	5.191.000	5.191.000
Skanderborg	1.151.000	1.151.000	1.151.000	457.000	457.000	457.000	1.608.000	1.608.000	1.608.000
Skive	1.982.000	1.982.000	1.982.000	380.000	380.000	380.000	2.362.000	2.362.000	2.362.000
Struer	508.000	508.000	508.000	152.000	152.000	152.000	660.000	660.000	660.000
Syddjurs	830.000	830.000	830.000	152.000	152.000	152.000	982.000	982.000	982.000
Viborg	3.622.000	3.622.000	3.622.000	761.000	761.000	761.000	4.383.000	4.383.000	4.383.000
Aarhus	29.066.000	29.066.000	29.066.000	5.710.000	5.710.000	5.710.000	34.776.000	34.776.000	34.776.000
Regionen	41.135.000	41.135.000	41.135.000	0	0	0	41.135.000	41.135.000	41.135.000
Aarhus Letbane	3.646.000	3.646.000	3.646.000	0	0	0	3.646.000	3.646.000	3.646.000
Akk. Mindreforbrug									
Overført resultat									
<b>I alt</b>	<b>104.753.000</b>	<b>104.753.000</b>	<b>104.753.000</b>	<b>13.941.000</b>	<b>13.941.000</b>	<b>13.941.000</b>	<b>118.694.000</b>	<b>118.694.000</b>	<b>118.694.000</b>

## Kontrolafgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til kontrolafgifter mellem bestillerne:

Oversigt over kontrolafgifter					
Bestilleroversigt					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forslag til Budget 2018	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	0	0	0	9.000	9.000
Hedensted	0	0	0	9.000	9.000
Herning	0	0	0	42.000	42.000
Holstebro	0	0	0	14.000	14.000
Horsens	0	0	0	50.000	50.000
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	9.000	9.000
Odder	0	0	0	9.000	9.000
Randers	0	0	0	96.000	96.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	9.000	9.000
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	0	0	0	63.000	63.000
Skanderborg	0	0	0	13.000	13.000
Skive	0	0	0	29.000	29.000
Struer	0	0	0	9.000	9.000
Syddjurs	0	0	0	11.000	11.000
Viborg	0	0	0	56.000	56.000
Aarhus	9.164.193	7.914.000	8.900.000	8.186.000	272.000
Region Midtjylland	0	0	0	630.000	630.000
Aarhus letbane *	0	0	0	6.000	6.000
<b>I alt</b>	<b>9.164.193</b>	<b>7.914.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>9.250.000</b>	<b>1.336.000</b>

\* Aarhus letbane finansieres ligeligt af Aarhus Kommune og Region Midtjylland

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for kontrolafgifter fordelt på bestillerniveau:

Budgetoverslag 2019 til 2021 - Kontrolafgifter			
	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Kontrolafgifter	-13.106.000	-13.106.000	-13.106.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	8.159.000	8.159.000	8.159.000
Billetkontroladministration	14.197.000	14.197.000	14.197.000
<b>I alt</b>	<b>9.250.000</b>	<b>9.250.000</b>	<b>9.250.000</b>

## Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet mellem bestillerne:

### Øversigt over Letbanesekretariatet

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	39.000	40.000	40.000	40.000	41.000	41.000	1.000
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	0	0	0	0	0	0	0
Horsens	0	0	0	0	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0
Norddjurs	39.000	40.000	40.000	40.000	41.000	41.000	1.000
Odder	39.000	40.000	40.000	40.000	41.000	41.000	1.000
Randers	39.000	40.000	40.000	40.000	41.000	41.000	1.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	39.000	40.000	40.000	40.000	41.000	41.000	1.000
Skanderborg	39.000	40.000	40.000	40.000	41.000	41.000	1.000
Skive	0	0	0	0	0	0	0
Struer	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	39.000	40.000	40.000	40.000	41.000	41.000	1.000
Viborg	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	213.000	218.000	218.000	218.000	223.000	223.000	5.000
Region Midtjylland	387.000	396.000	396.000	396.000	405.000	405.000	9.000
	0	0	0	0	0	0	0
Midttrafik	97.000	99.000	99.000	99.000	101.000	101.000	2.000
Mer/mindreforbrug	-241.770						0
<b>I alt</b>	<b>631.230</b>	<b>993.000</b>	<b>993.000</b>	<b>993.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>23.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for Letbanesekretariatet fordelt på bestillerniveau:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Letbanesekretariat

Bestiller	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	41.000	41.000	41.000
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	41.000	41.000	41.000
Odder	41.000	41.000	41.000
Randers	41.000	41.000	41.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	41.000	41.000	41.000
Skanderborg	41.000	41.000	41.000
Skive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	41.000	41.000	41.000
Viborg	0	0	0
Aarhus	223.000	223.000	223.000
Regionen	405.000	405.000	405.000
	0	0	0
Midttrafik	101.000	101.000	101.000
<b>I alt</b>	<b>1.016.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>1.016.000</b>

## Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort mellem bestillerne:

### Oversigt over rejsekort

Oversigt over rejsekort					
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	132.788	133.000	122.000	122.000	-11.000
Hedensted	190.761	207.000	178.000	189.000	-18.000
Herning	1.296.838	1.273.000	1.228.000	1.207.000	-66.000
Holstebro	657.326	691.000	637.000	600.000	-91.000
Horsens	1.344.361	1.190.000	1.109.000	1.141.000	-49.000
Ikast-Brande	29.926	9.000	7.000	16.000	7.000
Lemvig	15.263	5.000	4.000	9.000	4.000
Norrdjurs	120.158	115.000	116.000	123.000	8.000
Odder	93.603	115.000	117.000	123.000	8.000
Randers	2.781.582	2.678.000	2.638.000	2.723.000	45.000
Ringkøbing-Skjern	554.287	596.000	523.000	514.000	-82.000
Samsø	22.133	0	0	0	0
Silkeborg	1.567.989	1.392.000	1.352.000	1.326.000	-66.000
Skanderborg	496.181	494.000	476.000	478.000	-16.000
Skive	841.489	771.000	854.000	852.000	81.000
Struer	105.721	106.000	113.000	110.000	4.000
Syddjurs	252.530	264.000	260.000	244.000	-20.000
Viborg	1.465.794	1.343.000	1.492.000	1.518.000	175.000
Aarhus	21.271.586	18.919.000	18.891.000	20.417.000	1.498.000
Regionen	23.929.210	24.318.000	23.576.000	25.292.000	974.000
<b>I alt</b>	<b>57.169.525</b>	<b>54.619.000</b>	<b>53.693.000</b>	<b>57.004.000</b>	<b>2.385.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for rejsekort fordelt på bestillerniveau:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Rejsekort

Bestillere	Rejsekort i alt		
	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	122.000	122.000	122.000
Hedensted	189.000	189.000	189.000
Herning	1.207.000	1.207.000	1.207.000
Holstebro	600.000	600.000	600.000
Horsens	1.141.000	1.141.000	1.141.000
Ikast-Brande	16.000	16.000	16.000
Lemvig	9.000	9.000	9.000
Norrdjurs	123.000	123.000	123.000
Odder	123.000	123.000	123.000
Randers	2.723.000	2.723.000	2.723.000
Ringkøbing-Skjern	514.000	514.000	514.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	1.326.000	1.326.000	1.326.000
Skanderborg	478.000	478.000	478.000
Skive	852.000	852.000	852.000
Struer	110.000	110.000	110.000
Syddjurs	244.000	244.000	244.000
Viborg	1.518.000	1.518.000	1.518.000
Aarhus	20.417.000	20.417.000	20.417.000
Regionen	25.292.000	25.292.000	25.292.000
<b>I alt</b>	<b>57.004.000</b>	<b>57.004.000</b>	<b>57.004.000</b>

## Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner mellem bestillerne:

### Oversigt over tjenestemandspensioner

Bestilleroversigt							
Bestillere	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Favrskov	0	5.000	5.000	5.000	6.000	6.000	1.000
Hedensted	0	5.000	4.000	4.000	5.000	5.000	0
Herning	0	44.000	41.000	41.000	50.000	50.000	6.000
Holstebro	0	27.000	25.000	25.000	31.000	31.000	4.000
Horsens	0	47.000	44.000	44.000	55.000	55.000	8.000
Ikast-Brande	0	8.000	7.000	7.000	9.000	9.000	1.000
Lemvig	0	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	0
Norddjurs	0	4.000	4.000	4.000	5.000	5.000	1.000
Odder	0	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0
Randers	0	85.000	79.000	79.000	98.000	98.000	13.000
Ringkøbing-Skjern	0	20.000	19.000	19.000	23.000	23.000	3.000
Samsø	0	6.000	0	0	0	0	-6.000
Silkeborg	0	64.000	60.000	60.000	74.000	74.000	10.000
Skanderborg	0	12.000	11.000	11.000	14.000	14.000	2.000
Skive	0	35.000	32.000	32.000	40.000	40.000	5.000
Struer	0	8.000	7.000	7.000	9.000	9.000	1.000
Syddjurs	0	10.000	10.000	10.000	12.000	12.000	2.000
Viborg	0	61.000	57.000	57.000	70.000	70.000	9.000
Aarhus	0	441.000	411.000	411.000	508.000	508.000	67.000
Regionen	0	613.000	572.000	572.000	708.000	708.000	95.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.393.000</b>	<b>1.393.000</b>	<b>1.722.000</b>	<b>1.722.000</b>	<b>222.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for tjenestemandspensioner fordelt på bestillerniveau:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Tjenestemandspensioner

Bestiller	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Favrskov	8.000	8.000	8.000
Hedensted	7.000	7.000	7.000
Herning	72.000	72.000	72.000
Holstebro	44.000	44.000	44.000
Horsens	78.000	78.000	78.000
Ikast-Brande	13.000	13.000	13.000
Lemvig	6.000	6.000	6.000
Norddjurs	7.000	7.000	7.000
Odder	2.000	2.000	2.000
Randers	139.000	139.000	139.000
Ringkøbing-Skjern	33.000	33.000	33.000
Samsø	9.000	9.000	9.000
Silkeborg	106.000	106.000	106.000
Skanderborg	19.000	19.000	19.000
Skive	57.000	57.000	57.000
Struer	12.000	12.000	12.000
Syddjurs	17.000	17.000	17.000
Viborg	100.000	100.000	100.000
Aarhus	724.000	724.000	724.000
Regionen	1.009.000	1.009.000	1.009.000
<b>I alt</b>	<b>2.462.000</b>	<b>2.462.000</b>	<b>2.462.000</b>

## Letbanedrift

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

### Oversigt over Aarhus Letbane Drift

Drift Aarhus Letbane	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Forslag til Budget 2018
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	55.000.000		212.500.000
Drift billetteringsudstyr	1.100.000	500.000	1.000.000
Passagerindtægter	-19.700.000		-70.800.000
<b>Driftstilskud</b>	<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Netto driftstilskud</b>	<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Finansiering Region Midtjylland</b>			
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	7.200.000		28.000.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen	11.900.000		42.800.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	2.950.000		14.000.000
<b>I alt Region Midtjylland</b>	<b>22.050.000</b>	<b>250.000</b>	<b>84.800.000</b>
<b>Finansiering Aarhus Kommune</b>			
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	11.400.000		41.300.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	2.950.000		16.600.000
<b>I alt Aarhus Kommune</b>	<b>14.350.000</b>	<b>250.000</b>	<b>57.900.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for letbanedrift fordelt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Aarhus Letbane drift

Drift Aarhus Letbane	BO 2019	BO 2020	BO 2021
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	237.500.000	237.500.000	237.500.000
Drift billetteringsudstyr	1.100.000	1.100.000	1.100.000
Billetkontrol			
<b>Udgifter letbanedrift</b>	<b>238.600.000</b>	<b>238.600.000</b>	<b>238.600.000</b>
Passagerindtægter	-81.800.000	-85.800.000	-89.800.000
<b>Driftstilskud</b>	<b>156.800.000</b>	<b>152.800.000</b>	<b>148.800.000</b>
<b>Finansiering Letbanetrafik</b>			
<b>Finansiering "Principaftalen"</b>			
Bestillerbidrag Aarhus Kommune	46.300.000	46.300.000	46.300.000
Bestillerbidrag Region Midtjylland	29.200.000	29.200.000	29.200.000
Bestillerbidrag Regionen - Trafikdrift Grenaabanen	46.700.000	46.700.000	46.700.000
<b>Sum "Principaftalen"</b>	<b>122.200.000</b>	<b>122.200.000</b>	<b>122.200.000</b>
<b>Ekstra bestillerbidrag</b>			
Aarhus Kommune ekstra bidrag pga indfasning passagerindtægter	18.600.000	16.600.000	14.600.000
Region Midt ekstra bidrag pga indfasning passagerindtægter	16.000.000	14.000.000	12.000.000
<b>Sum ekstra tilskud</b>	<b>34.600.000</b>	<b>30.600.000</b>	<b>26.600.000</b>
<b>Heraf Aarhus Kommune</b>	<b>64.900.000</b>	<b>62.900.000</b>	<b>60.900.000</b>
<b>Heraf Region Midtjylland</b>	<b>91.900.000</b>	<b>89.900.000</b>	<b>87.900.000</b>



## Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over udgifter til togdrift:

### Oversigt over togdrift i Region Midtjylland

Budgetteret udgiftsfordeling	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018
<b>Driftstilskud</b>				
Udgifter	34.807.763	19.000.000	18.700.000	19.228.000
Indtægter	-10.299.927	-2.900.000	-2.750.000	-2.900.000
<b>I alt driftstilskud</b>	<b>24.507.836</b>	<b>16.100.000</b>	<b>15.950.000</b>	<b>16.328.000</b>
<b>Anlæg</b>				
Ordinært investeringstilskud	989.500	3.390.000	3.390.000	3.524.000
<b>I alt anlæg</b>	<b>989.500</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.524.000</b>
<b>I alt togdrift, Region Midtjylland</b>	<b>25.497.336</b>	<b>19.490.000</b>	<b>19.340.000</b>	<b>19.852.000</b>

Nedenstående tabel angiver et budgetoverslag fra 2019 - 2021 for togdrift:

### Budgetoverslag 2019 til 2021 - Togdrift

Oversigt over udgifter til togdrift

Budgetteret udgiftsfordeling	BO 2019	BO 2020	BO 2021
<b>Driftstilskud</b>			
Udgifter	19.228.000	19.228.000	19.228.000
Indtægter	-2.900.000	-2.900.000	-2.900.000
<b>I alt driftstilskud</b>	<b>16.328.000</b>	<b>16.328.000</b>	<b>16.328.000</b>
<b>Anlæg</b>			
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	3.524.000	3.524.000
	0	0	0
	0	0	0
<b>I alt anlæg</b>	<b>3.524.000</b>	<b>3.524.000</b>	<b>3.524.000</b>
<b>I alt togdrift</b>	<b>19.852.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>19.852.000</b>

## Bilag 3

### Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal bestillerfordelt

#### Indholdsfortegnelse

Favrskov Kommune .....	2
Hedensted Kommune .....	9
Herning Kommune.....	16
Holstebro Kommune .....	23
Horsens Kommune .....	30
Ikast-Brande Kommune .....	37
Lemvig Kommune.....	43
Norddjurs Kommune.....	48
Odder Kommune .....	55
Randers Kommune .....	61
Ringkøbing-Skjern Kommune.....	69
Samsø Kommune .....	75
Silkeborg Kommune.....	79
Skanderborg Kommune.....	86
Skive Kommune .....	93
Struer Kommune .....	100
Syddjurs Kommune .....	106
Viborg Kommune.....	113
Aarhus Kommune .....	121
Region Midtjylland .....	133
NT .....	148
Sydtrafik .....	148
Fynbus.....	149

## Favrskov Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Favrskov Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	14.377.572	13.759.000	13.761.000	13.457.000	-302.000	13.962.000	13.962.000	203.000
Bus IT og øvrige udgifter	13.139	16.000	17.000	17.000	1.000	18.000	18.000	2.000
<b>Busudgifter</b>	<b>14.390.711</b>	<b>13.775.000</b>	<b>13.778.000</b>	<b>13.474.000</b>	<b>-301.000</b>	<b>13.980.000</b>	<b>13.980.000</b>	<b>205.000</b>
Indtægter	-1.190.036	-1.254.000	-1.253.000	-1.262.000	-8.000	-1.207.000	-1.207.000	47.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>13.200.675</b>	<b>12.521.000</b>	<b>12.525.000</b>	<b>12.212.000</b>	<b>-309.000</b>	<b>12.773.000</b>	<b>12.773.000</b>	<b>252.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	1.541.314	1.476.000	1.476.000	1.476.000	0	1.630.000	1.630.000	154.000
Indtægter	-328.491	-306.000	-306.000	-306.000	0	-354.000	-354.000	-48.000
<b>Netto</b>	<b>1.212.823</b>	<b>1.170.000</b>	<b>1.170.000</b>	<b>1.170.000</b>	<b>0</b>	<b>1.276.000</b>	<b>1.276.000</b>	<b>106.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	901.339	888.000	888.000	888.000	0	1.035.000	1.035.000	147.000
Indtægter	-422.620	-416.000	-416.000	-416.000	0	-473.000	-473.000	-57.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>478.719</b>	<b>472.000</b>	<b>472.000</b>	<b>472.000</b>	<b>0</b>	<b>562.000</b>	<b>562.000</b>	<b>90.000</b>
Administrationsomkostninger	211.669	212.000	211.600	212.000	0	248.000	248.000	36.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>690.388</b>	<b>684.000</b>	<b>683.600</b>	<b>684.000</b>	<b>0</b>	<b>810.000</b>	<b>810.000</b>	<b>126.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	8.296	2.000	11.000	11.000	9.000	10.000	10.000	8.000
Indtægter	-10	-1.000	-1.000	-1.000	0	-1.000	-1.000	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>8.286</b>	<b>1.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>8.000</b>
Administrationsomkostninger	2.619	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>10.905</b>	<b>1.000</b>	<b>13.000</b>	<b>13.000</b>	<b>12.000</b>	<b>12.000</b>	<b>12.000</b>	<b>11.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	4.981.534	5.319.000	5.319.000	5.256.000	-63.000	5.253.000	5.253.000	-66.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>4.981.534</b>	<b>5.319.000</b>	<b>5.319.000</b>	<b>5.256.000</b>	<b>-63.000</b>	<b>5.253.000</b>	<b>5.253.000</b>	<b>-66.000</b>
Administrationsomkostninger	209.074	237.000	237.000	234.000	-3.000	226.000	226.000	-11.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>5.190.608</b>	<b>5.556.000</b>	<b>5.556.000</b>	<b>5.490.000</b>	<b>-66.000</b>	<b>5.479.000</b>	<b>5.479.000</b>	<b>-77.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	663.000	696.000	696.000	696.000	0	640.000	640.000	-56.000
Handicap administration	391.000	407.000	407.000	407.000	0	457.000	457.000	50.000
<b>I alt</b>	<b>1.054.000</b>	<b>1.103.000</b>	<b>1.103.000</b>	<b>1.103.000</b>	<b>0</b>	<b>1.097.000</b>	<b>1.097.000</b>	<b>-6.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	132.788	133.000	122.000	122.000	-11.000	122.000	122.000	-11.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	5.000	5.000	5.000	0	6.000	6.000	1.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	10.000	10.000	10.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-1.000	-1.000	-1.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>								
Sekretariatet	39.000	40.000	40.000	40.000	0	41.000	41.000	1.000
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-15.019							
<b>Total - netto</b>	<b>21.516.168</b>	<b>21.213.000</b>	<b>21.217.600</b>	<b>20.839.000</b>	<b>-374.000</b>	<b>21.625.000</b>	<b>21.625.000</b>	<b>412.000</b>

Regnskab 2016 til afregning	-1.366.896
-----------------------------	------------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Favrskov Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I budgettet var der afsat 0,4 mio. kr. til ekstra kørsel, men det er nu nedjusteret til 0,1 mio. kr., hvilket giver en besparelse på 0,3 mio. kr. Derudover er der mindre reduktioner i kørslen på rabatruter fra K17 med en effekt på 0,1 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der reduceret med 0,3 mio. kr., hvilket skyldes nedjustering af ekstrakørsel med 0,1 mio. kr., reduktion på rabatruter fra K17 på 0,1 mio. kr. samt en besparelse som følge af lavere omkostningsindeks på 0,1 mio. kr.

### Budget 2018 2. behandling

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Der er indregnet effekten af det 46. udbud på rute 851 samt effekten af det 47. udbud på B-kontrakterne. I budgettet for 2017 var der indregnet 0,2 mio. kr. til ekstrakørsel. Denne er ført videre til 2018.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Favrskov Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	11.998	14.000	15.000	15.000	11.000	11.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	181	1.000	1.000	1.000	6.000	6.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	960	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>13.139</b>	<b>16.000</b>	<b>17.000</b>	<b>17.000</b>	<b>18.000</b>	<b>18.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Favrskov Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskab 2016. Der er ikke væsentlige forskydninger i forhold til regnskabet. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Favrskov Kommune**

Indtægtsfordeling	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	594.624	644.000	641.000	641.000	599.000	599.000
Refusion off peak	12.214	8.000	10.000	24.000	16.000	16.000
Skolekort	297.376	312.000	312.000	312.000	302.000	302.000
Ungdomskort	232.714	238.000	238.000	230.000	236.000	236.000
Ung.kort-fritidsrejser	7.322	7.000	7.000	9.000	11.000	11.000
Takstkomp	45.786	45.000	45.000	46.000	43.000	43.000
Telebus/Taxa indtægter						
Kontrolafgifter						
<b>Total</b>	<b>1.190.036</b>	<b>1.254.000</b>	<b>1.253.000</b>	<b>1.262.000</b>	<b>1.207.000</b>	<b>1.207.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Flexetur:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Teletaxa:** Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Teletaxa.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et mindreforbrug på lægekørsel på 0,1 mio. kr. i forhold til budgettet og forventet regnskab 1. kvartal.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexetur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexetur vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 falder i 2018 grundet færre Special kørsler end først antaget.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapørsel i Favrskov Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapørsel

Favrskov	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.541.314	5.513	280	1.476.000	5.300	278	1.476.000	5.300	278	1.630.000	6.000	272
Indtægter	-328.491		-60	-306.000		-58	-306.000		-58	-354.000		-59
<b>Netto udgifter</b>	<b>1.212.823</b>	<b>5.513</b>	<b>220</b>	<b>1.170.000</b>	<b>5.300</b>	<b>221</b>	<b>1.170.000</b>	<b>5.300</b>	<b>221</b>	<b>1.276.000</b>	<b>6.000</b>	<b>213</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexetur i Favrskov Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexetur

Favrskov	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	901.339	9.203	98	888.000	9.000	99	888.000	9.000	99	1.035.000	10.300	100
Indtægter	-422.620		-46	-416.000		-46	-416.000		-46	-473.000		-46
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>478.719</b>	<b>9.203</b>	<b>52</b>	<b>472.000</b>	<b>9.000</b>	<b>52</b>	<b>472.000</b>	<b>9.000</b>	<b>52</b>	<b>562.000</b>	<b>10.300</b>	<b>55</b>
Administrationsomkostninger	211.669	9.203	23	211.600	9.000	24	211.600	9.000	24	248.000	10.300	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>690.388</b>	<b>9.203</b>	<b>75</b>	<b>683.600</b>	<b>9.000</b>	<b>76</b>	<b>683.600</b>	<b>9.000</b>	<b>76</b>	<b>810.000</b>	<b>10.300</b>	<b>79</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Favrskov Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Favrskov	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	8.296	83	100	1.500	10	150	11.000	100	110	10.000	100	100
Indtægter	-10		0	-500		-50	-1.000		-10	-1.000		-10
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>8.286</b>	<b>83</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>	<b>10</b>	<b>100</b>	<b>10.000</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>9.000</b>	<b>100</b>	<b>90</b>
Administrationsomkostninger	2.619	83	32	300	10	30	3.000	100	30	3.000	100	30
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.300</b>	<b>10</b>	<b>130</b>	<b>13.000</b>	<b>100</b>	<b>130</b>	<b>12.000</b>	<b>100</b>	<b>120</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Favrskov Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Favrskov	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Brækket ben	13.406	60	223	4.000	20	200	4.000	20	200	22.500	100	225
Genoptræning	56.183	232	242	73.000	300	243	73.000	300	243	57.000	200	285
Lægekørsel	206.660	1.061	195	244.000	1.200	203	181.000	1.000	181	223.000	1.100	203
Special kørsel med børn	4.705.285	30.011	157	4.998.000	32.600	153	4.998.000	30.000	167	4.950.000	31.000	160
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>4.981.534</b>	<b>31.364</b>	<b>159</b>	<b>5.319.000</b>	<b>34.120</b>	<b>156</b>	<b>5.256.000</b>	<b>31.320</b>	<b>168</b>	<b>5.252.500</b>	<b>32.400</b>	<b>162</b>
Brækket ben - adm.omk	1.140	60	19	1.000	20	50	1.000	20	50	2.000	100	20
Genoptræning - adm.omk	4.408	232	19	6.000	300	20	6.000	300	20	4.000	200	20
Lægekørsel - adm.omk	20.159	1.061	19	23.000	1.200	19	20.000	1.000	20	21.900	1.100	20
Special kørsel med børn - adm.omk	183.367	30.011	6	207.000	32.600	6	207.000	30.000	7	198.100	31.000	6
Administrationsomkostninger	209.074	31.364	7	237.000	34.120	7	234.000	31.320	7	226.000	32.400	7
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>5.190.608</b>	<b>31.364</b>	<b>165</b>	<b>5.556.000</b>	<b>34.120</b>	<b>163</b>	<b>5.490.000</b>	<b>31.320</b>	<b>175</b>	<b>5.478.500</b>	<b>32.400</b>	<b>169</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Favrskov Kommune er samlet set på 1,1 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Favrskov	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				696.000	696.000
PL regulering (2,4 %)				16.704	16.704
Rejsegaranti				-462	-462
Billetkontrol				-10.000	-10.000
Tælleudstyr				-3.000	-3.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-59.245	-59.245
<b>Bus administration</b>	<b>696.000</b>	<b>696.000</b>	<b>696.000</b>	<b>639.997</b>	<b>639.997</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>407.000</b>	<b>407.000</b>	<b>407.000</b>	<b>457.000</b>	<b>457.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>1.103.000</b>	<b>1.103.000</b>	<b>1.103.000</b>	<b>1.096.997</b>	<b>1.096.997</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Favrskov Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Favrskov Kommune**

Alle tal i årets priser

Kommune: Favrskov (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>38.889</b>	<b>29.000</b>	<b>23.000</b>	<b>23.000</b>	<b>28.000</b>	<b>28.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	4.145	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	46.639	46.000	47.000	47.000	46.000	46.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-7.751	-17.000	-24.000	-24.000	-18.000	-18.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>89.754</b>	<b>104.000</b>	<b>99.000</b>	<b>99.000</b>	<b>94.000</b>	<b>94.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	52.678	56.000	58.000	58.000	52.000	52.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	31.021	46.000	37.000	37.000	38.000	38.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	6.056	2.000	4.000	4.000	4.000	4.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>132.788</b>	<b>133.000</b>	<b>122.000</b>	<b>122.000</b>	<b>122.000</b>	<b>122.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikselskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Favrskov Kommune har fået et budget på 10.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutine-

mæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Favrskov Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikselskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 9.000 kr.

**Table 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Favrskov Kommune**

Favrskov	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetkontrol administration	0	0	0	10.000	10.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-1.000	-1.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>

### Letbanesekretariatet

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.



**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Favrskov Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt 82018	
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
Bybus kørsel									
Sum									
Lokal kørsel									
55		n	Bjerringbro - Thorsø - Hammel (Region Midtjylland medfinansierer)	282	199.197	2.550		275	216.588
117		n	Århus-Hadsten-Langå (Region Midtjylland medfinansierer)	1.630	1.019.697	12.089		1.570	1.021.681
200		n	2 dobbeltture mellem Hammel og Hinnerup	354	256.702	3.171		350	267.999
314		n	Hammel-Hadsten	2.685	1.660.423	20.042		2.634	1.694.024
314		n	Dublering på rute 314		549.003	6.840		0	576.840
851		n	Ulstrup-Vellev-Thorsø (Viborg Kommune medfinansierer)	1.628	1.160.029	14.142		1.604	1.194.593
			Andre ikke-rutefordelte omkostninger		-4.434				
Rute 1	R	n	Hadsten-Lerbjerg-Vissing-Galten	949	652.222	7.313		942	611.432
Rute 2	R	n	Hadsten-Ødum-Selling-Hadbjerg	1.259	794.429	8.508		1.254	711.719
Rute 3	R	n	Hadbjerg-Voldum-Hallendrup	384	392.516	5.265		392	434.833
Rute 4	R	n	Hadsten-Lyngå-Vitten	686	531.412	6.327		684	528.484
Rute 5	R	n	Langå-Laurbjerg-Houlbjerg-Granslev-Bøstrup	922	639.778	7.225		918	603.895
Rute 6	R	n	Rute 6: Hinnerup-Sandby-Vitten-Haldum	974	685.491	7.650		951	642.012
Rute 7	R	n	Solkær-Tinning-Foldby-Søften-Hinnerup	838	609.239	6.911		834	579.957
Rute 8	R	n	Rute 8: Søften-Grundfør-Hinnerup	865	624.336	7.079		861	594.108
Rute 9	R	n	Ladding-Skjolddelev-Hammel	825	676.390	7.745		898	623.734
Rute 10	R	n	Hammel-Svenstrup-Røgen	620	536.210	5.804		573	484.843
Rute 11	R	n	Hammel-Sporup-Farre	675	565.806	5.991		623	500.413
Rute 12	R	n	Hammel-Sall-Thorsø-Haurum	969	710.474	7.247		965	605.865
Rute 13	R	n	Ulstrup-Terp-Rønge-Danstrup	918	653.545	7.469		908	624.407
Rute 14	R	n	Thorsø-Vejerslev-Borre-Futting	927	653.824	7.524		921	629.070
Rute 15	R	n	Hadbjerg-Voldum-Hallendrup	518	454.243	6.893		683	528.519
Rute 101	R	n	Svømmekørsel i Hadsten-området	124	59.896	390		102	32.789
Rute 102	R	n	Svømmekørsel i Hammel-området	20	9.140	75		19	6.259
Rute 103	R	n	Svømmekørsel i Hinnerup-området	75	41.560	414		65	34.811
Rute 103	R	n	Svømmekørsel	35	11.743	134		33	11.215
			Cross Border - Arriva		234.700				0
			Afsat til ekstra kørsel			2.400			202.400
Sum				19.163	14.377.572	167.197		19.056	13.962.491
Total Favrskov Kommune				19.163	14.377.572	167.197		19.056	13.962.491

## Hedensted Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Hedensted Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	5.881.300	5.730.000	5.011.000	5.009.000	-721.000	4.216.000	4.216.000	-1.514.000
Bus IT og øvrige udgifter	54.017	60.000	67.000	67.000	7.000	47.000	47.000	-13.000
<b>Busudgifter</b>	<b>5.935.317</b>	<b>5.790.000</b>	<b>5.078.000</b>	<b>5.076.000</b>	<b>-714.000</b>	<b>4.263.000</b>	<b>4.263.000</b>	<b>-1.527.000</b>
Indtægter	-1.902.720	-1.654.000	-1.654.000	-1.664.000	-10.000	-1.929.000	-1.929.000	-275.000
Regionalt tilskud	-969.000	-990.000	-990.000	-990.000	0	-1.000.000	-1.000.000	-10.000
<b>Netto</b>	<b>3.063.597</b>	<b>3.146.000</b>	<b>2.434.000</b>	<b>2.422.000</b>	<b>-724.000</b>	<b>1.334.000</b>	<b>1.334.000</b>	<b>-1.812.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	1.071.315	1.060.000	1.139.000	1.139.000	79.000	1.228.000	1.228.000	168.000
Indtægter	-208.279	-206.000	-220.000	-220.000	-14.000	-244.000	-244.000	-38.000
<b>Netto</b>	<b>863.036</b>	<b>854.000</b>	<b>919.000</b>	<b>919.000</b>	<b>65.000</b>	<b>984.000</b>	<b>984.000</b>	<b>130.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	1.169.634	1.085.000	1.366.000	1.366.000	281.000	1.379.000	1.379.000	294.000
Indtægter	-531.136	-503.000	-573.000	-573.000	-70.000	-608.000	-608.000	-105.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>638.498</b>	<b>582.000</b>	<b>793.000</b>	<b>793.000</b>	<b>211.000</b>	<b>771.000</b>	<b>771.000</b>	<b>189.000</b>
Administrationsomkostninger	221.904	209.000	263.000	263.000	54.000	272.000	272.000	63.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>860.402</b>	<b>791.000</b>	<b>1.056.000</b>	<b>1.056.000</b>	<b>265.000</b>	<b>1.043.000</b>	<b>1.043.000</b>	<b>252.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	338.737	568.000	343.000	343.000	-225.000	403.000	403.000	-165.000
Indtægter	-4.280	-8.000	-2.000	-2.000	6.000	-3.000	-3.000	5.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>334.457</b>	<b>560.000</b>	<b>341.000</b>	<b>341.000</b>	<b>-219.000</b>	<b>400.000</b>	<b>400.000</b>	<b>-160.000</b>
Administrationsomkostninger	81.519	132.000	86.000	86.000	-46.000	116.000	116.000	-16.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>415.976</b>	<b>692.000</b>	<b>427.000</b>	<b>427.000</b>	<b>-265.000</b>	<b>516.000</b>	<b>516.000</b>	<b>-176.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	10.214	0	12.000	12.000	12.000	14.000	14.000	14.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>10.214</b>	<b>0</b>	<b>12.000</b>	<b>12.000</b>	<b>12.000</b>	<b>14.000</b>	<b>14.000</b>	<b>14.000</b>
Administrationsomkostninger	2.831	0	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>13.045</b>	<b>0</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>	<b>18.000</b>	<b>18.000</b>	<b>18.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	301.000	318.000	318.000	318.000	0	256.000	256.000	-62.000
Handicap administration	307.000	284.000	284.000	284.000	0	304.000	304.000	20.000
<b>I alt</b>	<b>608.000</b>	<b>602.000</b>	<b>602.000</b>	<b>602.000</b>	<b>0</b>	<b>560.000</b>	<b>560.000</b>	<b>-42.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	190.761	207.000	178.000	178.000	-29.000	189.000	189.000	-18.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	5.000	4.000	4.000	-1.000	5.000	5.000	0
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	10.000	10.000	10.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-1.000	-1.000	-1.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-8.855							
<b>Total - netto</b>	<b>6.005.962</b>	<b>6.297.000</b>	<b>5.636.000</b>	<b>5.624.000</b>	<b>-673.000</b>	<b>4.658.000</b>	<b>4.658.000</b>	<b>-1.639.000</b>

Regnskab 2016 til afregning	304.284
-----------------------------	---------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Hedensted Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes et mindreforbrug på ca. 0,8 mio. kr. som følge af hjemtagelse af rute 209 og nedlæggelse af rute 695 fra K17. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er forventningen uændret.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselpriisen. Dieselpriisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselpriisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Det 49. udbud på lokalruter er indregnet i budgettet for 2018. Rute 209 hjemtages fra K17, mens rute 695 nedlægges fra K17. Cross border udgår fra K17 i forbindelse med det 49. udbud. Dubleringsaftalen på rute 114 er ophørt, mens dubleringen på rute 696 antages at blive forøget i forhold til regnskabet for 2016.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Hedensted Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	53.789	59.000	66.000	66.000	37.000	37.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	228	1.000	1.000	1.000	10.000	10.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>54.017</b>	<b>60.000</b>	<b>67.000</b>	<b>67.000</b>	<b>47.000</b>	<b>47.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Hedensted Kommunes indtægtsbudget er udarbejdet med baggrund i regnskabet for 2016. Der er ikke væsentlige forskydninger i forhold til regnskabet. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Table 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Hedensted Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	640.743	673.000	670.000	673.000	652.000	652.000
Refusion off peak	15.268	10.000	13.000	30.000	20.000	20.000
Skolekort	791.050	507.000	507.000	507.000	803.000	803.000
Ungdomskort	390.139	399.000	399.000	386.000	396.000	396.000
Ung.kort-fritidsrejser	8.542	9.000	9.000	11.000	11.000	11.000
Takstkomp	56.978	56.000	56.000	57.000	47.000	47.000
Bus & Tog omstignere						
Værnepligtige						
Kontrolafgifter						
Telebus/Taxa indtægter						
<b>Total</b>	<b>1.902.720</b>	<b>1.654.000</b>	<b>1.654.000</b>	<b>1.664.000</b>	<b>1.929.000</b>	<b>1.929.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visiterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flextur:** Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexturskørsel.
- **Teletaxa:** Der forventes et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes færre kørsler end forventet.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere Elev kørsler end først antaget.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flextur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at udgifterne til Teletaxa vil falde en smule i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Table 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Hedensted Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Hedensted	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.071.315	3.583	299	1.060.000	3.700	286	1.139.000	3.900	292	1.228.000	4.000	307
Indtægter	-208.279		-58	-206.000		-56	-220.000		-56	-244.000		-61
<b>Netto udgifter</b>	<b>863.036</b>	<b>3.583</b>	<b>241</b>	<b>854.000</b>	<b>3.700</b>	<b>231</b>	<b>919.000</b>	<b>3.900</b>	<b>236</b>	<b>984.000</b>	<b>4.000</b>	<b>246</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Hedensted Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Hedensted	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.169.634	9.648	121	1.085.000	8.900	122	1.366.000	11.200	122	1.379.000	11.300	122
Indtægter	-531.136		-55	-503.000		-57	-573.000		-51	-608.000		-54
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>638.498</b>	<b>9.648</b>	<b>66</b>	<b>582.000</b>	<b>8.900</b>	<b>65</b>	<b>793.000</b>	<b>11.200</b>	<b>71</b>	<b>771.000</b>	<b>11.300</b>	<b>68</b>
Administrationsomkostninger	221.904	9.648	23	209.200	8.900	24	263.000	11.200	23	272.000	11.300	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>860.402</b>	<b>9.648</b>	<b>89</b>	<b>791.200</b>	<b>8.900</b>	<b>89</b>	<b>1.056.000</b>	<b>11.200</b>	<b>94</b>	<b>1.043.000</b>	<b>11.300</b>	<b>92</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Hedensted Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Hedensted	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	338.737	2.583	131	568.200	4.100	139	343.000	2.700	127	403.000	3.000	134
Indtægter	-4.280		-2	-8.200		-2	-2.000		-1	-3.000		-1
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>334.457</b>	<b>2.583</b>	<b>129</b>	<b>560.000</b>	<b>4.100</b>	<b>137</b>	<b>341.000</b>	<b>2.700</b>	<b>126</b>	<b>400.000</b>	<b>3.000</b>	<b>133</b>
Administrationsomkostninger	81.519	2.583	32	132.200	4.100	32	86.000	2.700	32	116.000	3.500	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>415.976</b>	<b>2.583</b>	<b>161</b>	<b>692.200</b>	<b>4.100</b>	<b>169</b>	<b>427.000</b>	<b>2.700</b>	<b>158</b>	<b>516.000</b>	<b>3.500</b>	<b>147</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Hedensted Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Hedensted	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Elev kørsel	10.214	149		0	0		12.000	200	60	14.000	200	70
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>10.214</b>	<b>149</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12.000</b>	<b>200</b>	<b>60</b>	<b>14.000</b>	<b>200</b>	<b>70</b>
Elev kørsel	2.831	149		0	0		4.000	200	20	4.000	200	20
Administrationsomkostninger	2.831	149	0	0	0	0	4.000	200	20	4.000	200	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>13.045</b>	<b>149</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16.000</b>	<b>200</b>	<b>80</b>	<b>18.000</b>	<b>200</b>	<b>90</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Hedensted Kommune er samlet set på 0,6 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Hedensted	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				318.000	318.000
PL regulering (2,4 %)				7.632	7.632
Rejsegaranti				-365	-365
Billetkontrol				-10.000	-10.000
Tælleudstyr				-2.000	-2.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-57.342	-57.342
<b>Bus administration</b>	<b>318.000</b>	<b>318.000</b>	<b>318.000</b>	<b>255.926</b>	<b>255.926</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>284.000</b>	<b>284.000</b>	<b>284.000</b>	<b>304.000</b>	<b>304.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>602.000</b>	<b>602.000</b>	<b>602.000</b>	<b>559.926</b>	<b>559.926</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Hedensted Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Hedensted Kommune**

Alle tal i årets priser

Kommune: Hedensted (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>50.133</b>	<b>41.000</b>	<b>33.000</b>	<b>33.000</b>	<b>38.000</b>	<b>38.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	6.356	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	57.027	56.000	54.000	54.000	54.000	54.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-6.894	-15.000	-21.000	-21.000	-16.000	-16.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>134.272</b>	<b>166.000</b>	<b>145.000</b>	<b>145.000</b>	<b>151.000</b>	<b>151.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	66.395	74.000	77.000	77.000	83.000	83.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	61.566	88.000	62.000	62.000	62.000	62.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	6.311	4.000	6.000	6.000	6.000	6.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>190.761</b>	<b>207.000</b>	<b>178.000</b>	<b>178.000</b>	<b>189.000</b>	<b>189.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikselskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Hedensted Kommune har fået et budget på 10.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutine-

mæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Hedensted Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikselkabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 9.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Hedensted Kommune**

Hedensted	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetkontrol administration	0	0	0	10.000	10.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-1.000	-1.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Hedensted Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
Bybus kørsel									
Sum									
Lokal kørsel									
106		n	Horsens-Møgelkær-Horsens	128	67.453	463		69	41.176
114		n	Horsens-Rask Mølle-Tørring (Horsens Kommune medfinansierer)	2.591	1.460.636	16.923	Rutereduktion K17	2.301	1.429.153
114		n	Dubleringskørsel på rute 114		77.357	0		0	0
209		n	Lindved-Rask Mølle	1.078	756.882	0	Hjemtages fra K17	0	0
504		n	Horsens-Uldum (Horsens Kommune og Region Midtjylland medfinansierer)	81	44.138	391		54	38.009
528		n	Hedensted-Løsning-Krolierup-Øster Sneede	213	207.807	0		0	0
694		n	Hedensted-Ørum-Daugård	969	666.509	7.767		894	679.675
695		n	Pendlerbus Hedensted-Industrien	637	519.776	0	Rute udgår fra K17	0	0
696		n	Hedensted-Tørring	1.187	807.323	10.284		1.264	883.161
696		n	Dubleringskørsel på rute 696		543.690	8.220		0	693.220
704		n	Rårup-Hornsyld-Stouby	497	406.998	4.576	Budgetberegning K17	457	387.228
N854		n	Vejle-Daugård-Stouby-Juelsminde-Hornsyld-Rårup	126	62.525	0		0	0
N856		n	Vejle-Grejs-Lindved-Tørring-Åle-Rask Mølle-Uldum	83	41.401	0		0	0
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		31.951	761			64.142
			Cross border		186.854		Udgår ved 49. udbud		0
Sum				7.589	5.881.300	49.386		5.040	4.215.764
Total Hedensted Kommune				7.589	5.881.300	49.386		5.040	4.215.764



## Herning Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Herning Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	45.887.938	46.859.000	47.264.000	47.523.000	664.000	47.460.000	47.460.000	601.000
Bus IT og øvrige udgifter	265.844	243.000	254.000	254.000	11.000	219.000	219.000	-24.000
<b>Busudgifter</b>	<b>46.153.782</b>	<b>47.102.000</b>	<b>47.518.000</b>	<b>47.777.000</b>	<b>675.000</b>	<b>47.679.000</b>	<b>47.679.000</b>	<b>577.000</b>
Indtægter	-13.835.865	-14.672.000	-14.659.000	-14.761.000	-89.000	-14.030.000	-14.030.000	642.000
Regionalt tilskud	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	-5.000	-5.000	0
<b>Netto</b>	<b>32.312.917</b>	<b>32.425.000</b>	<b>32.854.000</b>	<b>33.011.000</b>	<b>586.000</b>	<b>33.644.000</b>	<b>33.644.000</b>	<b>1.219.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	2.293.065	2.164.000	2.467.000	2.467.000	303.000	2.523.000	2.523.000	359.000
Indtægter	-447.891	-425.000	-475.000	-475.000	-50.000	-506.000	-506.000	-81.000
<b>Netto</b>	<b>1.845.174</b>	<b>1.739.000</b>	<b>1.992.000</b>	<b>1.992.000</b>	<b>253.000</b>	<b>2.017.000</b>	<b>2.017.000</b>	<b>278.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	6.659	7.000	7.000	7.000	0	9.000	9.000	2.000
Indtægter	-660	-1.000	-1.000	-1.000	0	-1.000	-1.000	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>5.999</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>	<b>0</b>	<b>8.000</b>	<b>8.000</b>	<b>2.000</b>
Administrationsomkostninger	2.525	3.000	3.200	3.200	200	3.000	3.000	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>8.524</b>	<b>9.000</b>	<b>9.200</b>	<b>9.200</b>	<b>200</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>	<b>2.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	2.959.000	3.245.000	3.245.000	3.245.000	0	3.021.000	3.021.000	-224.000
Handicap administration	544.000	614.000	614.000	614.000	0	685.000	685.000	71.000
<b>I alt</b>	<b>3.503.000</b>	<b>3.859.000</b>	<b>3.859.000</b>	<b>3.859.000</b>	<b>0</b>	<b>3.706.000</b>	<b>3.706.000</b>	<b>-153.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	1.296.838	1.273.000	1.228.000	1.228.000	-45.000	1.207.000	1.207.000	-66.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	44.000	41.000	41.000	-3.000	50.000	50.000	6.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	49.000	49.000	49.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-7.000	-7.000	-7.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42.000</b>	<b>42.000</b>	<b>42.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-69.484							
<b>Total - netto</b>	<b>38.896.968</b>	<b>39.349.000</b>	<b>39.983.200</b>	<b>40.140.200</b>	<b>791.200</b>	<b>40.677.000</b>	<b>40.677.000</b>	<b>1.328.000</b>

Regnskab 2016 til afregning	-369.138
-----------------------------	----------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Herning Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Dette er sammensat af merudgifter på bybuskørslen på 0,5 mio. kr., primært som følge af dubleringsaftaler og midlertidig shuttlebus til Herning Station (linje 10) i foråret 2017, besparelser på rabatruter, der udgør 0,3 mio. kr., mens prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der merudgifter på 0,3 mio. kr. Dette udgøres primært af merudgifter til dubleringsaftaler. Arriva Herning har kørt dubleringsbus på udannelsesrute i slutningen af 2016 samt 1. halvår 2017, der ved en fejl ikke har været afregnet før nu. Udgiften til dubleringsaftalen er på 0,2 mio. kr. Derudover er de endelige udgifter til den midlertidige shuttlebus til Herning Station (linje 10) indregnet, og det er 0,3 mio. kr. dyrere end indregnet i seneste forventede regnskab. Udviklingen i omkostningsindekset giver en besparelse på 0,2 mio. kr.

### **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

På bybusserne er den midlertidige shuttlebus til Herning Station samt rute 103 udgået i budget 2018. Der er ikke givet passagerbonus til Arriva for 2016, men for at undgå underbudgettering er bonussen sat lig 2015-niveau for budget 2018. På lokalruterne er der indregnet en udvidelse af rute 150 med kørsel via Sinding. Udvidelsen på rute 150 medvirker, at rabatrute 161 udgår.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Ingen forventet afvigelse sammenlignet med budgettet på nuværende tidspunkt.

Der forventes højere udgifter til drift og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, men Midttrafik dækker merudgifterne inden for trafikskabsbudget, så stigningen ikke får økonomiske konsekvenser for bestillerne i 2017.

### **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

Herning Kommunes særlige aftale for drift af realtidsløsning, Wi-Fi, stoppestedannoncering og Infotainment (Mixtur-projektet) udløber ultimo 2017 og forventes ikke at blive forlænget. Det er i stedet forudsat, at realtid og Wi-Fi kommer ind under Midttrafiks generelle kontrakt for drift af realtid og Wi-Fi. Der skal i august/september ske en afklaring af, om der fortsat skal være stoppestedannoncering og Infotainment i bybusserne i Herning.

Der forventes højere udgifter til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår. Forudsætningen for budget 2018 er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.

Herning Kommune er i færd med at afklare økonomien vedrørende Herning Trafikterminal i samarbejde med Midttrafik. Der er ikke indarbejdet udgifter hertil i budget 2018, da afklaring først forventes efter deadline for input til budget 2018.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Herning Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	263.692	229.000	242.000	242.000	142.000	142.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	2.152	14.000	12.000	12.000	76.000	76.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			1.000	1.000
<b>Total</b>	<b>265.844</b>	<b>243.000</b>	<b>254.000</b>	<b>254.000</b>	<b>219.000</b>	<b>219.000</b>

### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter i størrelsesorden 0,1 mio. kr., primært som konsekvens af større off-peak kompensation fra staten end forventet.

#### Budget 2018 2. behandling

Herning Kommunes indtægtsbudget er udarbejdet med baggrund i regnskabet for 2016. Der er ikke væsentlige forskydninger i forhold til regnskabet. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Herning Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	10.399.021	10.600.000	10.549.000	10.383.000	10.515.000	10.515.000
Refusion off peak	192.372	126.000	164.000	378.000	252.000	252.000
Skolekort	329.608	1.062.000	1.062.000	1.062.000	335.000	335.000
Ungdomskort	1.264.284	1.293.000	1.293.000	1.252.000	1.282.000	1.282.000
Ung.kort-fritidsrejser	118.372	123.000	123.000	153.000	187.000	187.000
Takstkomp	762.079	749.000	749.000	766.000	759.000	759.000
Bus&Tog "omstigere"	605.391	536.000	535.000	598.000	536.000	536.000
Bef. Værnepligtige	109.871	113.000	113.000	113.000	113.000	113.000
Erhvervs kort	50.372	60.000	60.000	50.000	51.000	51.000
Div. Indtægter			-	-		
Kontrolafgifter	4.495	10.000	11.000	6.000	-	-
Telebus/taxa indtægter						
<b>Total</b>	<b>13.835.865</b>	<b>14.672.000</b>	<b>14.659.000</b>	<b>14.761.000</b>	<b>14.030.000</b>	<b>14.030.000</b>

### Flextrafik

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,25 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visiterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexetur:** Der er ikke Flexetur i Herning Kommune.
- **Teletaxa:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Herning Kommune.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.

- **Flextur:** Der er ikke Flextur i Herning Kommune.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Herning Kommune.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapørsel i Herning Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapørsel

Herning	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	2.293.065	8.188	280	2.164.000	8.000	271	2.467.000	8.600	287	2.523.000	9.000	280
Indtægter	-447.891		-55	-425.000		-53	-475.000		-55	-506.000		-56
<b>Netto udgifter</b>	<b>1.845.174</b>	<b>8.188</b>	<b>225</b>	<b>1.739.000</b>	<b>8.000</b>	<b>217</b>	<b>1.992.000</b>	<b>8.600</b>	<b>232</b>	<b>2.017.000</b>	<b>9.000</b>	<b>224</b>

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Herning Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Herning	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	6.659	80	83	7.000	100	70	7.000	100	70	9.000	100	90
Indtægter	-660		-8	-1.000		-10	-1.000		-10	-1.000		-10
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>5.999</b>	<b>80</b>	<b>75</b>	<b>6.000</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>6.000</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>8.000</b>	<b>100</b>	<b>80</b>
Administrationsomkostninger	2.525	80	32	3.200	100	32	3.200	100	32	3.000	100	30
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>8.524</b>	<b>80</b>	<b>107</b>	<b>9.200</b>	<b>100</b>	<b>92</b>	<b>9.200</b>	<b>100</b>	<b>92</b>	<b>11.000</b>	<b>100</b>	<b>110</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikelskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Herning Kommune er samlet set på 3,7 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Herning	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				3.245.000	3.245.000
PL regulering (2,4 %)				77.880	77.880
Rejsegaranti				-1.359	-1.359
Billetkontrol				-49.000	-49.000
Tælleudstyr				-21.000	-21.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-230.091	-230.091
<b>Bus administration</b>	<b>3.245.000</b>	<b>3.245.000</b>	<b>3.245.000</b>	<b>3.021.430</b>	<b>3.021.430</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>614.000</b>	<b>614.000</b>	<b>614.000</b>	<b>685.000</b>	<b>685.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>3.859.000</b>	<b>3.859.000</b>	<b>3.859.000</b>	<b>3.706.430</b>	<b>3.706.430</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Herning Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Herning Kommune**

Alle tal i årets priser

Kommune: Herning (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>366.902</b>	<b>277.000</b>	<b>221.000</b>	<b>221.000</b>	<b>271.000</b>	<b>271.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	42.167	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	433.568	426.000	428.000	428.000	422.000	422.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-66.666	-149.000	-207.000	-207.000	-151.000	-151.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>887.769</b>	<b>996.000</b>	<b>1.007.000</b>	<b>1.007.000</b>	<b>936.000</b>	<b>936.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	626.799	657.000	683.000	683.000	600.000	600.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	200.667	311.000	278.000	278.000	289.000	289.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	60.303	28.000	46.000	46.000	47.000	47.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>1.296.838</b>	<b>1.273.000</b>	<b>1.228.000</b>	<b>1.228.000</b>	<b>1.207.000</b>	<b>1.207.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikselskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Herning Kommune har fået et budget på 49.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutine-

mæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Herning Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 42.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Herning Kommune**

Herning	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetekontrol administration	0	0	0	49.000	49.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-7.000	-7.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42.000</b>	<b>42.000</b>

**Table 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Herning Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		Index	Strækning	Regnskab 2016			Budget 2018		
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
<b>Bybus kørsel</b>									
1A		n	Gullestrup via Nygade - Torvet	6.024	3.390.751	41.585		6.033	3.507.100
1B		n	Gullestrup via Nørregade og Brorsonsvej	1.430	832.201	10.166		1.429	861.583
2A		n	Gjellerup	3.246	1.847.325	22.366		3.222	1.897.893
2B		n	Hammerum og Gjellerup via Birk Centerpark	3.546	1.949.238	24.437		3.608	2.056.728
3		n	Snejbjerg via Vestergade	5.304	2.899.050	36.006		5.378	3.042.663
4A		n	Lind via Messecentret	3.988	2.098.708	23.619		3.560	1.995.917
4B		n	Lind via Tietgensgade	1.601	876.920	10.493		1.570	891.117
5A		n	Gjellerup Øst via Birk Centerpark	1.906	1.087.742	13.220		1.894	1.116.832
6A		n	Messecentret og Godthåbsvej	1.410	903.248	10.834		1.394	925.250
7		n	Holtbjerg og Herningcentret via HC. Ørstedes Vej	2.571	1.567.133	19.609		2.621	1.644.734
8A		n	Tjørring via Vestergade	3.733	2.026.242	25.001		3.754	2.109.252
8B		n	Tjørring via Brorsonsvej og HP. Hansens Vej	1.535	859.050	10.225		1.494	866.817
9A		n	Holmparken via Nørregade og Sjællandsgade	1.395	892.230	11.128		1.432	951.490
9B		n	Lillelundvej og Holmparken via Nørregade	374	248.464	3.045		374	255.320
10		n	Midlertidig shuttlebus til Herning Station	0	0	0	Udgår i 2017	0	0
57		n	Servicebus Herningcentret	534	340.519	4.100		528	348.822
58		n	Servicebus Tjørring	1.823	1.170.709	14.064		1.803	1.199.000
59		n	Servicebus Holmparken	1.278	822.489	9.859		1.265	842.956
101		n	Uddannelsessteder (Tingvej-Nørholmvej-H P Hansensvej-Gullestrupvej)	924	550.460	6.984		930	591.518
102		n	Uddannelsessteder Gullestrupvej-HP Hansensvej-Nørregade	272	157.000	1.703		234	144.911
103		n	Uddannelsessteder (Sønderagerskolen, SOSU og HF/VUC)	84	56.708	0	Udgår K17	0	0
1001		n	Natbuskørsel rute 1	17	9.418	116		17	9.749
1002		n	Natbuskørsel rute 2	24	13.476	165		24	13.946
1003		n	Natbuskørsel rute 3	12	6.792	83		12	7.034
1004		n	Natbuskørsel rute 4	14	7.672	94		14	7.951
1008		n	Natbuskørsel rute 5	14	8.139	100		14	8.415
		n	Dubleringsudgifter		162.139	1.992		0	168.023
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		207.020	2.544			214.532
		n	Bonus passagerfremgang til Arriva		0	3.000			253.000
		n	Bonus brændstof til Arriva		584.281	7.180			605.483
			<b>Sum</b>	<b>43.060</b>	<b>25.575.125</b>	<b>313.717</b>		<b>42.603</b>	<b>26.538.034</b>
<b>Lokal kørsel</b>									
11		n	Herning - Arnborg - Skarriid - Karstoft (Region Midtjylland medfinansierer)	204	116.797	1.413		201	119.301
13		n	Herning - Haderup - Skive (Region Midtjylland medfinansierer)	114	60.855	771		113	65.110
19		n	Herning - Hammerum - FASTERHOLT (Region Midtjylland medfinansierer)	150	85.266	1.340		191	113.125
140		n	Aulum-Hodsager-Feldborg-Haderup	1.414	881.827	10.962		1.310	926.785
150		n	Herning-Vildbjerg-Ørnvej	7.198	4.092.320	55.510	Kørselsudvidelse K17	7.572	4.661.094
N150		n	Natbuskørsel rute 150	20	12.268	151		20	12.601
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		63.064	775		0	65.353
		n	Cross border		89.906			0	0
134	R	n	Kibæk Skole	534	543.629	6.593		515	554.038
135	R	n	Skarriid Skole og Sdr. Felding Skole	651	618.750	7.501		629	630.327
136	R	n	Skarriid Skole	582	574.599	6.962		561	585.032
137	R	n	Sdr. Felding Skole	557	558.467	6.840		546	574.778
138	R	n	Sdr. Felding Skole og Skarriid Skole	592	580.985	7.043		571	591.851
139	R	n	Kibæk Skole	485	512.375	6.216		467	522.379
142	R	n	Aulum Byskole	560	550.804	6.725		519	565.146
144	R	n	Hodsager Skole	678	560.151	7.062		675	593.454
145	R	n	Haderup Skole	563	552.582	7.169		583	602.514
148	R	n	Lind Skole	147	142.731	1.725		141	144.953
149	R	n	Gjellerup Skolen	354	262.717	3.242		352	272.373
151	R	n	Arnborg Skole, Lind Skole og Højgårdskolen	609	547.081	6.791		610	570.678
152	R	n	Lind Skole og Højgårdskolen	444	451.575	5.645		450	474.344
153	R	n	Hammerum Skole og Kølør Skole	849	880.260	10.814		835	908.778
154	R	n	Sunds Skole	449	535.825	6.711		452	564.000
155	R	n	Sunds Skole - Ilskov Skole	666	690.379	8.546		670	718.093
156	R	n	Sunds Skole - Simmelkjær	499	571.411	7.134		502	599.481
157	R	n	Sinding - Tjørring og Lundgårdsskolen	676	724.254	8.839		659	749.237
158	R	n	Snejbjerg Skole og Engbjergskolen	527	510.135	6.388		536	537.273
159	R	n	Snejbjerg Skole og Engbjergskolen	520	436.439	5.429		520	456.524
161	R	n	Vildbjerg Skole og Engbjergskolen	353	415.195	0	Rute udgår fra K17	0	0
162	R	n	Vind og Vinding Skole	492	557.385	6.607		459	555.217
163	R	n	Vinding Skole	567	612.669	7.195		523	604.567
164	R	n	Ørnvej Skole og Vinding Skole	827	997.680	12.068		794	1.014.132
165	R	n	Timring Skole og Vildbjerg Skole	630	481.665	5.994		630	503.971
166	R	n	Vildbjerg Skole	496	497.390	6.185		497	520.203
167	R	n	Ørnvej Skole, Vind og Vinding Skole	474	543.374	6.493		447	545.630
			<b>Sum</b>	<b>23.880</b>	<b>20.312.813</b>	<b>248.838</b>		<b>23.549</b>	<b>20.922.341</b>
<b>Total Herning Kommune</b>				<b>66.940</b>	<b>45.887.938</b>	<b>562.556</b>		<b>66.151</b>	<b>47.460.376</b>

## Holstebro Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Holstebro Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	29.273.438	28.374.000	28.166.000	28.171.000	-203.000	26.634.000	26.634.000	-1.740.000
Bus IT og øvrige udgifter	50.553	61.000	69.000	69.000	8.000	97.000	97.000	36.000
<b>Busudgifter</b>	<b>29.323.991</b>	<b>28.435.000</b>	<b>28.235.000</b>	<b>28.240.000</b>	<b>-195.000</b>	<b>26.731.000</b>	<b>26.731.000</b>	<b>-1.704.000</b>
Indtægter	-6.070.396	-6.883.000	-6.866.000	-6.725.000	158.000	-5.755.000	-5.755.000	1.128.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>23.253.595</b>	<b>21.552.000</b>	<b>21.369.000</b>	<b>21.515.000</b>	<b>-37.000</b>	<b>20.976.000</b>	<b>20.976.000</b>	<b>-576.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	1.411.511	1.370.000	1.370.000	1.370.000	0	1.552.000	1.552.000	182.000
Indtægter	-335.085	-320.000	-320.000	-320.000	0	-364.000	-364.000	-44.000
<b>Netto</b>	<b>1.076.426</b>	<b>1.050.000</b>	<b>1.050.000</b>	<b>1.050.000</b>	<b>0</b>	<b>1.188.000</b>	<b>1.188.000</b>	<b>138.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	183.952	87.000	233.000	233.000	146.000	227.000	227.000	140.000
Indtægter	-73.359	-37.000	-91.000	-91.000	-54.000	-87.000	-87.000	-50.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>110.593</b>	<b>50.000</b>	<b>142.000</b>	<b>142.000</b>	<b>92.000</b>	<b>140.000</b>	<b>140.000</b>	<b>90.000</b>
Administrationsomkostninger	35.374	14.000	46.000	46.000	32.000	43.000	43.000	29.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>145.967</b>	<b>64.000</b>	<b>188.000</b>	<b>188.000</b>	<b>124.000</b>	<b>183.000</b>	<b>183.000</b>	<b>119.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	143.047	93.000	174.000	174.000	81.000	203.000	203.000	110.000
Indtægter	-23.438	-17.000	-27.000	-27.000	-10.000	-26.000	-26.000	-9.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>119.609</b>	<b>76.000</b>	<b>147.000</b>	<b>147.000</b>	<b>71.000</b>	<b>177.000</b>	<b>177.000</b>	<b>101.000</b>
Administrationsomkostninger	15.906	10.000	20.000	20.000	10.000	33.000	33.000	23.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>135.515</b>	<b>86.000</b>	<b>167.000</b>	<b>167.000</b>	<b>81.000</b>	<b>210.000</b>	<b>210.000</b>	<b>124.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	985.188	1.015.000	1.015.000	1.015.000	0	1.141.000	1.141.000	126.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>985.188</b>	<b>1.015.000</b>	<b>1.015.000</b>	<b>1.015.000</b>	<b>0</b>	<b>1.141.000</b>	<b>1.141.000</b>	<b>126.000</b>
Administrationsomkostninger	135.945	148.000	148.000	148.000	0	157.000	157.000	9.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.121.133</b>	<b>1.163.000</b>	<b>1.163.000</b>	<b>1.163.000</b>	<b>0</b>	<b>1.298.000</b>	<b>1.298.000</b>	<b>135.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	1.933.000	2.031.000	2.031.000	2.031.000	0	1.893.000	1.893.000	-138.000
Handicap administration	452.000	491.000	491.000	491.000	0	533.000	533.000	42.000
<b>I alt</b>	<b>2.385.000</b>	<b>2.522.000</b>	<b>2.522.000</b>	<b>2.522.000</b>	<b>0</b>	<b>2.426.000</b>	<b>2.426.000</b>	<b>-96.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	657.326	691.000	637.000	637.000	-54.000	600.000	600.000	-91.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	27.000	25.000	25.000	-2.000	31.000	31.000	4.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	16.000	16.000	16.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-2.000	-2.000	-2.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.000</b>	<b>14.000</b>	<b>14.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-43.977							
<b>Total - netto</b>	<b>28.730.984</b>	<b>27.155.000</b>	<b>27.121.000</b>	<b>27.267.000</b>	<b>112.000</b>	<b>26.926.000</b>	<b>26.926.000</b>	<b>-229.000</b>

Regnskab 2016 til afregning	-2.093.022
-----------------------------	------------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Holstebro Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

##### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Reduktioner i bybuskørslen medfører en besparelse på 0,6 mio. kr. I forhold til budgettet forventes et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr., som er afsat i 2017 til bonus for sparet gas ved bybusserne. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.



I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er forventningen for 2017 stort set uændret.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018. En andel af udgifterne afregnes efter gasindekset, hvor en fremskrivning på 1,1 % fra 2017 til 2018 er anvendt.

Der er indlagt en forventning om et besparelseskraft på bybusser fra januar 2018 på 1,5 mio. kr. De primære linjer, rute 1-9 er samtidig holdt uændrede i forhold til 2017, da fordelingen af besparelsen er ukendt. Rute 9S nedlægges fra K17. Grundet en fejl i oplysning fra leverandør af gas, har der ikke været givet bonus for gasforbrug til Arriva for 2014-2016. Regulering herfor er tilføjet i 2017, mens et forventet årligt bonusniveau er indregnet fra 2018. På lokalruter er effekten af det 47. udbud på rute 252, 260, 270 og 283 indregnet fra K16. På rute 252 og 283 er indregnet reduktioner fra K17, mens der er mere kørsel på rute 270 fra K17, da kørsel fra rute 252 overgår til rute 270. Ved rabatruterne er effekten af 47. udbud indregnet fra K16.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Holstebro Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	30.632	33.000	43.000	43.000	47.000	47.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	903	15.000	13.000	13.000	31.000	31.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	19.018	13.000	13.000	13.000	19.000	19.000
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>50.553</b>	<b>61.000</b>	<b>69.000</b>	<b>69.000</b>	<b>97.000</b>	<b>97.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes mindreindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr., hvilket er en konsekvens af kommunens indførelse af billige pensionistkort.

## Budget 2018 2. behandling

Holstebro Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Indtægtsbudgettet er reguleret ned med ca. 0,3 mio. kr. som følge af indførelse af særligt tilbud om billige pensionistkort i Holstebro Kommune. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Holstebro Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	3.201.494	4.109.000	4.089.000	3.883.000	2.879.000	2.879.000
Refusion off peak	58.017	38.000	49.000	114.000	76.000	76.000
Skolekort	755.497	680.000	680.000	680.000	767.000	767.000
Ungdomskort	1.280.907	1.310.000	1.310.000	1.268.000	1.299.000	1.299.000
Ung.kort fritidsrejser	36.610	38.000	38.000	47.000	57.000	57.000
Takstkomp	264.540	260.000	259.000	266.000	234.000	234.000
Bus&Tog "omstiger"	296.082	262.000	255.000	285.000	262.000	262.000
Bef. Værnepligtige	159.459	164.000	164.000	164.000	164.000	164.000
Erhvervs kort	16.791	20.000	20.000	17.000	17.000	17.000
Kontrolafgifter	999	2.000	2.000	1.000	-	-
Omflytning Pensionistkort						
<b>Total</b>	<b>6.070.396</b>	<b>6.883.000</b>	<b>6.866.000</b>	<b>6.725.000</b>	<b>5.755.000</b>	<b>5.755.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Flexetur:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexeturskørsel.
- **Teletaxa:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere kørsler end først antaget.
- **Kommunal kørsel:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

## Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexetur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexetur vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Holstebro Kommune**

### Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Holstebro	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.411.511	6.235	226	1.370.000	6.400	214	1.370.000	6.400	214	1.552.000	7.000	222
Indtægter	-335.085		-54	-320.000		-50	-320.000		-50	-364.000		-52
<b>Netto udgifter</b>	<b>1.076.426</b>	<b>6.235</b>	<b>173</b>	<b>1.050.000</b>	<b>6.400</b>	<b>164</b>	<b>1.050.000</b>	<b>6.400</b>	<b>164</b>	<b>1.188.000</b>	<b>7.000</b>	<b>170</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Holstebro Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Holstebro	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	183.952	1.538	120	87.000	600	145	233.000	2.000	117	227.000	1.800	126
Indtægter	-73.359		-48	-37.000		-62	-91.000		-46	-87.000		-48
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>110.593</b>	<b>1.538</b>	<b>72</b>	<b>50.000</b>	<b>600</b>	<b>83</b>	<b>142.000</b>	<b>2.000</b>	<b>71</b>	<b>140.000</b>	<b>1.800</b>	<b>78</b>
Administrationsomkostninger	35.374	1.538	23	14.100	600	24	46.000	2.000	23	43.000	1.800	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>145.967</b>	<b>1.538</b>	<b>95</b>	<b>64.100</b>	<b>600</b>	<b>107</b>	<b>188.000</b>	<b>2.000</b>	<b>94</b>	<b>183.000</b>	<b>1.800</b>	<b>102</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Holstebro Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Holstebro	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	143.047	504	284	93.000	300	310	174.000	600	290	203.000	700	290
Indtægter	-23.438		-47	-17.000		-57	-27.000		-45	-26.000		-37
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>119.609</b>	<b>504</b>	<b>237</b>	<b>76.000</b>	<b>300</b>	<b>253</b>	<b>147.000</b>	<b>600</b>	<b>245</b>	<b>177.000</b>	<b>700</b>	<b>253</b>
Administrationsomkostninger	15.906	504	32	9.700	300	32	20.000	600	33	33.000	1.000	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>135.515</b>	<b>504</b>	<b>269</b>	<b>85.700</b>	<b>300</b>	<b>286</b>	<b>167.000</b>	<b>600</b>	<b>278</b>	<b>210.000</b>	<b>1.000</b>	<b>210</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Holstebro Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Holstebro	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Hjælpebidler	21.186	147	144	18.000	100	180	18.000	100	180	19.000	100	190
Genoptræning	493.899	3.709	133	468.000	3.700	126	468.000	3.700	126	620.000	4.400	141
Lægekørsel	470.103	3.299	142	529.000	3.800	139	529.000	3.800	139	502.000	3.400	148
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>985.188</b>	<b>7.155</b>	<b>138</b>	<b>1.015.000</b>	<b>7.600</b>	<b>134</b>	<b>1.015.000</b>	<b>7.600</b>	<b>134</b>	<b>1.141.000</b>	<b>7.900</b>	<b>144</b>
Hjælpebidler - adm.omk	2.793	147	19	2.000	100	20	2.000	100	20	2.000	100	20
Genoptræning - adm.omk	70.471	3.709	19	72.000	3.700	19	72.000	3.700	19	87.400	4.400	20
Lægekørsel - adm.omk	62.681	3.299	19	74.000	3.800	19	74.000	3.800	19	67.500	3.400	20
Administrationsomkostninger	135.945	7.155	19	148.000	7.600	19	148.000	7.600	19	156.900	7.900	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>1.121.133</b>	<b>7.155</b>	<b>157</b>	<b>1.163.000</b>	<b>7.600</b>	<b>153</b>	<b>1.163.000</b>	<b>7.600</b>	<b>153</b>	<b>1.297.900</b>	<b>7.900</b>	<b>164</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Holstebro Kommune er samlet set på 2,4 mio. kr.

Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Holstebro	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				2.031.000	2.031.000
PL regulering (2,4 %)				48.744	48.744
Rejsegaranti				-761	-761
Billetkontrol				-16.000	-16.000
Tælleudstyr				-12.000	-12.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-157.664	-157.664
<b>Bus administration</b>	<b>2.031.000</b>	<b>2.031.000</b>	<b>2.031.000</b>	<b>1.893.319</b>	<b>1.893.319</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>491.000</b>	<b>491.000</b>	<b>491.000</b>	<b>533.000</b>	<b>533.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>2.522.000</b>	<b>2.522.000</b>	<b>2.522.000</b>	<b>2.426.319</b>	<b>2.426.319</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes lavere udgifter på 0,1 mio. kr. i forhold til budgettet grundet forventet højere tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Holstebro Kommunes budget.

En lavere indtægtsandel betyder, at Holstebro Kommunes abonnementsbetaling bliver lavere i 2018.

Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Holstebro Kommune

Alle tal i årets priser

Kommune: Holstebro (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>214.870</b>	<b>160.000</b>	<b>121.000</b>	<b>121.000</b>	<b>152.000</b>	<b>152.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	23.950	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	255.631	251.000	248.000	248.000	244.000	244.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-40.761	-91.000	-127.000	-127.000	-92.000	-92.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>418.505</b>	<b>531.000</b>	<b>516.000</b>	<b>516.000</b>	<b>448.000</b>	<b>448.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	263.001	308.000	320.000	320.000	246.000	246.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	124.319	210.000	175.000	175.000	182.000	182.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	31.185	13.000	21.000	21.000	20.000	20.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>657.326</b>	<b>691.000</b>	<b>637.000</b>	<b>637.000</b>	<b>600.000</b>	<b>600.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Holstebro Kommune har fået et budget på 16.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Holstebro Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 14.000 kr.

Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Holstebro Kommune

Holstebro	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetkontrol administration	0	0	0	16.000	16.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-2.000	-2.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.000</b>	<b>14.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Holstebro Kommune**

Rute nr. og rabatrateang.	In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
Rutenr.	R						Kpl.t.	Udg.
<b>Bybus kørsel</b>								
1		gas Slotsgade-Thorsvej-Døesvej-Slotsgade	5.257	2.868.818	31.461		5.152	2.891.583
2		gas Frøjk Møllevej-Sønder Alle-Skjervej-Slotsgade	807	468.111	5.039		778	463.134
3		gas Nr. Boulevard-Knud Aggers Vej-Poul Rytters Vej	953	521.084	5.735		925	527.086
4		gas Slotsgade-Viborgvej-Parkvej-Sletten-Mejrup	2.639	1.447.362	15.776		2.588	1.449.971
5		gas Slotsgade-Stationen-Ellebækvej-P S Krøyers Vej	3.626	2.039.673	20.579		3.262	1.891.426
6		gas Slotsgade - Herningvej - Mejdal - Slotsgade	2.291	1.257.902	13.419		2.179	1.233.321
6P		gas Holstebro Trafikterminal-Majdal.-Tvis-Halgaard	1.068	592.776	6.604		1.064	606.982
7		gas Slotsgade - Niels W Gades Vej - Wagnersvej - Slotsgade	4.177	2.400.009	25.842		4.058	2.375.159
8		gas Slotsgade - Struervej - Hornshøj - Slotsgade	570	332.622	3.488		534	320.561
9		gas Slotsgade - Skivevej - Nyholmvej - Slotsgade	1.607	919.327	10.060		1.560	924.587
9S		gas Stationsvej - Sundhedshuset - Struervej	206	116.797	0	Nedlægges fra K17	0	0
10		gas Døesvej og Det grønne Uddannelsescenter	347	217.567	2.079		288	193.656
N5		gas Natbuskørsel på rute 5	17	8.988	111		17	10.251
N6		gas Natbuskørsel på rute 6	16	8.629	107		16	9.841
		gas Dublering, bybusser		7.949	89		0	8.181
		gas Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		36.777	535		0	49.197
		Bonusordning vedrørende gasforbrug				Skøn på årsniveau		80.000
		Besparselskrav på bybusnet januar 2018						-1.500.000
<b>Sum</b>			<b>23.582</b>	<b>13.244.390</b>	<b>140.925</b>		<b>22.421</b>	<b>11.534.935</b>
<b>Lokal kørsel</b>								
29		n Holstebro-Feldborg	188	84.571	0		0	0
252		n Holstebro - Idom - Råsted	1.663	992.020	9.093	Kørsel overgår til rute 270	1.222	763.547
260		n Holstebro - Vinderup - Ejsing	1.023	682.958	9.757		1.095	822.652
270		n Holstebro - Ulfborg - Thorsminde	3.373	2.207.021	25.666	Kørsel overgår fra rute 252	3.416	2.157.984
281	R	n Mejrup - Skave - Mejrup	400	239.573	0		0	0
283		n Holstebro - Borbjerg - Skave - Hogager	1.927	1.123.410	14.927	Kørselsreduktion K17	1.826	1.271.726
		n Cross border		1.592	0		0	0
		n Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		31.862	392		0	33.018
		Andre ikke-rutefordelte omkostninger		-6.825				
251	R	n Naur-Kærgårdsvej-Holstebro	627	526.795	5.977		620	501.251
253	R	n Idom-Ormstrup-Idomlund	528	488.640	5.850		522	490.457
261	R	n Vinderup - Sevel - Mogenstrup - Vinderup	847	707.351	8.948		1.025	751.183
263	R	n Vinderup - Ryde - Herrup - Vinderup	1.052	971.769	8.325		938	698.865
263A	R	n Vinderup - Ryde - Herrup - Vinderup	107	109.996	3.092		234	259.233
264	R	n Vinderup - Sevel - Sahl - Vinderup	733	640.606	6.890		747	578.312
265	R	n Vinderup - Handbjerg - Ryde - Vinderup	497	488.595	4.868		472	408.423
267	R	n Vinderup - Egebjerg - Vinderup	461	384.727	3.528		295	295.903
268	R	n Vinderup - Geddal - Ejsing - Vinderup	519	424.334	5.569		570	467.335
269	R	n Vinderup - Handbjerg - Struer	78	166.677	605		78	50.819
271	R	n Ulfborg-Ulfborg Kirkeby-Ulfborg Skole	548	554.452	6.153		546	515.953
272	R	n Staby-Ulfborg-Madam-Staby	573	520.955	6.294		570	527.767
273	R	n Bur-Gørding-Vemb (skolekørsel)	505	704.112	5.929		503	497.155
274	R	n Bur-Råsted-Vemb (skolekørsel)	404	580.866	5.271		402	441.833
281	R	n Mejrup - Skave - Mejrup	331	286.196	8.086		744	678.333
282	R	n Mejrup - Hornshøj - Mejrup - Sletten - Rolf Krake	668	508.016	6.187		646	519.290
282A	R	n Mejrup - Hornshøj - Mejrup - Sletten - Rolf Krake	589	463.437	5.718		586	479.894
284	R	n Skave - Borbjerg - Hvam-Skave	522	425.532	5.328		536	447.085
291	R	n Mejdal - Tvis - Nr. Felding	549	483.865	5.301		553	444.910
292	R	n Tvis - Gedbo - Tvis	519	466.051	4.925		503	413.348
294	R	n Skovlund-Banegården-Skovlund	734	630.888	6.937		771	582.361
	R	n Svømmekørsel	79	48.954	0		0	0
		Cross border		90.050			0	0
<b>Sum</b>			<b>20.043</b>	<b>16.029.048</b>	<b>179.617</b>		<b>19.419</b>	<b>15.098.638</b>
<b>Total Holstebro Kommune</b>			<b>43.625</b>	<b>29.273.438</b>	<b>320.543</b>		<b>41.840</b>	<b>26.633.573</b>

# Horsens Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Horsens Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	45.579.213	46.579.000	46.599.000	46.353.000	-226.000	46.718.000	46.718.000	139.000
Bus IT og øvrige udgifter	246.771	272.000	285.000	285.000	13.000	373.000	373.000	101.000
<b>Busudgifter</b>	<b>45.825.984</b>	<b>46.851.000</b>	<b>46.884.000</b>	<b>46.638.000</b>	<b>-213.000</b>	<b>47.091.000</b>	<b>47.091.000</b>	<b>240.000</b>
Indtægter	-20.124.611	-19.755.000	-19.738.000	-19.875.000	-120.000	-20.406.000	-20.406.000	-651.000
Regionalt tilskud	-331.000	-338.000	-338.000	-338.000	0	-341.000	-341.000	-3.000
<b>Netto</b>	<b>25.370.373</b>	<b>26.758.000</b>	<b>26.808.000</b>	<b>26.425.000</b>	<b>-333.000</b>	<b>26.344.000</b>	<b>26.344.000</b>	<b>-414.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	2.414.631	2.393.000	2.393.000	2.393.000	0	2.665.000	2.665.000	272.000
Indtægter	-563.013	-542.000	-542.000	-542.000	0	-635.000	-635.000	-93.000
<b>Netto</b>	<b>1.851.618</b>	<b>1.851.000</b>	<b>1.851.000</b>	<b>1.851.000</b>	<b>0</b>	<b>2.030.000</b>	<b>2.030.000</b>	<b>179.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	459.754	531.000	578.000	578.000	47.000	700.000	700.000	169.000
Indtægter	-266.779	-336.000	-306.000	-306.000	30.000	-385.000	-385.000	-49.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>192.975</b>	<b>195.000</b>	<b>272.000</b>	<b>272.000</b>	<b>77.000</b>	<b>315.000</b>	<b>315.000</b>	<b>120.000</b>
Administrationsomkostninger	88.504	108.000	130.000	130.000	22.000	137.000	137.000	29.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>281.479</b>	<b>303.000</b>	<b>402.000</b>	<b>402.000</b>	<b>99.000</b>	<b>452.000</b>	<b>452.000</b>	<b>149.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	24.040	30.000	30.000	30.000	0	31.000	31.000	1.000
Indtægter	-510	-1.000	-1.000	-1.000	0	-1.000	-1.000	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>23.530</b>	<b>29.000</b>	<b>29.000</b>	<b>29.000</b>	<b>0</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>1.000</b>
Administrationsomkostninger	7.511	10.000	9.700	9.700	-300	10.000	10.000	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>31.041</b>	<b>39.000</b>	<b>38.700</b>	<b>38.700</b>	<b>-300</b>	<b>40.000</b>	<b>40.000</b>	<b>1.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	2.301.864	2.331.000	2.151.000	2.060.000	-271.000	2.438.000	2.438.000	107.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.301.864</b>	<b>2.331.000</b>	<b>2.151.000</b>	<b>2.060.000</b>	<b>-271.000</b>	<b>2.438.000</b>	<b>2.438.000</b>	<b>107.000</b>
Administrationsomkostninger	332.065	355.000	355.000	336.400	-18.600	356.000	356.000	1.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>2.633.929</b>	<b>2.686.000</b>	<b>2.506.000</b>	<b>2.396.400</b>	<b>-289.600</b>	<b>2.794.000</b>	<b>2.794.000</b>	<b>108.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	3.025.000	3.344.000	3.344.000	3.344.000	0	3.239.000	3.239.000	-105.000
Handicap administration	882.000	906.000	906.000	906.000	0	913.000	913.000	7.000
<b>I alt</b>	<b>3.907.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>0</b>	<b>4.152.000</b>	<b>4.152.000</b>	<b>-98.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	1.344.361	1.190.000	1.109.000	1.109.000	-81.000	1.141.000	1.141.000	-49.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	47.000	44.000	44.000	-3.000	55.000	55.000	8.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	58.000	58.000	58.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-8.000	-8.000	-8.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-74.808							
<b>Total - netto</b>	<b>35.344.994</b>	<b>37.124.000</b>	<b>37.008.700</b>	<b>36.516.100</b>	<b>-607.900</b>	<b>37.058.000</b>	<b>37.058.000</b>	<b>-66.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-2.315.122
------------------------------------	------------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Horsens Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Mindreforbruget er sammensat af mindredgifter på lokal- og rabatruter som følge af det 49. udbud på 0,3 mio. kr., mindredgifter på 0,4 mio. kr. på bybuskørslen og merudgifter på grund af, at indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der mindredgifter på 0,3 mio. kr., hvilket skyldes reduktion på lokalruter fra K17 på 0,1 mio. kr., samt en besparelse på 0,2 mio. kr. som følge af et faldende omkostningsindeks.

### **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Der er godkendt en ny trafikplan (Trafikplan 2017 for Horsens Kommune), der træder i kraft i 2018, men der mangler endnu politisk stillingtagen til de økonomiske konsekvenser, idet disse vil blive behandlet i forbindelse med kommunens budgetforhandlinger for 2018. Der er derfor ikke indregnet nogen effekt af trafikplanen i Midttrafiks budgetforslag for 2018. Udgiften på bybuslinjer 1-11 er holdt uændret i forhold til 2017. For lokalruter og rabatruiter er effekten af 49. og 50. udbud indregnet. Ved rabatruiter er en ny rute 672 oprettet. For alle rabatruiterne er der usikkerhed omkring kørselsmængden. Udgifter til cross border udgår i forbindelse med udbud.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Ingen forventet afvigelse sammenlignet med budgettet på nuværende tidspunkt.

Der forventes højere udgifter til drift og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, men Midttrafik dækker merudgifterne inden for trafikselskabets budget, så stigningen ikke får økonomiske konsekvenser for bestillerne i 2017.

### **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikselskabet, og budgettet i trafikselskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

Der er højere udgifter til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår. Forudsætningen for budget 2018 er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.



**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Horsens Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	140.047	153.000	168.000	168.000	157.000	157.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	6.477	18.000	16.000	16.000	111.000	111.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	100.248	101.000	101.000	101.000	103.000	103.000
Rejsegaranti		0			2.000	2.000
<b>Total</b>	<b>246.771</b>	<b>272.000</b>	<b>285.000</b>	<b>285.000</b>	<b>373.000</b>	<b>373.000</b>

### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter i størrelsesorden 0,1 mio. kr., primært som følge af større off-peak kompensation fra staten end forventet.

#### Budget 2018 2. behandling

Horsens Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Horsens Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	13.414.466	13.381.000	13.317.000	13.096.000	13.566.000	13.566.000
Refusion off peak	250.389	164.000	213.000	492.000	328.000	328.000
Skolekort	3.230.545	3.031.000	3.031.000	3.031.000	3.279.000	3.279.000
Ungdomskort	1.341.530	1.372.000	1.372.000	1.328.000	1.360.000	1.360.000
Ung.kort - fritidsrejser	153.762	159.000	159.000	197.000	241.000	241.000
Takstkomp	1.000.164	983.000	983.000	1.005.000	979.000	979.000
Bus&Tog "omstigere"	673.561	596.000	593.000	664.000	596.000	596.000
Bef. Værnepligtige	41.809	43.000	43.000	43.000	43.000	43.000
Erhvervs kort	14.140	17.000	17.000	14.000	14.000	14.000
Kontrolafgifter	4.245	9.000	10.000	5.000	-	-
Telebus/taxa indtægter						
<b>Total</b>	<b>20.124.611</b>	<b>19.755.000</b>	<b>19.738.000</b>	<b>19.875.000</b>	<b>20.406.000</b>	<b>20.406.000</b>

### Flextrafik

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Flextur:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexkursørsel.
- **Teletaxa:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et mindreforbrug på knap 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det er en yderligere nedskrivning på 0,1 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 1. kvartal. Årsagen skyldes færre kørsler med Brækket ben end først antaget.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flextur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapørsel i Horsens Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapørsel

Horsens	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	2.414.631	11.868	203	2.393.000	11.800	203	2.393.000	11.800	203	2.665.000	12.150	219
Indtægter	-563.013		-47	-542.000		-46	-542.000		-46	-635.000		-52
<b>Netto udgifter</b>	<b>1.851.618</b>	<b>11.868</b>	<b>156</b>	<b>1.851.000</b>	<b>11.800</b>	<b>157</b>	<b>1.851.000</b>	<b>11.800</b>	<b>157</b>	<b>2.030.000</b>	<b>12.150</b>	<b>167</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexture i Horsens Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexture

Horsens	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	459.754	3.848	119	531.000	4.600	115	578.000	5.500	105	700.000	5.700	123
Indtægter	-266.779		-69	-336.000		-73	-306.000		-56	-385.000		-68
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>192.975</b>	<b>3.848</b>	<b>50</b>	<b>195.000</b>	<b>4.600</b>	<b>42</b>	<b>272.000</b>	<b>5.500</b>	<b>49</b>	<b>315.000</b>	<b>5.700</b>	<b>55</b>
Administrationsomkostninger	88.504	3.848	23	108.100	4.600	24	130.000	5.500	24	137.000	5.700	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>281.479</b>	<b>3.848</b>	<b>73</b>	<b>303.100</b>	<b>4.600</b>	<b>66</b>	<b>402.000</b>	<b>5.500</b>	<b>73</b>	<b>452.000</b>	<b>5.700</b>	<b>79</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Horsens Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Horsens	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	24.040	238	101	30.000	300	100	30.000	300	100	31.000	300	103
Indtægter	-510		-2	-1.000		-3	-1.000		-3	-1.000		-3
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>23.530</b>	<b>238</b>	<b>99</b>	<b>29.000</b>	<b>300</b>	<b>97</b>	<b>29.000</b>	<b>300</b>	<b>97</b>	<b>30.000</b>	<b>300</b>	<b>100</b>
Administrationsomkostninger	7.511	238	32	9.700	300	32	9.700	300	32	10.000	300	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>31.041</b>	<b>238</b>	<b>130</b>	<b>38.700</b>	<b>300</b>	<b>129</b>	<b>38.700</b>	<b>300</b>	<b>129</b>	<b>40.000</b>	<b>300</b>	<b>133</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Horsens Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Horsens	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Brækket ben	187.407	1.431	131	316.000	2.000	158	45.000	1.000	45	162.000	1.100	147
Genoptræning	590.547	5.252	112	597.000	5.200	115	597.000	5.200	115	662.000	5.600	118
Lægekørsel	1.452.388	10.770	135	1.418.000	11.100	128	1.418.000	11.100	128	1.614.000	11.200	144
Special kørsel med børn	71.522	75	954									
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>2.301.864</b>	<b>17.528</b>	<b>131</b>	<b>2.331.000</b>	<b>18.300</b>	<b>127</b>	<b>2.060.000</b>	<b>17.300</b>	<b>119</b>	<b>2.438.000</b>	<b>17.900</b>	<b>136</b>
Brækket ben - adm.omk	27.189	1.431	19	38.000	2.000	19	19.400	1.000	19	21.900	1.100	20
Genoptræning - adm.omk	99.788	5.252	19	101.000	5.200	19	101.000	5.200	19	111.200	5.600	20
Lægekørsel - adm.omk	204.630	10.770	19	210.000	11.100	19	210.000	11.100	19	222.500	11.200	20
Special kørsel med børn - adm.omk	458	75	6	6.000	800	8	6.000	800	8			
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>332.065</b>	<b>17.528</b>	<b>19</b>	<b>355.000</b>	<b>19.100</b>	<b>19</b>	<b>336.400</b>	<b>18.100</b>	<b>19</b>	<b>355.600</b>	<b>17.900</b>	<b>20</b>
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>2.633.929</b>	<b>17.528</b>	<b>150</b>	<b>2.686.000</b>	<b>19.100</b>	<b>141</b>	<b>2.396.400</b>	<b>18.100</b>	<b>132</b>	<b>2.793.600</b>	<b>17.900</b>	<b>156</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Horsens Kommune er samlet set på 4,2 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Horsens	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				3.344.000	3.344.000
PL regulering (2,4 %)				80.256	80.256
Rejsegaranti				-3.319	-3.319
Billetkontrol				-58.000	-58.000
Tælleudstyr				-24.000	-24.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-99.693	-99.693
<b>Bus administration</b>	<b>3.344.000</b>	<b>3.344.000</b>	<b>3.344.000</b>	<b>3.239.243</b>	<b>3.239.243</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>906.000</b>	<b>906.000</b>	<b>906.000</b>	<b>913.000</b>	<b>913.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>4.250.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>4.152.243</b>	<b>4.152.243</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes lavere udgifter på 0,1 mio. kr., sammensat af lavere udgifter til drift af rejsekortudstyr (leasing), højere forventet tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S samt højere udgifter til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S og højere kunderelaterede driftsudgifter.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Horsens Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Horsens Kommune**

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Horsens</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>-66.917</b>	<b>-155.000</b>	<b>-218.000</b>	<b>-218.000</b>	<b>-157.000</b>	<b>-157.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	176.910	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	5.298	6.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-72.215	-161.000	-225.000	-225.000	-164.000	-164.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>1.234.368</b>	<b>1.345.000</b>	<b>1.327.000</b>	<b>1.327.000</b>	<b>1.298.000</b>	<b>1.298.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	873.373	885.000	920.000	920.000	873.000	873.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	286.479	421.000	345.000	345.000	356.000	356.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	74.515	39.000	62.000	62.000	69.000	69.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>1.344.361</b>	<b>1.190.000</b>	<b>1.109.000</b>	<b>1.109.000</b>	<b>1.141.000</b>	<b>1.141.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Horsens Kommune har fået et budget på 58.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Horsens Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 50.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Horsens Kommune**

<b>Horsens</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Billetkontrol administration	0	0	0	58.000	58.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-8.000	-8.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Horsens Kommune**

Rute nr. og rabatrouteang.	In-dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018 Kpl. t. Udg.	
<b>Bybus kørsel</b>								
1	n	Banegården - Sundvej - Bakkesvinget - Stensballe - Banegården	8.885	5.211.486	63.966		8.865	5.394.499
2	n	Banegården - Sundhedshuset - Bakkesvinget - Stensballe Strandvej - Banegården	9.883	5.790.666	71.360		9.906	6.018.061
3	n	Banegården - Åboulevarden - Strandpromenaden - Sundparken - Banegården	3.319	1.946.952	23.918		3.325	2.017.052
4	n	Banegården - Spedalsø - Fjordparken - Nordvej - Banegården	3.342	2.014.882	24.797		3.348	2.091.221
5	n	Banegården - Sundhedshuset - Ternevej - Krokusvej - Banegården	6.800	4.031.986	49.670		6.808	4.188.797
6	n	Banegården - Nansensvej - Vedbæksallé - Banegården	3.414	2.101.004	25.912		3.420	2.185.285
7	n	Banegården - Torstedallé - Learnmark / Ørnstrupvej - Banegården	3.687	2.164.100	26.574		3.692	2.241.065
8	n	Banegården - Østerhåb - Saturnvej - Torstedallé - Banegården	4.509	2.649.248	32.580		4.515	2.747.575
9	n	Banegården - Nørretorv - Forum Horsens - Priorsløkkevej - Banegården	3.291	2.026.569	24.928		3.290	2.102.250
10	n	Banegården - Forum Horsens - Bakkesvinget - Banegården	3.633	2.197.108	27.025		3.647	2.279.137
11	n	Horsens Statsskole - Stensballe	444	670.311	8.189		436	690.584
	n	Dublering på busser		713.852	8.772			739.756
	n	Bonus, brændstofforbrug		607.452	7.464			629.495
	n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		258.813	3.180			268.205
<b>Sum</b>			<b>51.208</b>	<b>32.384.428</b>	<b>398.336</b>		<b>51.252</b>	<b>33.592.984</b>
<b>Lokal kørsel</b>								
112	n	Horsens-Voerladegård (Skanderborg Kommune medfinansierer)	5.601	3.173.656	40.111	49. udbud	5.543	3.418.233
114	n	Horsens - Tørring (Region Midtjylland medfinansierer)	1.584	886.212	12.521	49. udbud	1.734	1.072.867
501	n	Brædstrup - Østbirk	449	269.955	2.505	49. udbud	328	217.191
504	n	Horsens-Hornslyd (Hedensted Kommune og Region Midtjylland medfinansierer)	10	4.771	57	49. udbud	9	5.302
518	n	Horsens-Træden-Brædstrup	569	367.156	2.869	49. udbud	310	316.223
620	R n	Brædstrup-Tønning-Træden-Brædstrup	274	400.418	4.699	50. udbud	241	325.902
621	R n	Brædstrup-Hårup-Nim-Brædstrup	649	554.728	6.629	50. udbud	629	546.288
622	R n	Brædstrup-Tvævej-Brædstrup	597	517.636	6.266	50. udbud	593	526.102
623	R n	Tønning-Træden-Underup-Nim	831	688.885	7.960	50. udbud	815	841.201
624	R n	Brædstrup-Sdr. Vissing-Grædstrup-Brædstrup	504	510.401	6.181	50. udbud	501	473.719
625	R n	Sdr. Vissing-Addit-Voerladegård-Sdr. Vissing	525	503.767	6.145	50. udbud	531	490.963
630	R n	Vestbirk-Gedved-Østbirk	663	560.266	6.869	50. udbud	677	573.679
631	R n	Østbirk-Vestbirk-Yding-Østbirk	527	504.678	6.110	50. udbud	524	487.024
633	R n	Hovedgård-Gedved-Hovedgård	552	514.572	6.263	50. udbud	555	504.417
634	R n	Hovedgård-Søvind-Hovedgård	507	496.255	5.930	50. udbud	488	466.416
635	R n	Hovedgård-Gangsted-Grumstrup	498	492.701	5.963	50. udbud	495	470.213
670	R n	Kørup-Molger-Lund-Egebjerg	395	450.469	5.448	50. udbud	391	411.405
671	n	Lund-Lundum-Egebjerg-Horsens	963	744.514	6.814	49. udbud	735	570.548
672	R n	Hatting-Østerhåbskolen	0	0	5.040	50. udbud	412	423.206
673	R n	Dallerup-Sejet-Tyrsted	494	507.105	5.863	50. udbud	475	458.812
674	R n	Bleid-Nebel-Stensballe	357	434.550	5.248	50. udbud	351	388.506
851	n	Julenatbus	27	11.163	191		27	16.054
852	n	Julenatbus	15	6.411	109		15	9.218
	n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		83.072	1.321			111.386
		Cross border		511.448		Ophører ved udbud		0
<b>Sum</b>			<b>16.591</b>	<b>13.194.785</b>	<b>157.114</b>		<b>16.377</b>	<b>13.124.876</b>
<b>Total Horsens Kommune</b>			<b>67.799</b>	<b>45.579.213</b>	<b>555.449</b>		<b>67.629</b>	<b>46.717.859</b>

# Ikast-Brande Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Ikast-Brande Kommune		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>									
	Kørselsudgifter	13.245.854	12.776.000	13.092.000	12.951.000	175.000	13.286.000	13.286.000	510.000
	Bus IT og øvrige udgifter	29.793	34.000	37.000	37.000	3.000	28.000	28.000	-6.000
	<b>Busudgifter</b>	<b>13.275.646</b>	<b>12.810.000</b>	<b>13.129.000</b>	<b>12.988.000</b>	<b>178.000</b>	<b>13.314.000</b>	<b>13.314.000</b>	<b>504.000</b>
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Netto</b>	<b>13.275.646</b>	<b>12.810.000</b>	<b>13.129.000</b>	<b>12.988.000</b>	<b>178.000</b>	<b>13.314.000</b>	<b>13.314.000</b>	<b>504.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>									
	Udgifter	1.039.160	916.000	1.079.000	1.079.000	163.000	1.120.000	1.120.000	204.000
	Indtægter	-224.115	-197.000	-233.000	-233.000	-36.000	-249.000	-249.000	-52.000
	<b>Netto</b>	<b>815.045</b>	<b>719.000</b>	<b>846.000</b>	<b>846.000</b>	<b>127.000</b>	<b>871.000</b>	<b>871.000</b>	<b>152.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>									
	Vognmandsbetaling	148.873	105.000	203.000	203.000	98.000	265.000	265.000	160.000
	Indtægter	-113.611	-89.000	-127.000	-127.000	-38.000	-180.000	-180.000	-91.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>35.262</b>	<b>16.000</b>	<b>76.000</b>	<b>76.000</b>	<b>60.000</b>	<b>85.000</b>	<b>85.000</b>	<b>69.000</b>
	Administrationsomkostninger	44.965	33.000	60.000	60.000	27.000	70.000	70.000	37.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>80.227</b>	<b>49.000</b>	<b>136.000</b>	<b>136.000</b>	<b>87.000</b>	<b>155.000</b>	<b>155.000</b>	<b>106.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>									
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>									
	Vognmandsbetaling	913.404	0	0	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>913.404</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Administrationsomkostninger	172.843	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.086.247</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>									
	Busdrift administration	744.000	811.000	811.000	811.000	0	791.000	791.000	-20.000
	Handicap administration	253.000	276.000	276.000	276.000	0	304.000	304.000	28.000
	<b>I alt</b>	<b>997.000</b>	<b>1.087.000</b>	<b>1.087.000</b>	<b>1.087.000</b>	<b>0</b>	<b>1.095.000</b>	<b>1.095.000</b>	<b>8.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>									
	Rejsekort (busser)	29.926	9.000	7.000	7.000	-2.000	16.000	16.000	7.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>									
	I alt	0	8.000	7.000	7.000	-1.000	9.000	9.000	1.000
<b>Renter</b>									
	Renteindtægter	-17.723							
	<b>Total - netto</b>	<b>16.266.368</b>	<b>14.682.000</b>	<b>15.212.000</b>	<b>15.071.000</b>	<b>389.000</b>	<b>15.460.000</b>	<b>15.460.000</b>	<b>778.000</b>

Regnskab 2016 til afregning	-738.060
-----------------------------	----------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Ikast-Brande Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes lokalkørslen at give et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. som følge af øget kørsel på rute 171, 172, 182 og 190. Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. fra besparelser på rabatruterne. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der mindredgifter på 0,1 mio. kr., hvilket i høj grad kan tilskrives faldende omkostningsindeks.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

For bybusser er der ikke foretaget væsentlige ændringer. For lokal- og rabatruiter er effekten af 47. udbud indregnet fra K16, hvor cross border også bortfalder. Fra K17 er der udvidelser på lokalruterne 189, 190 og 191, mens dubleringen på rute 190 udgår fra K17, da denne er lagt i vognløb.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Ikast-Brande Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	29.793	34.000	37.000	37.000	28.000	28.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	0	0	0	0	0	0
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>29.793</b>	<b>34.000</b>	<b>37.000</b>	<b>37.000</b>	<b>28.000</b>	<b>28.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ikast-Brande Kommune har gratis kørsel, og dermed ingen indtægter.

### Budget 2018 2. behandling

Ikast-Brande Kommune har gratis kørsel, og dermed ingen indtægter.

#### Flextrafik

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexetur:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexeturskørsel.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Ikast-Brande kommune.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexetur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexetur vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Fra 2017 stopper Ikast-Brande Kommune med Kommunal kørsel.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Ikast-Brande Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Ikast-Brande	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.039.160	3.849	270	916.000	3.600	254	1.079.000	3.800	284	1.120.000	4.000	280
Indtægter	-224.115		-58	-197.000		-55	-233.000		-61	-249.000		-62
<b>Netto udgifter</b>	<b>815.045</b>	<b>3.849</b>	<b>212</b>	<b>719.000</b>	<b>3.600</b>	<b>200</b>	<b>846.000</b>	<b>3.800</b>	<b>223</b>	<b>871.000</b>	<b>4.000</b>	<b>218</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexetur i Ikast-Brande Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexetur

Ikast-Brande	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	148.873	1.955	76	105.000	1.400	75	203.000	2.600	78	265.000	2.900	91
Indtægter	-113.611		-58	-89.000		-64	-127.000		-49	-180.000		-62
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>35.262</b>	<b>1.955</b>	<b>18</b>	<b>16.000</b>	<b>1.400</b>	<b>11</b>	<b>76.000</b>	<b>2.600</b>	<b>29</b>	<b>85.000</b>	<b>2.900</b>	<b>29</b>
Administrationsomkostninger	44.965	1.955	23	32.900	1.400	24	60.000	2.600	23	70.000	2.900	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>80.227</b>	<b>1.955</b>	<b>41</b>	<b>48.900</b>	<b>1.400</b>	<b>35</b>	<b>136.000</b>	<b>2.600</b>	<b>52</b>	<b>155.000</b>	<b>2.900</b>	<b>53</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger



**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Ikast-Brande Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Ikast-Brande	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Brækket ben	22.901	242	95	0	0	0				0	0	0
Dagcenterkørsel	653.217	6.833	96	0	0	0				0	0	0
Lægekørsel	237.286	2.024	117	0	0	0				0	0	0
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>913.404</b>	<b>9.099</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Brækket ben - adm.omk	4.598	242	19	0	0	0				0	0	0
Dagcenterkørsel - adm.omk	129.827	6.833	19	0	0	0				0	0	0
Lægekørsel - adm.omk	38.418	2.024	19	0	0	0				0	0	0
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>172.843</b>	<b>9.099</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>1.086.247</b>	<b>18.198</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Ikast-Brande Kommune er samlet set på 1,1 mio. kr.

Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Ikast-Brande	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				811.000	811.000
PL regulering (2,4 %)				19.464	19.464
Rejsegaranti				-500	-500
Billetkontrol				0	0
Tælleudstyr				-5.000	-5.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-34.161	-34.161
<b>Bus administration</b>	<b>811.000</b>	<b>811.000</b>	<b>811.000</b>	<b>790.803</b>	<b>790.803</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>276.000</b>	<b>276.000</b>	<b>276.000</b>	<b>304.000</b>	<b>304.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>1.087.000</b>	<b>1.087.000</b>	<b>1.087.000</b>	<b>1.094.803</b>	<b>1.094.803</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen er nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016. Dette har resulteret i en lidt større andel af lånet og ydelsesbetalingen for Ikast-Brande Kommune.

Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Ikast-Brande Kommune

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Ikast-Brande</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>24.489</b>	<b>9.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	3	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	36.303	35.000	44.000	44.000	43.000	43.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-11.814	-26.000	-37.000	-37.000	-27.000	-27.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>5.434</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	-	-	-	-	-	-
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	-	-	-	-	-	-
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	5.434	-	-	-	-	-
					-	-
<b>I alt</b>	<b>29.926</b>	<b>9.000</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Ikast-Brande Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
							Kpl.t.	Udg.	
<b>Bybus kørsel</b>									
1		n	Bøggildvej - Stadion Alle - Lille Torv - Park Alle	774	405.375	4.300	596	363.306	
2A		n	Norgesgade - Højris Alle - Grundtvigsvej - Thrigesvej - Kirkegade	723	387.817	5.478	759	462.783	
2B		n	Marienlund - Thrigesvej - Garland	405	234.747	3.173	439	267.700	
		g	Brande bybus	68	44.611	0	0	0	
<b>Sum</b>				<b>1.969</b>	<b>1.072.550</b>	<b>12.950</b>	<b>1.794</b>	<b>1.093.789</b>	
<b>Lokal kørsel</b>									
170	R	n	Ejstrupholm - Hampen - Nr. Snede - Rørbæk - Ejstrupholm	327	290.492	0	0	0	
171		n	Ikast - Tulstrup - Munklinde	840	513.333	7.817	1.093	656.358	
172		n	Ikast - Bording - Pårup	1.495	827.765	9.698	1.467	816.471	
181	R	n	Kløvborg-Boest - Gl. Hampen - Nr. Snede	121	205.940	0	0	0	
182		n	Ikast-Glusted - Nr. Snede	1.512	1.034.555	12.789	1.646	1.062.152	
184	R	n	Kløvborg - Nr. Snede - Kløvborg	281	271.186	0	0	0	
185	R	n	Ejstrupholm - Gludsted - Ejstrupholm	292	254.430	0	0	0	
189		n	Ikast-Ejstrupholm-Brande	1.090	726.874	10.255	Kørselsudvidelse K17	1.287	839.034
190		n	Ikast-Brande-Uhre-Blåhøj	2.599	1.711.071	21.579	Dublering i vognløb fra K17	2.793	1.810.214
190 dub.		n	Dubleringskørsel på rute 190		86.357	0	Dublering i vognløb fra K17	0	0
191		n	Brande-Ejstrupholm-Nr.Snede	1.175	737.371	8.230	Kørselsudvidelse K17	1.073	694.119
		g	Cross border		74.539			0	
			Andre ikke-rutefordelte omkostninger		6.875				
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		109.186	1.342		113.148	
170	R	n	Skolekørsel	293	184.949	5.327	634	444.587	
170	R	n	Ungdomsskolekørsel	89	18.254	407	161	34.164	
173	R	n	Bording Skole	782	497.774	6.013	744	505.565	
174	R	n	Bording Skole	757	488.026	6.021	734	502.948	
175	R	n	Nordre Skole	641	461.204	5.441	551	454.235	
176	R	n	Engesvang Skole	766	500.115	6.097	757	509.295	
177	R	n	Bording-Engesvang-Bording (ungdomsskolekørsel)	73	28.742	0	0	0	
178	R	n	Ikast-Tulstrup-Munklinde-Bording (ungdomsskolekørsel)	115	45.192	0	0	0	
179	R	n	Ikast-Bording-Isenvad (ungdomsskolekørsel)	73	28.735	0	0	0	
180	R	n	Isenvad Skole	809	520.776	6.002	728	501.317	
181	R	n	Kløvborg-Boest-Gl.Hampen-Nørre Snede	302	186.744	5.375	653	448.610	
184	R	n	Nørre Sned-Sandvad-Kløvborg-Nørre Snede	234	172.781	5.002	506	417.321	
185	R	n	Ejstrupholm-Hygild-Smedebæk-Gludsted-Ejstrupholm	254	176.970	5.114	550	426.707	
192	R	n	Brande-Uhre-Brande (ungdomsskolekørsel)	685	457.254	5.672	647	473.858	
192	R	n	Brande-Uhre-Blåhøj-Brande (ungdomsskolekørsel)	141	80.343	506	163	42.428	
193	R	n	Brande-Uhre-Brande	559	388.281	5.363	547	447.894	
195	R	n	Brande-Blåhøj-Brande	677	426.608	5.726	667	478.365	
196	R	n	Brande-Drantum-St.Langkær-Dørslund-Brande	815	506.876	6.115	800	513.273	
			Cross border		153.709		0	0	
<b>Sum</b>				<b>17.797</b>	<b>12.173.304</b>	<b>145.890</b>	<b>18.200</b>	<b>12.192.063</b>	
<b>Total Ikast-Brande Kommune</b>				<b>19.766</b>	<b>13.245.854</b>	<b>158.840</b>	<b>19.994</b>	<b>13.285.851</b>	

## Lemvig Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Lemvig Kommune		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17.ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18.ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>									
	Kørselsudgifter	6.950.807	7.394.000	7.680.000	7.477.000	83.000	7.778.000	7.778.000	384.000
	Bus IT og øvrige udgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Busudgifter</b>	<b>6.950.807</b>	<b>7.394.000</b>	<b>7.680.000</b>	<b>7.477.000</b>	<b>83.000</b>	<b>7.778.000</b>	<b>7.778.000</b>	<b>384.000</b>
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Netto</b>	<b>6.950.807</b>	<b>7.394.000</b>	<b>7.680.000</b>	<b>7.477.000</b>	<b>83.000</b>	<b>7.778.000</b>	<b>7.778.000</b>	<b>384.000</b>
<b>Handicapørsel (Tabel 4)</b>									
	Udgifter	624.231	658.000	658.000	658.000	0	702.000	702.000	44.000
	Indtægter	-117.096	-129.000	-129.000	-129.000	0	-137.000	-137.000	-8.000
	<b>Netto</b>	<b>507.135</b>	<b>529.000</b>	<b>529.000</b>	<b>529.000</b>	<b>0</b>	<b>565.000</b>	<b>565.000</b>	<b>36.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>									
	Vognmandsbetaling	533.040	466.000	568.000	568.000	102.000	614.000	614.000	148.000
	Indtægter	-188.128	-172.000	-199.000	-199.000	-27.000	-210.000	-210.000	-38.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>344.912</b>	<b>294.000</b>	<b>369.000</b>	<b>369.000</b>	<b>75.000</b>	<b>404.000</b>	<b>404.000</b>	<b>110.000</b>
	Administrationsomkostninger	90.781	85.000	99.000	99.000	14.000	108.000	108.000	23.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>435.693</b>	<b>379.000</b>	<b>468.000</b>	<b>468.000</b>	<b>89.000</b>	<b>512.000</b>	<b>512.000</b>	<b>133.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>									
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>									
	Vognmandsbetaling	163.340	137.000	171.000	171.000	34.000	188.000	188.000	51.000
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>163.340</b>	<b>137.000</b>	<b>171.000</b>	<b>171.000</b>	<b>34.000</b>	<b>188.000</b>	<b>188.000</b>	<b>51.000</b>
	Administrationsomkostninger	10.260	8.000	11.000	11.000	3.000	12.000	12.000	4.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>173.600</b>	<b>145.000</b>	<b>182.000</b>	<b>182.000</b>	<b>37.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>55.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>									
	Busdrift administration	281.000	215.000	215.000	215.000	0	249.000	249.000	34.000
	Handicap administration	184.000	169.000	169.000	169.000	0	152.000	152.000	-17.000
	<b>I alt</b>	<b>465.000</b>	<b>384.000</b>	<b>384.000</b>	<b>384.000</b>	<b>0</b>	<b>401.000</b>	<b>401.000</b>	<b>17.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>									
	Rejsekort (busser)	15.263	5.000	4.000	4.000	-1.000	9.000	9.000	4.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>									
	I alt	0	4.000	4.000	4.000	0	4.000	4.000	0
<b>Renter</b>									
	Renteindtægter	-6.873							
<b>Total - netto</b>		<b>8.540.623</b>	<b>8.840.000</b>	<b>9.251.000</b>	<b>9.048.000</b>	<b>208.000</b>	<b>9.469.000</b>	<b>9.469.000</b>	<b>629.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	627.249
------------------------------------	---------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Lemvig Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes rabatruterne at give et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. som følge af mere kørsel end forudsat ved budgetlægning. Dette modsvares af bod til Brande Buslinier på 0,1 mio. kr. grundet manglende dokumentation af chaufførfaciliteter. Prognosen for in-

deksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der mindreudgifter på 0,2 mio. kr., hvilket sammensættes af bod til Brande Buslinier på 0,1 mio. kr. samt reduktioner på rabatruter i forbindelse med køreplansskiftet K17 på 0,1 mio. kr.

### **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselpriisen. Dieselpriisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselpriisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

På baggrund af det 48. udbud, er rute 480, 489 og 491 overgået til rabatruter fra K16. I budgettet for 2018 forventes rabatruterne at fortsætte på niveauet fra K17.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### **Budget 2018 2. behandling**

Intet budget indarbejdet, da Lemvig Kommunes andel er meget begrænset.

#### Indtægter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Lemvig Kommune har gratis kørsel, og dermed ingen indtægter.

### **Budget 2018 2. behandling**

Lemvig Kommune har gratis kørsel, og dermed ingen indtægter.

### **Flextrafik**

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Flextur:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexturskørsel.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Lemvig Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere lægekørsler end først antaget.

### **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flextur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Lemvig Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Lemvig Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Lemvig	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	624.231	1.995	313	658.000	2.200	299	658.000	2.200	299	702.000	2.000	351
Indtægter	-117.096		-59	-129.000		-59	-129.000		-59	-137.000		-69
<b>Netto udgifter</b>	<b>507.135</b>	<b>1.995</b>	<b>254</b>	<b>529.000</b>	<b>2.200</b>	<b>240</b>	<b>529.000</b>	<b>2.200</b>	<b>240</b>	<b>565.000</b>	<b>2.000</b>	<b>283</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Lemvig Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Lemvig	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	533.040	3.947	135	466.000	3.600	129	568.000	4.200	135	614.000	4.500	136
Indtægter	-188.128		-48	-172.000		-48	-199.000		-47	-210.000		-47
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>344.912</b>	<b>3.947</b>	<b>87</b>	<b>294.000</b>	<b>3.600</b>	<b>82</b>	<b>369.000</b>	<b>4.200</b>	<b>88</b>	<b>404.000</b>	<b>4.500</b>	<b>90</b>
Administrationsomkostninger	90.781	3.947	23	84.600	3.600	24	99.000	4.200	24	108.000	4.500	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>435.693</b>	<b>3.947</b>	<b>110</b>	<b>378.600</b>	<b>3.600</b>	<b>105</b>	<b>468.000</b>	<b>4.200</b>	<b>111</b>	<b>512.000</b>	<b>4.500</b>	<b>114</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Lemvig Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Lemvig	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Lægekørsel	163.340	540	302	137.000	400	343	171.000	600	285	188.000	600	313
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>163.340</b>	<b>540</b>	<b>302</b>	<b>137.000</b>	<b>400</b>	<b>343</b>	<b>171.000</b>	<b>600</b>	<b>285</b>	<b>188.000</b>	<b>600</b>	<b>313</b>
Lægekørsel - adm.omk	10.260	540	19	8.000	400	20	11.000	600	18	11.900	600	20
Administrationsomkostninger	10.260	540	19	8.000	400	20	11.000	600	18	11.900	600	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>173.600</b>	<b>540</b>	<b>321</b>	<b>145.000</b>	<b>400</b>	<b>363</b>	<b>182.000</b>	<b>600</b>	<b>303</b>	<b>199.900</b>	<b>600</b>	<b>333</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikelskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Lemvig Kommune er samlet set på 0,4 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Lemvig	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				215.000	215.000
PL regulering (2,4 %)				5.160	5.160
Rejsegaranti				-363	-363
Billetkontrol				0	0
Tælleudstyr				0	0
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				28.964	28.964
<b>Bus administration</b>	<b>215.000</b>	<b>215.000</b>	<b>215.000</b>	<b>248.761</b>	<b>248.761</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>169.000</b>	<b>169.000</b>	<b>169.000</b>	<b>152.000</b>	<b>152.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>384.000</b>	<b>384.000</b>	<b>384.000</b>	<b>400.761</b>	<b>400.761</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen er nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016. Dette har resulteret i en lidt større andel af lånet for Lemvig Kommune.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Lemvig Kommune**

Alle tal i årets priser

Kommune: Lemvig (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>12.544</b>	<b>5.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	3	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	18.448	18.000	22.000	22.000	22.000	22.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-5.904	-13.000	-18.000	-18.000	-13.000	-13.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>2.716</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	-	-	-	-	-	-
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	-	-	-	-	-	-
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	2.716	-	-	-	-	-
					-	-
<b>I alt</b>	<b>15.263</b>	<b>5.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Lemvig Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In-dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
Bybus kørsel									
<b>Sum</b>									
Lokal-kørsel									
480		n	Lemvig-Lomborg-Bøvling	564	278.743	0		0	0
489		n	Lemvig-Thyborøn	373	178.736	0		0	0
491		n	Lemvig-Fjaltring-Bøvling	1.032	505.402	0		0	0
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		-3.671				0
Lilla	R	n	Rute 480,489,491	426	303.471	8.301		932	696.859
Gul	R	n	Rute 480,489,491	584	400.705	10.924		1.277	917.176
Grøn	R	n	Rute 480,489,491	618	421.316	11.483		1.351	964.119
481	R	n	Tangso Skole	636	480.491	6.005		630	503.929
482	R	n	Tangso Skole	754	552.648	6.921		751	580.914
483	R	n	Tangso Skole	631	477.009	5.990		628	502.687
484	R	n	Ramme Skole	304	277.095	3.591		313	301.142
485	R	n	Ramme Skole	484	387.367	4.857		479	407.554
486	R	n	Ramme Skole	515	406.044	5.088		510	426.955
487	R	n	Klinkby Skole	433	355.879	5.002		498	419.683
488	R	n	Klinkby Skole	297	272.483	3.614		316	303.182
496	R	n	Nørre Nissum Skole	499	392.990	5.034		503	422.418
497	R	n	Nørre Nissum Skole	416	345.544	4.350		413	364.892
498	R	n	Nørre Nissum Skole	365	314.355	3.985		365	334.244
499 + a	R	n	Nørre Nissum Skole	881	614.239	7.534		832	632.383
	R		Løse dubleringer		7.962				
			Bød vedrørende manglende oplysninger om chaufførfaciliteter		-18.000				
<b>Sum</b>				<b>9.812</b>	<b>6.950.807</b>	<b>92.680</b>		<b>9.798</b>	<b>7.778.136</b>
<b>Total Lemvig Kommune</b>				<b>9.812</b>	<b>6.950.807</b>	<b>92.680</b>		<b>9.798</b>	<b>7.778.136</b>



# Norddjurs Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Norddjurs Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	15.480.294	15.490.000	16.238.000	16.039.000	549.000	16.805.000	16.910.000	1.420.000
Bus IT og øvrige udgifter	22.822	20.000	23.000	23.000	3.000	30.000	30.000	10.000
<b>Busudgifter</b>	<b>15.503.116</b>	<b>15.510.000</b>	<b>16.261.000</b>	<b>16.062.000</b>	<b>552.000</b>	<b>16.835.000</b>	<b>16.940.000</b>	<b>1.430.000</b>
Indtægter	-1.276.062	-1.191.000	-1.190.000	-1.198.000	-7.000	-1.294.000	-1.294.000	-103.000
Regionalt tilskud	-496.000	-507.000	-507.000	-507.000	0	-512.000	-512.000	-5.000
<b>Netto</b>	<b>13.731.054</b>	<b>13.812.000</b>	<b>14.564.000</b>	<b>14.357.000</b>	<b>545.000</b>	<b>15.029.000</b>	<b>15.134.000</b>	<b>1.322.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	848.419	800.000	848.000	848.000	48.000	896.000	896.000	96.000
Indtægter	-182.776	-184.000	-178.000	-178.000	6.000	-194.000	-194.000	-10.000
<b>Netto</b>	<b>665.643</b>	<b>616.000</b>	<b>670.000</b>	<b>670.000</b>	<b>54.000</b>	<b>702.000</b>	<b>702.000</b>	<b>86.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	2.088.996	2.042.000	2.042.000	2.042.000	0	2.296.000	2.296.000	254.000
Indtægter	-819.477	-812.000	-812.000	-812.000	0	-879.000	-879.000	-67.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.269.519</b>	<b>1.230.000</b>	<b>1.230.000</b>	<b>1.230.000</b>	<b>0</b>	<b>1.417.000</b>	<b>1.417.000</b>	<b>187.000</b>
Administrationsomkostninger	416.760	430.000	430.200	430.200	200	476.000	476.000	46.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.686.279</b>	<b>1.660.000</b>	<b>1.660.200</b>	<b>1.660.200</b>	<b>200</b>	<b>1.893.000</b>	<b>1.893.000</b>	<b>233.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	1.320.390	1.314.000	2.822.000	2.822.000	1.508.000	4.523.000	4.523.000	3.209.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.320.390</b>	<b>1.314.000</b>	<b>2.822.000</b>	<b>2.822.000</b>	<b>1.508.000</b>	<b>4.523.000</b>	<b>4.523.000</b>	<b>3.209.000</b>
Administrationsomkostninger	133.874	145.000	338.000	338.000	193.000	562.000	562.000	417.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.454.264</b>	<b>1.459.000</b>	<b>3.160.000</b>	<b>3.160.000</b>	<b>1.701.000</b>	<b>5.085.000</b>	<b>5.085.000</b>	<b>3.626.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	716.000	767.000	767.000	767.000	0	782.000	782.000	15.000
Handicap administration	169.000	200.000	200.000	200.000	0	228.000	228.000	28.000
<b>I alt</b>	<b>885.000</b>	<b>967.000</b>	<b>967.000</b>	<b>967.000</b>	<b>0</b>	<b>1.010.000</b>	<b>1.010.000</b>	<b>43.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	120.158	115.000	116.000	116.000	1.000	123.000	123.000	8.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	4.000	4.000	4.000	0	5.000	5.000	1.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	10.000	10.000	10.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-1.000	-1.000	-1.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
<b>Letbanesekretariat</b>								
Sekretariatet	39.000	40.000	40.000	40.000	0	41.000	41.000	1.000
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-16.678							
<b>Total - netto</b>	<b>18.564.721</b>	<b>18.673.000</b>	<b>21.181.200</b>	<b>20.974.200</b>	<b>2.301.200</b>	<b>23.897.000</b>	<b>24.002.000</b>	<b>5.329.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	101.023
------------------------------------	---------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Norddjurs Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes bybusserne at give et merforbrug på ca. 0,9 mio. kr., mens der for lokal- og rabatruterne ventes en besparelse på 0,5 mio. kr. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der et mindreforbrug på 0,2 mio. kr., hvor en ændret sammensætning af bybus- og rabatrutekørsel giver en besparelse på 0,1 mio. kr., mens der er en besparelse på 0,1 mio. kr. som følge af faldende omkostningsindeks.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

I forbindelse med det 50. udbud på bybusruter er de nuværende bybuslinjer i Grenaa omdannet til nye linjer med halvtimes drift i myldretiden fra K17. Der indføres en telebus til betjening af borgerne uden for myldretiden. Omlægningen medfører også en udvidelse af bybuskørslen fra K17. For lokalrute 352 er der foretaget en reduktion af dubleringskørsel fra 2017. Udgifter til rabatruterne (åbne skoleruter) reduceres fra K17 som følge af det 50. udbud.

I forhold til den politiske høring er der foretaget småjusteringer på rabatruterne i forbindelse med køreplansopdatering ved sommerkøreplansskiftet i 2017, hvilket medfører en merudgift på 0,1 mio. kr.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Norddjurs Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	22.629	19.000	22.000	22.000	21.000	21.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	193	1.000	1.000	1.000	7.000	7.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			2.000	2.000
<b>Total</b>	<b>22.822</b>	<b>20.000</b>	<b>23.000</b>	<b>23.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes ikke væsentlige afvigelser i forhold til de budgetterede indtægter.

### Budget 2018 2. behandling

Norddjurs Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny ind-

tægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Norddjurs Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	720.836	629.000	626.000	631.000	733.000	733.000
Refusion off peak	12.214	8.000	10.000	24.000	16.000	16.000
Skolekort	35.332	37.000	37.000	37.000	36.000	36.000
Ungdomskort	437.073	447.000	447.000	433.000	443.000	443.000
Ung kort-fritidsrejser	8.542	9.000	9.000	11.000	13.000	13.000
Takstkomp	62.065	61.000	61.000	62.000	53.000	53.000
<b>Total</b>	<b>1.276.062</b>	<b>1.191.000</b>	<b>1.190.000</b>	<b>1.198.000</b>	<b>1.294.000</b>	<b>1.294.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visiterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flextur:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Norddjurs Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et merforbrug på 1,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes hovedsageligt indførelsen af Genoptræningskørsel.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flextur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Norddjurs Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 øges i 2018 på grund af opstart med genoptræningskørsel.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Norddjurs Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Norddjurs	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	848.419	2.869	296	800.000	2.600	308	848.000	3.000	283	896.000	3.000	299
Indtægter	-182.776		-64	-184.000		-71	-178.000		-59	-194.000		-65
<b>Netto udgifter</b>	<b>665.643</b>	<b>2.869</b>	<b>232</b>	<b>616.000</b>	<b>2.600</b>	<b>237</b>	<b>670.000</b>	<b>3.000</b>	<b>223</b>	<b>702.000</b>	<b>3.000</b>	<b>234</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Norddjurs Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Norddjurs	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	2.088.996	18.120	115	2.042.000	18.300	112	2.042.000	18.300	112	2.296.000	19.800	116
Indtægter	-819.477		-45	-812.000		-44	-812.000		-44	-879.000		-44
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>1.269.519</b>	<b>18.120</b>	<b>70</b>	<b>1.230.000</b>	<b>18.300</b>	<b>67</b>	<b>1.230.000</b>	<b>18.300</b>	<b>67</b>	<b>1.417.000</b>	<b>19.800</b>	<b>72</b>
Administrationsomkostninger	416.760	18.120	23	430.200	18.300	24	430.200	18.300	24	476.000	19.800	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>1.686.279</b>	<b>18.120</b>	<b>93</b>	<b>1.660.200</b>	<b>18.300</b>	<b>91</b>	<b>1.660.200</b>	<b>18.300</b>	<b>91</b>	<b>1.893.000</b>	<b>19.800</b>	<b>96</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Norddjurs Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Norddjurs	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Hjælpebidler	85.835	227	378	46.000	175	263	104.000	300	347	117.000	300	390
Brækket ben	942.847	5.258	179	931.000	5.400	172	931.000	5.400	172	1.201.000	6.500	185
Genoptræning	0	0	0	0	0	0	1.450.000	10.000	145	2.900.000	20.000	145
Lægekørsel	291.708	1.561	187	337.000	1.900	177	337.000	1.900	177	305.000	1.500	203
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>1.320.390</b>	<b>7.046</b>	<b>187</b>	<b>1.314.000</b>	<b>7.475</b>	<b>176</b>	<b>2.822.000</b>	<b>17.600</b>	<b>160</b>	<b>4.523.000</b>	<b>28.300</b>	<b>160</b>
Hjælpebidler - adm.omk	4.313	227	19	3.000	200	15	6.000	300	20	6.000	300	20
Brækket ben - adm.omk	99.902	5.258	19	105.000	5.400	19	105.000	5.400	19	129.100	6.500	20
Genoptræning - adm.omk	0	0	0	0	0	0	190.000	10.000	19	397.200	20.000	20
Lægekørsel - adm.omk	29.659	1.561	19	37.000	1.900	19	37.000	1.900	19	29.800	1.500	20
Administrationsomkostninger	133.874	7.046	19	145.000	4.890	30	338.000	17.600	19	562.100	28.300	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>1.454.264</b>	<b>7.046</b>	<b>206</b>	<b>1.459.000</b>	<b>4.890</b>	<b>298</b>	<b>3.160.000</b>	<b>17.600</b>	<b>180</b>	<b>5.085.100</b>	<b>28.300</b>	<b>180</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Norddjurs Kommune er samlet set på 1 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Norddjurs	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				767.000	767.000
PL regulering (2,4 %)				18.408	18.408
Rejsegaranti				-498	-498
Billetkontrol				-10.000	-10.000
Tælleudstyr				-3.000	-3.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				9.820	9.820
<b>Bus administration</b>	<b>767.000</b>	<b>767.000</b>	<b>767.000</b>	<b>781.731</b>	<b>781.731</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>228.000</b>	<b>228.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>967.000</b>	<b>967.000</b>	<b>967.000</b>	<b>1.009.731</b>	<b>1.009.731</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Norddjurs Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Norddjurs Kommune**

Alle tal i årets priser

Kommune: Norddjurs (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>23.791</b>	<b>15.000</b>	<b>14.000</b>	<b>14.000</b>	<b>18.000</b>	<b>18.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	3.650	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	30.017	29.000	33.000	33.000	32.000	32.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-6.226	-14.000	-19.000	-19.000	-14.000	-14.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>92.717</b>	<b>100.000</b>	<b>102.000</b>	<b>102.000</b>	<b>105.000</b>	<b>105.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	56.161	53.000	55.000	55.000	55.000	55.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	31.037	45.000	43.000	43.000	45.000	45.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	5.519	2.000	4.000	4.000	5.000	5.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>120.158</b>	<b>115.000</b>	<b>116.000</b>	<b>116.000</b>	<b>123.000</b>	<b>123.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikselskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Norrdjurs Kommune har fået et budget på 10.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Norrdjurs Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikelskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 9.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Norrdjurs Kommune**

Norrdjurs	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetkontrol administration	0	0	0	10.000	10.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-1.000	-1.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>

### Letbanesekretariatet

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Norddjurs Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018				
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018		
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.	
<b>Bybus kørsel</b>										
1		n	Mogensgade-Trafikterminal-Færgehavnen-Hedebocentret-Mogensgade	1.274	600.567	0	Ophører ved K17	0	0	
2		n	Mogensgade-Dronningens Ferieby-Kattegatcentret-Trafikterminal-Mogensgade	1.050	495.309	0	Ophører ved K17	0	0	
3		n	Mogensgade-Trafikterminal-Sygehuset-Solskrænten-Mogensgade	2.122	1.116.416	0	Ophører ved K17	0	0	
1		n	Ny bybuslinje 1 (Trafikterminalen-Sundhedshuset)			11.274	Opstart fra K17	1.406	934.808	
2		n	Ny bybuslinje 2 (Trafikterminalen-Kattegatcentret)			11.354	Opstart fra K17	1.406	927.082	
3		n	Ny bybuslinje 3 (Trafikterminalen-Åstrupvej)			1.969	Opstart fra K17	251	167.165	
		n	Telebybus			21.981	Opstart fra K17	2.778	1.856.768	
<b>Sum</b>				<b>4.446</b>	<b>2.212.292</b>	<b>46.578</b>		<b>0</b>	<b>5.841</b>	<b>3.885.824</b>
<b>Lokal kørsel</b>										
352		n	Ryomgård-Bønnerup-Grenå	2.958	2.033.245	23.432		2.819	1.977.184	
Dub. 352		n	Dublering på rute 352		199.425	1.254		0	105.753	
Rute 1	R	n	Ørum skole-Stenvad-Fjellerup	718	645.173	7.927	50. udbud	750	608.729	
Rute 2	R	n	Ørum skole-Ramten-Stenvad	700	629.665	7.241	50. udbud	685	567.372	
Rute 3	R	n	Ørum skole-Ginnerup	779	700.452	8.612	50. udbud	815	661.233	
Rute 4	R	n	Voldby og Glesborg skole	294	264.881	3.314	50. udbud	312	252.894	
Rute 4.1	R	n	Vestre Skole - Villersø	257	232.204	3.446	50. udbud	324	251.070	
Rute 5	R	n	Østre Skole-Robstrup-Hamemlev	648	495.664	6.484	50. udbud	669	552.180	
Rute 5.1	R	n	Vester Skole og 10. klasse - Enslev-Dalstrup	729	585.317	6.674	50. udbud	667	569.720	
Rute 5.2	R	n	Søndre Skole og 10. klasse - Allelev-Trustrup	770	558.134	7.197	50. udbud	763	635.238	
Rute 5.3	R	n	10. klasse i gungd.udd. Auning-Ørum-Grenå	603	472.372	6.479	50. udbud	648	540.627	
Rute 6	R	n	Mølleskolen-Trustrup-Glatvad	716	530.223	6.890	50. udbud	732	588.271	
Rute 7	R	n	Toubroskolen-Kærby-Trustrup	850	599.342	7.501	50. udbud	840	649.785	
Rute 8	R	n	Langhøj- og Allingåbro skolen-Lystrup Strand-Ørsted	371	408.457	4.889	50. udbud	365	384.529	
Rute 15.211	R	n	Ørsted-Udbyhøj	211	99.350	7.531	50. udbud	798	663.687	
Rute 9	R	n	Langhøj- og Allingåbro skolen - Gjesing - Nørager	803	612.132	7.620	50. udbud	735	594.004	
Rute 10	R	n	Langhøjskolen - Georgsminde - Tustrup - Lystrup	759	636.203	810	50. udbud	127	69.027	
Rute 10.1	R	n	Auning Skole-Vivild-Allingåbro	116	54.678	7.931	50. udbud	863	682.800	
Rute 11	R	n	Rougsøskolen - Kare - Voer	904	659.893	9.939	50. udbud	1.015	748.783	
Rute 12	R	n	Auning Skole - Øster Alling	1.083	892.286	5.562	50. udbud	425	423.382	
Rute 13	R	n	Auning Skole - Fausing	427	486.865	6.551	50. udbud	623	529.715	
Rute 14	R	n	Auning og Allingåbro Skoler-Hevringholm-Ørsted	627	529.199	383	50. udbud	60	34.121	
Rute 14.1	R	n	Auning Skole-Ørsted-Allingåbro	61	28.801	1.255	50. udbud	200	110.185	
Rute A	R	n	Ungdomsskole - Ørsted - Allingåbro	192	167.290	1.584	50. udbud	165	112.490	
Rute B	R	n	Ungdomsskole - Vivild - Allingåbro	134	117.073	1.114	50. udbud	116	79.361	
Rute C	R	n	Ungdomsskole - Vester Alling - Auning	210	129.744	1.433	50. udbud	183	123.192	
Rute D	R	n	Ungdomsskole - Bønnerup-Fjellerup-Ørum	201	137.233	1.708	50. udbud	206	139.383	
Rute E	R	n	Ungdomsskole - Gjerrild-Fannerup-Ørum	83	56.566	688	50. udbud	83	56.392	
Rute F	R	n	Ungdomsskole - Lyngby - Trustrup - Grenaa	256	136.788	1.650	50. udbud	228	152.807	
Rute G	R	n	Ungdomsskole - Veggerslev - Voldby - Grenaa	132	90.506	1.110	50. udbud	134	90.227	
Svømmekørsel	R	n	Svømmekørsel for Glesborg og Ørum Skole	45	29.614	334	50. udbud	44	25.383	
Svømmekørsel	R	n	Langhøjskolen, Allingåbro skolen og Rougsøskolen	31	14.668	74	50. udbud	12	7.099	
Svømmekørsel	R	n	Østre-, Mølle-, Voldby- og Toubroskolerne samt specialcenter	67	34.559	433	50. udbud	66	37.507	
<b>Sum</b>				<b>16.736</b>	<b>13.268.002</b>	<b>159.049</b>		<b>16.472</b>	<b>13.024.129</b>	
<b>Total Norddjurs Kommune</b>				<b>21.182</b>	<b>15.480.294</b>	<b>205.627</b>		<b>22.314</b>	<b>16.909.953</b>	

## Odder Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Odder Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	6.259.048	6.351.000	6.235.000	6.181.000	-170.000	6.218.000	6.218.000	-133.000
Bus IT og øvrige udgifter	4.134	5.000	5.000	5.000	0	18.000	18.000	13.000
<b>Busudgifter</b>	<b>6.263.182</b>	<b>6.356.000</b>	<b>6.240.000</b>	<b>6.186.000</b>	<b>-170.000</b>	<b>6.236.000</b>	<b>6.236.000</b>	<b>-120.000</b>
Indtægter	-1.473.708	-1.374.000	-1.374.000	-1.382.000	-8.000	-1.494.000	-1.494.000	-120.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>4.789.474</b>	<b>4.982.000</b>	<b>4.866.000</b>	<b>4.804.000</b>	<b>-178.000</b>	<b>4.742.000</b>	<b>4.742.000</b>	<b>-240.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	1.053.542	1.101.000	1.101.000	1.101.000	0	1.183.000	1.183.000	82.000
Indtægter	-201.830	-218.000	-218.000	-218.000	0	-239.000	-239.000	-21.000
<b>Netto</b>	<b>851.712</b>	<b>883.000</b>	<b>883.000</b>	<b>883.000</b>	<b>0</b>	<b>944.000</b>	<b>944.000</b>	<b>61.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	38.353	91.000	91.000	91.000	0	107.000	107.000	16.000
Indtægter	-25.000	-45.000	-45.000	-45.000	0	-52.000	-52.000	-7.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>13.353</b>	<b>46.000</b>	<b>46.000</b>	<b>46.000</b>	<b>0</b>	<b>55.000</b>	<b>55.000</b>	<b>9.000</b>
Administrationsomkostninger	7.360	21.000	21.200	21.200	200	29.000	29.000	8.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>20.713</b>	<b>67.000</b>	<b>67.200</b>	<b>67.200</b>	<b>200</b>	<b>84.000</b>	<b>84.000</b>	<b>17.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	155.798	144.000	144.000	144.000	0	163.000	163.000	19.000
Indtægter	-15.815	-13.000	-13.000	-13.000	0	-17.000	-17.000	-4.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>139.983</b>	<b>131.000</b>	<b>131.000</b>	<b>131.000</b>	<b>0</b>	<b>146.000</b>	<b>146.000</b>	<b>15.000</b>
Administrationsomkostninger	37.209	36.000	35.500	35.500	-500	40.000	40.000	4.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>177.192</b>	<b>167.000</b>	<b>166.500</b>	<b>166.500</b>	<b>-500</b>	<b>186.000</b>	<b>186.000</b>	<b>19.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	481.000	538.000	538.000	538.000	0	461.000	461.000	-77.000
Handicap administration	291.000	338.000	338.000	338.000	0	304.000	304.000	-34.000
<b>I alt</b>	<b>772.000</b>	<b>876.000</b>	<b>876.000</b>	<b>876.000</b>	<b>0</b>	<b>765.000</b>	<b>765.000</b>	<b>-111.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	93.603	115.000	117.000	117.000	2.000	123.000	123.000	8.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	1.000	1.000	1.000	0	1.000	1.000	0
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	10.000	10.000	10.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-1.000	-1.000	-1.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>								
Sekretariatet	39.000	40.000	40.000	40.000	0	41.000	41.000	1.000
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-11.474							
<b>Total - netto</b>	<b>6.732.220</b>	<b>7.131.000</b>	<b>7.016.700</b>	<b>6.954.700</b>	<b>-176.300</b>	<b>6.895.000</b>	<b>6.895.000</b>	<b>-236.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-12.151
------------------------------------	---------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Odder Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes lokalkørslen at give et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. som følge af omlægning af kørsel på rute 1006 fra kontrakt- til dubleringskørsel samt kørselsreduktioner på flere ruter. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.



I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der en mindreudgift på 0,1 mio. kr., hvilket skyldes faldende omkostningsindeks samt færre dubleringsudgifter på rute 1006 end hidtil indregnet.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselpriisen. Dieselpriisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselpriisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

I budgettet for 2018 er der ikke foretaget betydelige ændringer vedrørende bybuskørslen. For lokalruterne er der foretaget nogle modifikationer på kørslen fra K17, primært i form af reduktioner på kørslen. Helårseffekt af dublering på rute 1006 er indregnet. Dubleringen har medført en besparelse på ruteudgifterne, da en kontraktbus er blevet sparet.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Odder Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	3.932	5.000	5.000	5.000	10.000	10.000
Billlettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	202	0	0	0	8.000	8.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>4.134</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>18.000</b>	<b>18.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes ikke væsentlige afvigelser i forhold til de budgetterede indtægter.

### Budget 2018 2. behandling

Odder Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Odder Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	297.168	312.000	311.000	317.000	302.000	302.000
Refusion off peak	6.107	4.000	5.000	12.000	8.000	8.000
Skolekort	935.960	819.000	819.000	819.000	950.000	950.000
Ungdomskort	204.358	209.000	209.000	202.000	207.000	207.000
Ung.kort-fritidsrejser	3.661	4.000	4.000	5.000	5.000	5.000
Takstkomp	26.454	26.000	26.000	27.000	22.000	22.000
Kontrolafgifter		-			-	-
Teletaxa						
<b>Total</b>	<b>1.473.708</b>	<b>1.374.000</b>	<b>1.374.000</b>	<b>1.382.000</b>	<b>1.494.000</b>	<b>1.494.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Flextur:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Teletaxa:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flextur:** Odder Kommune har opstartet Flexturskørsel sommeren 2016 og der er derfor fra 2018 kommet budget herpå.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Odder Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Odder	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.053.542	3.942	267	1.101.000	4.400	250	1.101.000	4.400	250	1.183.000	4.000	296
Indtægter	-201.830		-51	-218.000		-50	-218.000		-50	-239.000		-60
<b>Netto udgifter</b>	<b>851.712</b>	<b>3.942</b>	<b>216</b>	<b>883.000</b>	<b>4.400</b>	<b>201</b>	<b>883.000</b>	<b>4.400</b>	<b>201</b>	<b>944.000</b>	<b>4.000</b>	<b>236</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexture i Odder Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexture

Odder	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	38.353	320	120	91.000	900	101	91.000	900	101	107.000	1.200	89
Indtægter	-25.000		-78	-45.000		-50	-45.000		-50	-52.000		-43
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>13.353</b>	<b>320</b>	<b>42</b>	<b>46.000</b>	<b>900</b>	<b>51</b>	<b>46.000</b>	<b>900</b>	<b>51</b>	<b>55.000</b>	<b>1.200</b>	<b>46</b>
Administrationsomkostninger	7.360	320	23	21.200	900	24	21.200	900	24	29.000	1.200	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>20.713</b>	<b>320</b>	<b>65</b>	<b>67.200</b>	<b>900</b>	<b>75</b>	<b>67.200</b>	<b>900</b>	<b>75</b>	<b>84.000</b>	<b>1.200</b>	<b>70</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Odder Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Odder	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	155.798	1.179	132	144.000	1.100	131	144.000	1.100	131	163.000	1.200	136
Indtægter	-15.815		-13	-13.000		-12	-13.000		-12	-17.000		-14
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>139.983</b>	<b>1.179</b>	<b>119</b>	<b>131.000</b>	<b>1.100</b>	<b>119</b>	<b>131.000</b>	<b>1.100</b>	<b>119</b>	<b>146.000</b>	<b>1.200</b>	<b>122</b>
Administrationsomkostninger	37.209	1.179	32	35.500	1.100	32	35.500	1.100	32	40.000	1.200	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>177.192</b>	<b>1.179</b>	<b>150</b>	<b>166.500</b>	<b>1.100</b>	<b>151</b>	<b>166.500</b>	<b>1.100</b>	<b>151</b>	<b>186.000</b>	<b>1.200</b>	<b>155</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Odder Kommune er samlet set på 0,8 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Odder	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				538.000	538.000
PL regulering (2,4 %)				12.912	12.912
Rejsegaranti				-417	-417
Billetkontrol				-10.000	-10.000
Tælleudstyr				-4.000	-4.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-75.338	-75.338
<b>Bus administration</b>	<b>538.000</b>	<b>538.000</b>	<b>538.000</b>	<b>461.157</b>	<b>461.157</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>338.000</b>	<b>338.000</b>	<b>338.000</b>	<b>304.000</b>	<b>304.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>876.000</b>	<b>876.000</b>	<b>876.000</b>	<b>765.157</b>	<b>765.157</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Odder Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Odder Kommune**

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Odder</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>14.186</b>	<b>11.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	1.213	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	16.056	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-1.870	-4.000	-6.000	-6.000	-4.000	-4.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>78.204</b>	<b>104.000</b>	<b>108.000</b>	<b>108.000</b>	<b>112.000</b>	<b>112.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	58.870	62.000	64.000	64.000	64.000	64.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	15.690	40.000	41.000	41.000	43.000	43.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	3.644	2.000	3.000	3.000	5.000	5.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>93.603</b>	<b>115.000</b>	<b>117.000</b>	<b>117.000</b>	<b>123.000</b>	<b>123.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Odder Kommune har fået et budget på 10.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Odder Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 9.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Odder Kommune**

<b>Odder</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Billetkontrol administration	0	0	0	10.000	10.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-1.000	-1.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>

## Letbanesekretariatet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Odder Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
Bybus kørsel									
1		n	Banegården-Højvænget-Banegården	710	446.970	5.429		700	459.093
2		n	Banegården-Ankjær-Banegården	354	221.256	2.714		350	229.547
3		n	Banegården-Vennelundsvej-Banegården	401	252.396	3.070		396	259.606
<b>Sum</b>				<b>1.465</b>	<b>920.622</b>	<b>11.213</b>		<b>1.446</b>	<b>948.246</b>
Lokal kørsel									
1002		n	Odder-Snærlid-Fensholt-Balle-Svorbæk-Odder	753	508.327	6.359		783	538.049
1003		n	Odder-Rørth-Bjerager-Boulstrup-Randlev-Odder	832	536.156	6.265		777	535.638
1004		n	Odder-Assedrup-Nølev-Saksild-Dyngby-Hov-Odder	859	509.454	6.708		894	579.048
1005		n	Odder-Oldrup-Hundslund-Falling-Ørting-Odder	1.000	596.382	6.508		861	566.990
1006		n	Odder-Hundslund-Trustup-Hundslund-Odder	1.377	926.131	7.880		1.131	667.075
1007		n	Odder-Ørting Gylling-Alrø-Gylling-Ørting-Odder	2.585	1.460.338	17.056		2.409	1.457.961
1008		n	Odder-Hov-Odder	832	536.302	5.158		650	441.896
		n	Kørsel til svømmehal	131	46.719	574		131	48.414
			Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		173.980	2.138			180.293
			Dublering på rute 1006 fra 1/11 2016		44.636	3.013			254.084
<b>Sum</b>				<b>8.369</b>	<b>5.338.426</b>	<b>61.659</b>		<b>7.636</b>	<b>5.269.449</b>
<b>Total Odder Kommune</b>				<b>9.833</b>	<b>6.259.048</b>	<b>72.872</b>		<b>9.082</b>	<b>6.217.695</b>

# Randers Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Randers Kommune		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>									
	Kørselsudgifter	89.188.064	90.054.000	90.741.000	90.200.000	146.000	90.796.000	90.796.000	742.000
	Bus IT og øvrige udgifter	354.870	337.000	366.000	366.000	29.000	1.138.000	1.138.000	801.000
	<b>Busudgifter</b>	<b>89.542.934</b>	<b>90.391.000</b>	<b>91.107.000</b>	<b>90.566.000</b>	<b>175.000</b>	<b>91.934.000</b>	<b>91.934.000</b>	<b>1.543.000</b>
	Indtægter	-30.826.014	-29.691.000	-29.667.000	-29.871.000	-180.000	-31.258.000	-31.258.000	-1.567.000
	Regionalt tilskud	-724.000	-740.000	-740.000	-740.000	0	-747.000	-747.000	-7.000
	<b>Netto</b>	<b>57.992.920</b>	<b>59.960.000</b>	<b>60.700.000</b>	<b>59.955.000</b>	<b>-5.000</b>	<b>59.929.000</b>	<b>59.929.000</b>	<b>-31.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>									
	Udgifter	3.203.223	3.006.000	3.340.000	3.340.000	334.000	3.405.000	3.405.000	399.000
	Indtægter	-590.087	-600.000	-618.000	-618.000	-18.000	-656.000	-656.000	-56.000
	<b>Netto</b>	<b>2.613.136</b>	<b>2.406.000</b>	<b>2.722.000</b>	<b>2.722.000</b>	<b>316.000</b>	<b>2.749.000</b>	<b>2.749.000</b>	<b>343.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>									
	Vognmandsbetaling	437.508	406.000	406.000	406.000	0	504.000	504.000	98.000
	Indtægter	-230.810	-221.000	-221.000	-221.000	0	-260.000	-260.000	-39.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>206.698</b>	<b>185.000</b>	<b>185.000</b>	<b>185.000</b>	<b>0</b>	<b>244.000</b>	<b>244.000</b>	<b>59.000</b>
	Administrationsomkostninger	78.108	78.000	77.600	77.600	-400	94.000	94.000	16.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>284.806</b>	<b>263.000</b>	<b>262.600</b>	<b>262.600</b>	<b>-400</b>	<b>338.000</b>	<b>338.000</b>	<b>75.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>									
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>									
	Vognmandsbetaling	1.625.944	1.716.000	1.564.000	1.564.000	-152.000	1.818.000	1.818.000	102.000
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.625.944</b>	<b>1.716.000</b>	<b>1.564.000</b>	<b>1.564.000</b>	<b>-152.000</b>	<b>1.818.000</b>	<b>1.818.000</b>	<b>102.000</b>
	Administrationsomkostninger	221.331	227.000	222.000	222.000	-5.000	248.000	248.000	21.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.847.275</b>	<b>1.943.000</b>	<b>1.786.000</b>	<b>1.786.000</b>	<b>-157.000</b>	<b>2.066.000</b>	<b>2.066.000</b>	<b>123.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>									
	Busdrift administration	6.143.000	6.613.000	6.613.000	6.613.000	0	5.875.000	5.875.000	-738.000
	Handicap administration	827.000	944.000	944.000	944.000	0	1.065.000	1.065.000	121.000
	<b>I alt</b>	<b>6.970.000</b>	<b>7.557.000</b>	<b>7.557.000</b>	<b>7.557.000</b>	<b>0</b>	<b>6.940.000</b>	<b>6.940.000</b>	<b>-617.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>									
	Rejsekort (busser)	2.781.582	2.678.000	2.638.000	2.638.000	-40.000	2.723.000	2.723.000	45.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>									
	I alt	0	85.000	79.000	79.000	-6.000	98.000	98.000	13.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>									
	Billetkontrol administration			0	0	0	112.000	112.000	112.000
	Kontrolafgifter			0	0	0	-16.000	-16.000	-16.000
	<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>96.000</b>	<b>96.000</b>	<b>96.000</b>
<b>Letbanesekretariat</b>									
	Sekretariatet	39.000	40.000	40.000	40.000	0	41.000	41.000	1.000
<b>Renter</b>									
	Renteindtægter	-137.488							
	<b>Total - netto</b>	<b>72.391.231</b>	<b>74.932.000</b>	<b>75.784.600</b>	<b>75.039.600</b>	<b>107.600</b>	<b>74.980.000</b>	<b>74.980.000</b>	<b>48.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	612.486
------------------------------------	---------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Randers Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes bybusserne at give et mindreforbrug på ca. 0,8 mio. kr. som hovedsageligt skyldes, at eurobonus ophørte fra maj 2017. Lokalruterne ventes at give en besparelse på 0,1 mio. kr. som følge af mindre reduktioner på rute 237 og 238. Rabatruterne forventes at gå i nul trods et fald i køreplantimer, men 50. udbud har medført højere køre-

plantimepriser. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal, er der mindreudgifter på 0,5 mio. kr. Der er mindreforbrug på 0,1 mio. kr. på bybusserne som følge af, at forventning til ekstrakørsel nedjusteres. Rabatruterne viser et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. grundet nye beregninger fra K17. Det faldende omkostningsindeks medfører mindreudgifter på 0,3 mio. kr.

### **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselpriisen. Dieselpriisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselpriisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Der er foretaget forlængelser af flere kontrakter i Randers Kommune. Dette medfører, at eurobonus bortgår fra maj 2017, mens brændstofbonus udgår fra 2018. Den bortgåede eurobonus er allerede indregnet på ruteniveau, hvor besparelsen er ca. 2.300 kr. per måned per bus (23 busser). Der er ikke beregnet passagerbonus for 2016, hvorfor passagerbonussen forventes fordoblet i 2017. Der er ikke foretaget betydelige ændringer på kørselsomfanget på bybus eller lokalruter fra K17. I budgettet er indregnet effekten af det 50. udbud på rabatruterne.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Ingen forventet afvigelse sammenlignet med budgettet på nuværende tidspunkt.

Der forventes højere udgifter til drift og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, men Midttrafik dækker merudgifterne inden for trafikskabets budget, så stigningen ikke får økonomiske konsekvenser for bestillerne i 2017.

### **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien, drift af tælleudstyr samt drift af rutebilstation i Randers flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer, mens drift af rutebilstation fordeles efter afgang. Drift af Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning og udgifter til omflytning af udstyr i forbindelse med bl.a. kontraktskifte fordeles efter andelen af udstyr i busserne. Udgifter til gebyrer ved billetsalg samt til Midttrafik app er fordelt på baggrund af passagerindtægter, mens de resterende udgifter alle er fordelt direkte ud på de konkrete bestillere, udgiften vedrører.

Der er højere udgifter til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår. Forudsætningen for budget 2018 er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.

Tilsvarende er der indregnet udgifter til drift af rutebilstation i Randers (kunde- og holdepladsfaciliteter) og til tælleløsning (bus-IT), hvilket dog har medført en tilsvarende nedsættelse af

administrationsbidraget, da udgifterne som nævnt ovenfor tidligere har ligget under trafikskabet.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Randers Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	333.200	307.000	340.000	340.000	359.000	359.000
Billettering, herunder Midtrafik App og billetgebyrer	21.670	30.000	26.000	26.000	170.000	170.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	608.000	608.000
Rejsegaranti		0			1.000	1.000
<b>Total</b>	<b>354.870</b>	<b>337.000</b>	<b>366.000</b>	<b>366.000</b>	<b>1.138.000</b>	<b>1.138.000</b>

### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr., primært som følge af større off-peak kompensation fra staten end forventet.

#### Budget 2018 2. behandling

Randers Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Randers Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	23.048.158	22.342.000	22.235.000	21.838.000	23.305.000	23.305.000
Refusion off peak	430.547	282.000	367.000	846.000	565.000	565.000
Skolekort	1.844.366	1.642.000	1.642.000	1.642.000	1.872.000	1.872.000
Ungdomskort	2.823.861	2.888.000	2.888.000	2.796.000	2.863.000	2.863.000
Ung.kort - fritidsrejser	263.592	272.000	272.000	338.000	413.000	413.000
Takstkomp	1.718.492	1.689.000	1.689.000	1.727.000	1.681.000	1.681.000
Bus&Tog "omstigere"	1.181.275	1.045.000	1.042.000	1.165.000	1.045.000	1.045.000
Bef. Værnepligtige	72.923	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000
Div. Indtægter			-	-		
Erhvervs kort	18.558	22.000	23.000	18.000	19.000	19.000
Kontrolafgifter	7.242	17.000	17.000	9.000	-	-
Kompensation til Region	(583.000)	(583.000)	(583.000)	(583.000)	(580.000)	(580.000)
<b>Total</b>	<b>30.826.014</b>	<b>29.691.000</b>	<b>29.667.000</b>	<b>29.871.000</b>	<b>31.258.000</b>	<b>31.258.000</b>

### Flextrafik

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexetur:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Randers Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes færre lægekørsler og Brækket ben kørsler.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexetur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexetur vil stige i 2018 på grund af flere ture.



- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Randers Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Randers Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Randers	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	3.203.223	13.226	242	3.006.000	12.300	244	3.340.000	14.000	239	3.405.000	14.000	243
Indtægter	-590.087		-45	-600.000		-49	-618.000		-44	-656.000		-47
<b>Netto udgifter</b>	<b>2.613.136</b>	<b>13.226</b>	<b>198</b>	<b>2.406.000</b>	<b>12.300</b>	<b>196</b>	<b>2.722.000</b>	<b>14.000</b>	<b>194</b>	<b>2.749.000</b>	<b>14.000</b>	<b>196</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexture i Randers Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexture

Randers	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	437.508	3.396	129	406.000	3.300	123	406.000	3.300	123	504.000	3.900	129
Indtægter	-230.810		-68	-221.000		-67	-221.000		-67	-260.000		-67
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>206.698</b>	<b>3.396</b>	<b>61</b>	<b>185.000</b>	<b>3.300</b>	<b>56</b>	<b>185.000</b>	<b>3.300</b>	<b>56</b>	<b>244.000</b>	<b>3.900</b>	<b>63</b>
Administrationsomkostninger	78.108	3.396	23	77.600	3.300	24	77.600	3.300	24	94.000	3.900	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>284.806</b>	<b>3.396</b>	<b>84</b>	<b>262.600</b>	<b>3.300</b>	<b>80</b>	<b>262.600</b>	<b>3.300</b>	<b>80</b>	<b>338.000</b>	<b>3.900</b>	<b>87</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Randers Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Randers	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Hjælpe midler	20.120	108	186	31.000	200	155	31.000	200	155	38.000	200	190
Brækket ben	653.345	4.677	140	717.000	4.500	159	618.000	4.600	134	712.000	5.000	142
Lægekørsel	700.505	4.852	144	744.000	5.100	146	691.000	4.700	147	781.000	5.100	153
Special kørsel med voksne	251.973	2.012	125	224.000	1.900	118	224.000	1.900	118	287.000	2.200	130
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>1.625.944</b>	<b>11.649</b>	<b>140</b>	<b>1.716.000</b>	<b>11.700</b>	<b>147</b>	<b>1.564.000</b>	<b>11.400</b>	<b>137</b>	<b>1.818.000</b>	<b>12.500</b>	<b>145</b>
Hjælpe midler - adm.omk	2.052	108	19	4.000	200	20	4.000	200	20	4.000	200	20
Brækket ben - adm.omk	88.863	4.677	19	87.000	4.500	19	89.000	4.600	19	99.300	5.000	20
Lægekørsel - adm.omk	92.188	4.852	19	99.000	5.100	19	92.000	4.700	20	101.300	5.100	20
Special kørsel med voksne - adm.omk	38.228	2.012	19	37.000	1.900	19	37.000	1.900	19	43.700	2.200	20
Administrationsomkostninger	221.331	11.649	19	227.000	11.700	19	222.000	11.400	19	248.300	12.500	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>1.847.275</b>	<b>11.649</b>	<b>159</b>	<b>1.943.000</b>	<b>11.700</b>	<b>166</b>	<b>1.786.000</b>	<b>11.400</b>	<b>157</b>	<b>2.066.300</b>	<b>12.500</b>	<b>165</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførelsen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Randers Kommune er samlet set på 6,9 mio. kr.

Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Randers	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				6.613.000	6.613.000
PL regulering (2,4 %)				158.712	158.712
Rejsegaranti				-4.586	-4.586
Billetkontrol				-112.000	-112.000
Tælleudstyr				-44.000	-44.000
Rutebilstationer				-608.303	-608.303
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-127.821	-127.821
<b>Bus administration</b>	<b>6.613.000</b>	<b>6.613.000</b>	<b>6.613.000</b>	<b>5.875.003</b>	<b>5.875.003</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>944.000</b>	<b>944.000</b>	<b>944.000</b>	<b>1.065.000</b>	<b>1.065.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>7.557.000</b>	<b>7.557.000</b>	<b>7.557.000</b>	<b>6.940.003</b>	<b>6.940.003</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes et lille mindreforbrug sammenholdt med budgettet, hvilket skyldes forventet højere tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S, der delvis udlignes af højere udgifter til abonnementsbetalingen samt de kunderelaterede driftsudgifter.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Randers Kommunes budget.

Der er indarbejdet en stigning i udgifter til supportaftale for udstyret, der nu er uden for den billigere to-årige garantiperiode, en stigning i udgifter til supportaftale for købet af ekstraudstyret i 2016, ligesom der er budgetteret med højere kunderelaterede udgifter.

Dette har samlet set medført en stigning i rejsekortbudgettet for Randers Kommune på 0,05 mio. kr.

Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Randers Kommune

Alle tal i årets priser

Kommune: Randers (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>696.225</b>	<b>581.000</b>	<b>459.000</b>	<b>459.000</b>	<b>557.000</b>	<b>557.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	185.866	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	825.177	869.000	860.000	860.000	849.000	849.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-128.952	-288.000	-401.000	-401.000	-292.000	-292.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>1.899.490</b>	<b>2.097.000</b>	<b>2.179.000</b>	<b>2.179.000</b>	<b>2.166.000</b>	<b>2.166.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	1.345.279	1.330.000	1.382.000	1.382.000	1.338.000	1.338.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	431.285	710.000	704.000	704.000	722.000	722.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	122.927	57.000	93.000	93.000	106.000	106.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>2.781.582</b>	<b>2.678.000</b>	<b>2.638.000</b>	<b>2.638.000</b>	<b>2.723.000</b>	<b>2.723.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Randers Kommune har fået et budget på 112.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Randers Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 96.000 kr.

Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Randers Kommune

Randers	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetkontrol administration	0	0	0	112.000	112.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-16.000	-16.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>96.000</b>	<b>96.000</b>

## Letbanesekretariatet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.



Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Randers Kommune

Rute nr. og rabatruteang.	In- dex	Strækning	Regnskab 2016			Budget 2018			
			Kpl.	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018 Kpl.t.	Udg.	
<b>Bybus kørsel</b>									
1	g	Nordskillet - Glarbjergvej - Mølleparken - Busterminalen - Vorup - Haslund	9.768	6.262.041	75.628	Budgetberegning K17	9.683	6.367.367	
2	g	Busterminalen - Gørtlervej - Kærsmindedebedet - Helsted	4.947	3.454.772	41.609	Budgetberegning K17	4.904	3.500.156	
3	g	Plantanvej - Jennumparken - Mariagervej - Busterminalen - Vorup - Paderup	9.414	6.675.470	80.569	Budgetberegning K17	9.335	6.774.752	
4	g	Plantanvej - Jennumparken - Mariagervej - Busterminalen - Kristrup - Paderup	10.626	6.381.316	77.226	Budgetberegning K17	10.538	6.504.475	
4	g	Dublering på rute 4		458.419	3.600		0	303.600	
4E	g	Platanvej - Busterminalen - Paderup (fra K13)	1.732	1.245.817	14.809	Budgetberegning K17	1.671	1.251.995	
4E	g	Dublering på rute 4E		630.322	9.600		0	809.600	
5	g	Nordskillet - Glarbjergvej - Mølleparken - Busterminalen - Kristrup - Romalt	10.082	6.870.707	83.086	Budgetberegning K17	9.993	6.988.159	
5	g	Dublering på rute 5		532.670	6.600		0	556.600	
6	g	Nordskillet - Gl. Hobrovej - Busterminalen - Sygehuset - Dronningborg	24.003	15.566.198	189.136	Budgetberegning K17	23.933	15.901.319	
6	g	Dublering på rute 6		144.130	2.040		0	172.040	
7	g	Busterminalen - Vorup Skole - Vorupkær - Tebestrup	1.881	1.379.892	16.857	Budgetberegning K17	1.868	1.420.288	
10	g	Busterminalen - Viborgvej - Hornbæk - Fladbro - Tånåm	3.534	2.446.172	29.387	Budgetberegning K17	3.503	2.467.957	
11	g	Busterminalen - Viborgvej - Hornbæk - (Tånåm)	3.072	2.209.135	26.444	Budgetberegning K17	3.040	2.230.331	
12	g	Busterminalen - Heimdalsvej - Helsted - Rytterskolen - Borup	2.022	1.345.294	16.470	Budgetberegning K17	2.037	1.390.900	
13	g	Rytterskolen - Råsted - Bjergby - Skeivangen - Helsted - Bjerregrav St.	1.064	766.483	9.068	Budgetberegning K17	1.024	766.715	
14	g	Busterminalen - Udbyhøjvej - Rismølleskolen - Tjærby - Gimming - Lem	1.764	1.250.390	15.077	Budgetberegning K17	1.732	1.274.762	
14	g	Dublering på rute 14		258.018	0		0	0	
15	g	Busterminalen - Kristrup - Romalt - Paderup - Stånåm - Brusgård	1.367	955.755	11.558	Budgetberegning K17	1.348	977.140	
16	g	Vorup	2.517	1.796.752	21.726	Budgetberegning K17	2.484	1.836.352	
17	g	Tirsdalens Skole - Søndermarksskolen - Tebestrup	446	333.247	3.942	Budgetberegning K17	429	333.437	
21	g	Blommevej - Jomfruløkken - Hadsundvej - Busterminalen	76	59.786	730	Budgetberegning K17	75	61.694	
21	g	Dublering på rute 21		182.430	2.242		0	189.050	
1-5N	g	Natbus	29	19.180	245	Budgetberegning K17	31	20.609	
1S	g	Natbus	33	22.434	287	Budgetberegning K17	34	24.154	
2N	g	Natbus	34	22.017	283	Budgetberegning K17	36	23.821	
3-4N	g	Natbus	34	23.297	300	Budgetberegning K17	36	25.265	
3-4S	g	Natbus	34	22.130	284	Budgetberegning K17	36	23.895	
5S	g	Natbus	32	21.039	268	Budgetberegning K17	34	22.599	
6N	g	Natbus	32	19.135	248	Budgetberegning K17	34	20.924	
6Ø	g	Natbus	33	19.434	254	Budgetberegning K17	35	21.403	
	g	Afsatte midler til ekstrakørsel og dublering på øvrige ruter			3.600			303.600	
	g	Afsat på baggrund af indeksstigninger						500.000	
	g	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		81.663	1.003			84.626	
	g	Bonus for sparret brændstofforbrug		1.960.140		Udgår fra 2018		0	
	g	Tilfredshedsbonus				Justeret til forventet årsniveau		125.000	
<b>Sum</b>			<b>88.575</b>	<b>63.415.685</b>	<b>744.176</b>		<b>87.873</b>	<b>63.274.586</b>	
<b>Lokal kørsel</b>									
231	n	Randers - Stevnstrup - Langå	5.187	3.549.317	42.917		5.111	3.626.963	
237	n	Randers - Gjerlev - Havndal - Hadsund (NT medfinansierer)	7.090	4.800.296	58.423		7.017	4.935.976	
238	n	Randers - (Møllerup) - Tvede - Øster Tørslev - Udbyhøj	9.049	5.858.426	71.928		9.038	6.073.339	
1091	g	Idrætskørsel	78	60.685	716		75	60.734	
1092	g	Idrætskørsel	73	66.213	778		69	65.859	
1093	g	Idrætskørsel	140	132.455	1.553		133	131.633	
1094	g	Idrætskørsel	273	244.878	2.966		268	251.045	
N231	n	Natbus	41	26.414	302		38	25.457	
N237	n	Natbus	19	11.776	134		18	11.329	
N238	n	Natbus	44	27.792	317		41	26.736	
500	R n	Havndal Skole	732	536.713	7.658		540	740.436	
501A	R n	Havndal Skole	650	485.588	6.418		452	620.484	
501B	R n	Grønhøjsskolen	119	87.156	1.242		88	120.103	
502	R n	Grønhøjsskolen	1.164	870.755	11.412		804	1.103.370	
503	R n	Grønhøjsskolen	619	471.135	5.708		402	551.816	
504	R n	Grønhøjsskolen	735	552.329	7.118		501	688.184	
505	R n	Grønhøjsskolen	460	347.654	4.380		308	423.437	
506	R n	Korsbøjskolen	538	409.843	4.966		350	480.068	
507	R n	Korsbøjskolen	541	412.463	4.996		352	482.985	
508	R n	Korsbøjskolen	687	520.996	6.425		453	621.198	
509	R n	Blicherskolen	663	489.269	6.140		656	524.532	
510	R n	Blicherskolen	541	419.718	5.276		535	450.991	
511	R n	Asferg Skole	474	381.329	4.798		469	410.314	
512	R n	Asferg og Fårup Skole	559	429.683	5.520		567	470.015	
513	R n	Fårup Skole og Bjerregrav Skole	677	496.992	6.243		670	533.262	
514	R n	Bjerregrav Skole	626	467.822	5.879		619	502.239	
515	R n	Langå - Torup - Dagsvad - Langå	657	468.927	6.117		653	514.922	
516	R n	Langå - Laurbjerg - Jøbjerg - Værnum	545	404.960	5.284		543	444.748	
517	R n	Øster Velling - Helstrup - Munkholmsskolen	653	467.021	6.092		650	512.865	
518	R n	Assentoftskolen	527	557.354	7.002		518	582.627	
519	R n	Assentoftskolen	527	557.354	7.002		518	582.627	
105	R n	Svømmekørsel til Blicherskolen	202	114.785	1.637		228	139.269	
205	R n	Halkørsel til Fåruphallen	21	11.844	149		21	12.638	
A	R n	Ungdomsskolekørsel (Langå)	276	159.127	2.344		311	197.209	
A	R n	Ungdomsskolekørsel til Grønhøjsskolen	120	80.847	1.684		185	158.354	
B	R n	Ungdomsskolekørsel til Korsbøjskolen	120	80.847	1.684		185	158.354	
C	R n	Ungdomsskolekørsel til Assentoftskolen	79	33.919	304		49	35.134	
D	R n	Ungdomsskolekørsel, Fårup og Blicherskolen	145	82.492	1.196		167	101.576	
E	R n	Ungdomsskolekørsel, Fårup og Blicherskolen	155	88.122	1.284		179	108.983	
	R n	Svømmekørsel, 10. udbud pakke 6	98	55.453	466		62	39.308	
	R n	Ældre kørsel	619	351.951	0	Ophører fra K17	0	0	
		Kørselskompensation ved reduceret kørsel		99.677					
<b>Sum</b>			<b>36.520</b>	<b>25.772.379</b>	<b>316.458</b>		<b>0</b>	<b>33.841</b>	<b>27.521.117</b>
<b>Total Randers Kommune</b>			<b>125.096</b>	<b>89.188.064</b>	<b>1.060.634</b>		<b>121.714</b>	<b>90.795.702</b>	

## Ringkøbing-Skjern Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Ringkøbing-Skjern Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	25.044.054	25.457.000	24.409.000	24.533.000	-924.000	24.648.000	24.648.000	-809.000
Bus IT og øvrige udgifter	188.496	153.000	164.000	164.000	11.000	221.000	221.000	68.000
<b>Busudgifter</b>	<b>25.232.550</b>	<b>25.610.000</b>	<b>24.573.000</b>	<b>24.697.000</b>	<b>-913.000</b>	<b>24.869.000</b>	<b>24.869.000</b>	<b>-741.000</b>
Indtægter	-3.632.239	-4.255.000	-4.252.000	-4.281.000	-26.000	-3.683.000	-3.683.000	572.000
Regionalt tilskud	-1.661.000	-1.698.000	-1.698.000	-1.698.000	0	-1.715.000	-1.715.000	-17.000
<b>Netto</b>	<b>19.939.311</b>	<b>19.657.000</b>	<b>18.623.000</b>	<b>18.718.000</b>	<b>-939.000</b>	<b>19.471.000</b>	<b>19.471.000</b>	<b>-186.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	1.488.645	1.525.000	1.525.000	1.525.000	0	1.637.000	1.637.000	112.000
Indtægter	-299.036	-309.000	-309.000	-309.000	0	-337.000	-337.000	-28.000
<b>Netto</b>	<b>1.189.609</b>	<b>1.216.000</b>	<b>1.216.000</b>	<b>1.216.000</b>	<b>0</b>	<b>1.300.000</b>	<b>1.300.000</b>	<b>84.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	1.366.818	1.197.000	1.608.000	1.608.000	411.000	1.939.000	1.939.000	742.000
Indtægter	-533.134	-476.000	-588.000	-588.000	-112.000	-710.000	-710.000	-234.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>833.684</b>	<b>721.000</b>	<b>1.020.000</b>	<b>1.020.000</b>	<b>299.000</b>	<b>1.229.000</b>	<b>1.229.000</b>	<b>508.000</b>
Administrationsomkostninger	213.302	207.000	244.000	244.000	37.000	313.000	313.000	106.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.046.986</b>	<b>928.000</b>	<b>1.264.000</b>	<b>1.264.000</b>	<b>336.000</b>	<b>1.542.000</b>	<b>1.542.000</b>	<b>614.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	1.252.000	1.363.000	1.363.000	1.363.000	0	1.404.000	1.404.000	41.000
Handicap administration	445.000	399.000	399.000	399.000	0	380.000	380.000	-19.000
<b>I alt</b>	<b>1.697.000</b>	<b>1.762.000</b>	<b>1.762.000</b>	<b>1.762.000</b>	<b>0</b>	<b>1.784.000</b>	<b>1.784.000</b>	<b>22.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	554.287	596.000	523.000	523.000	-73.000	514.000	514.000	-82.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	20.000	19.000	19.000	-1.000	23.000	23.000	3.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	10.000	10.000	10.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-1.000	-1.000	-1.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-33.840							
<b>Total - netto</b>	<b>24.393.353</b>	<b>24.179.000</b>	<b>23.407.000</b>	<b>23.502.000</b>	<b>-677.000</b>	<b>24.643.000</b>	<b>24.643.000</b>	<b>464.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	174.815
------------------------------------	---------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Ringkøbing-Skjern Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Mindreforbruget findes primært som følge af betydelige reduktioner i rabatrutekørslen i forhold til budgettet for 2017. Dette medfører en besparelse på 1,5 mio. kr. Udgifterne til lokalruter stiger med 0,3 mio. kr. som følge af, at de faste busudgifter har været sat for lavt i hid-

tidigt materiale. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der en merudgift på 0,1 mio. kr. Heraf skyldes 0,3 mio. kr. manglende indregning af faste busudgifter på lokalruter. Dette modsvares af reduktion på rabatruter fra K17 på 0,1 mio. kr., samt det faldende omkostningsindeks, der medfører mindredgifter på 0,1 mio. kr.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

På lokalruterne er mindre ændringer indregnet fra K17, herunder en udvidelse på rute 515 som følge af ændrede skoledistriktsgrænser. Rabatruterne forventes at fortsætte på niveauet fra 2017.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

Der er højere udgifter til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår. Forudsætningen for budget 2018 er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.

Desuden er der højere udgifter til drift af kunde- og holdepladsfaciliteter, da de forventede udgifter til drift af Skjern Rutebilstation er blevet opjusteret.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Ringkøbing-Skjern Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	93.961	93.000	105.000	105.000	105.000	105.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	548	3.000	2.000	2.000	20.000	20.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	93.987	57.000	57.000	57.000	96.000	96.000
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>188.496</b>	<b>153.000</b>	<b>164.000</b>	<b>164.000</b>	<b>221.000</b>	<b>221.000</b>

## Indtægter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes ikke væsentlige afvigelser i forhold til de budgetterede indtægter.

### Budget 2018 2. behandling

Ringkøbing-Skjern Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Ringkøbing-Skjern Kommune

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	1.266.306	1.843.000	1.834.000	1.914.000	1.275.000	1.275.000
Refusion off peak	24.428	16.000	21.000	48.000	32.000	32.000
Skolekort	-	-	-	-	-	-
Ungdomskort	2.591.147	2.650.000	2.650.000	2.565.000	2.627.000	2.627.000
Ung.kort - fritidsrejser	14.644	15.000	15.000	19.000	23.000	23.000
Takstkomp	95.641	94.000	94.000	96.000	92.000	92.000
Bus&Tog "omstigere"	33.576	30.000	30.000	33.000	30.000	30.000
Kontrolafgifter	2.497	3.000	4.000	2.000	-	-
"Kompensation til Region"	(396.000)	(396.000)	(396.000)	(396.000)	(396.000)	(396.000)
<b>Total</b>	<b>3.632.239</b>	<b>4.255.000</b>	<b>4.252.000</b>	<b>4.281.000</b>	<b>3.683.000</b>	<b>3.683.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Flextur:** Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexkurskørsel.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning i handicapkørsler.
- **Flextur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune

#### Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Ringkøbing-Skjern	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.488.645	4.890	304	1.525.000	5.200	293	1.525.000	5.200	293	1.637.000	5.000	327
Indtægter	-299.036		-61	-309.000		-59	-309.000		-59	-337.000		-67
<b>Netto udgifter</b>	<b>1.189.609</b>	<b>4.890</b>	<b>243</b>	<b>1.216.000</b>	<b>5.200</b>	<b>234</b>	<b>1.216.000</b>	<b>5.200</b>	<b>234</b>	<b>1.300.000</b>	<b>5.000</b>	<b>260</b>



**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Ringkøbing-Skjern Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Ringkøbing-Skjern	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.366.818	9.274	147	1.197.000	8.800	136	1.608.000	10.400	155	1.939.000	13.000	149
Indtægter	-533.134		-57	-476.000		-54	-588.000		-57	-710.000		-55
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>833.684</b>	<b>9.274</b>	<b>90</b>	<b>721.000</b>	<b>8.800</b>	<b>82</b>	<b>1.020.000</b>	<b>10.400</b>	<b>98</b>	<b>1.229.000</b>	<b>13.000</b>	<b>95</b>
Administrationsomkostninger	213.302	9.274	23	206.900	8.800	24	244.000	10.400	23	313.000	13.000	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>1.046.986</b>	<b>9.274</b>	<b>113</b>	<b>927.900</b>	<b>8.800</b>	<b>105</b>	<b>1.264.000</b>	<b>10.400</b>	<b>122</b>	<b>1.542.000</b>	<b>13.000</b>	<b>119</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførelsen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Ringkøbing-Skjern Kommune er samlet set på 1,8 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Ringkøbing-Skjern	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				1.363.000	1.363.000
PL regulering (2,4 %)				32.712	32.712
Rejsegaranti				-2.852	-2.852
Billetkontrol				-10.000	-10.000
Tælleudstyr				-9.000	-9.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				30.435	30.435
<b>Bus administration</b>	<b>1.363.000</b>	<b>1.363.000</b>	<b>1.363.000</b>	<b>1.404.295</b>	<b>1.404.295</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>399.000</b>	<b>399.000</b>	<b>399.000</b>	<b>380.000</b>	<b>380.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>1.762.000</b>	<b>1.762.000</b>	<b>1.762.000</b>	<b>1.784.295</b>	<b>1.784.295</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes lavere udgifter til drift af udstyr på 0,1 mio. kr., primært grundet lavere udgifter til leasing.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Ringkøbing-Skjern Kommunes budget.

Til gengæld falder budgettet en smule i forhold til budget 2017, idet der er lavere udgifter til leasing af udstyr.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Ringkøbing-Skjern Kommune**

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Ringkøbing-Skjern (beløb i kr.)</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>143.663</b>	<b>102.000</b>	<b>83.000</b>	<b>83.000</b>	<b>106.000</b>	<b>106.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	18.498	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	174.348	170.000	178.000	178.000	176.000	176.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-30.684	-68.000	-95.000	-95.000	-70.000	-70.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>392.125</b>	<b>494.000</b>	<b>440.000</b>	<b>440.000</b>	<b>408.000</b>	<b>408.000</b>
					-	-
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	159.753	191.000	198.000	198.000	158.000	158.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	210.705	295.000	228.000	228.000	238.000	238.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	21.668	8.000	14.000	14.000	12.000	12.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>554.287</b>	<b>596.000</b>	<b>523.000</b>	<b>523.000</b>	<b>514.000</b>	<b>514.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Ringkøbing-Skjern Kommune har fået et budget på 10.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Ringkøbing-Skjern Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 9.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Ringkøbing-Skjern Kommune**

<b>Ringkøbing-Skjern</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Billetkontrol administration	0	0	0	10.000	10.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-1.000	-1.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Ringkøbing-Skjern Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl. timer	Udgifter	P/I-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
							Kpl.t.	Udg.	
Bybus kørsel									
<b>Sum</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Lokal kørsel									
515		n	Ringkøbing-Tim - Vedersø	2.551	1.468.683	18.510	Udvidelse pga. distriktsgrænser	2.628	1.547.954
560		n	Ringkøbing - Lem - Dejbjerg - Stauning - Skjern	2.795	1.640.922	19.739		2.727	1.668.118
560		n	Dublering på rute 560		255.828	3.144		0	265.111
561		n	Skjern-Boris-Sdr. Felding	1.076	765.569	10.413		1.003	881.061
567		n	Skjern-Faster-Astrup-Fiskbæk-Videbæk	2.038	1.415.538	16.934		1.926	1.430.688
568		n	Skjern-Række Mølle-Videbæk	1.241	883.347	10.775		1.199	910.238
570		n	Ringkøbing - Spjald	2.146	1.291.445	14.804		1.944	1.253.873
580		n	Ringkøbing-Hvide Sande-Bjerregaard	7.129	4.656.303	56.152		6.957	4.745.956
590		n	Skjern-Tarm-Foersum-Sdr.Virum-Lyne-Horne	1.059	807.769	13.347		1.297	1.125.049
592		n	Skjern-Sdr.Vium-Lyne	695	568.200	0		0	0
596		n	Skjern-Hoven-Ørbæk-Sdr. Omme	1.580	936.747	11.072		1.531	918.561
597	R	n	Ådum-Ølgodvej-Vittarpvej-Puglundvej-Ådum	164	121.231	3.257		357	274.358
1580		n	Julenatbus på rute 580	19	11.631	143		19	12.012
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger		246.710	2.820		0	235.000
		n	Cross border		68.842	846			71.340
		n	Kompensation til vognmand for reduceret kørsel		83.553	0		0	0
517	R	n	Tim-Vester Tim-Tim-Stadil-Hee-Tim	574	491.266	5.424		552	456.966
518	R	n	Tim-Torsted-Grønbjerg-Spjald-Hover-Kronheden-Tim	1.081	756.782	8.542		1.002	719.603
551	R	n	Skjern-Lægstedal-Ejstrup-Faster-Skjern	935	802.932	9.158		876	771.570
562	R	n	Højmark-Lem-Højmark	795	615.317	6.234		620	525.228
564	R	n	Rækker Mølle-Finderup-Hanning-Bølling-Rækker Mølle	611	566.497	6.435		570	542.172
566	R	n	Stauning-Skjern-Lem-Dejbjerg-Stauning	626	533.440	6.468		659	544.904
572	R	n	Spjald-Vesterbæk-Opsund-Spjald	816	625.917	6.792		712	572.175
573	R	n	Spjald-Videbæk	1.049	740.670	7.983		909	672.517
574	R	n	Videbæk-Vorgod-Barde	933	631.380	7.116		874	599.523
575	R	n	Egeris-Nr.Vium-Fiskbæk-Skærbæk-Troldhede-Borris	601	511.732	5.792		574	487.936
577	R	n	Videbæk-Herborg-Fiskbæk-Mejericentret-Troldhede	927	629.628	7.290		914	614.156
578	R	n	Videbæk-Fjestervang-Haunstrup	1.480	925.634	11.101		1.439	935.217
578	R	n	Dublering på rute 578		161.600	2.081		0	175.538
591	R	n	Tarm-Lønborg-Skaven-Vostrup-Tarm	847	578.913	5.369		620	452.322
593	R	n	Nr. Bork-Sdr. Bork-Bork Mærsk-Hemmet-Nr. Bork	513	421.878	4.717		444	397.364
594	R	n	Tarm-Præstbro-Ådum-Påbøl-Hoven-Ørbæk-Tarm	1.230	803.775	9.693		1.196	816.582
			Løs dublering		24.373	299		0	25.257
<b>Sum</b>				<b>35.511</b>	<b>25.044.054</b>	<b>292.450</b>	<b>0</b>	<b>33.549</b>	<b>24.648.350</b>
<b>Total Ringkøbing-Skjern Kommune</b>				<b>35.511</b>	<b>25.044.054</b>	<b>292.450</b>		<b>33.549</b>	<b>24.648.350</b>

## Samsø Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Samsø Kommune		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>									
	Kørselsudgifter	4.402.801	2.017.000	2.013.000	2.004.000	-13.000	0	0	-2.017.000
	Bus IT og øvrige udgifter	0	1.000	1.000	1.000	0	0	0	-1.000
	<b>Busudgifter</b>	<b>4.402.801</b>	<b>2.018.000</b>	<b>2.014.000</b>	<b>2.005.000</b>	<b>-13.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.018.000</b>
	Indtægter	-1.006.626	-453.000	-457.000	-461.000	-8.000	0	0	453.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Netto</b>	<b>3.396.175</b>	<b>1.565.000</b>	<b>1.557.000</b>	<b>1.544.000</b>	<b>-21.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.565.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>									
	Udgifter	225.307	182.000	129.000	129.000	-53.000	47.000	47.000	-135.000
	Indtægter	-36.795	-14.000	-22.000	-22.000	-8.000	-8.000	-8.000	6.000
	<b>Netto</b>	<b>188.512</b>	<b>168.000</b>	<b>107.000</b>	<b>107.000</b>	<b>-61.000</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>-129.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>									
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>									
	Vognmandsbetaling	779.323	388.500	388.500	388.500	0	0	0	-388.500
	Indtægter	-133.286	-65.500	-65.500	-65.500	0	0	0	65.500
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>646.037</b>	<b>323.000</b>	<b>323.000</b>	<b>323.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-323.000</b>
	Administrationsomkostninger	176.704	91.000	91.200	91.200	200	0	0	-91.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>822.741</b>	<b>414.000</b>	<b>414.200</b>	<b>414.200</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-414.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>									
	Vognmandsbetaling	176.076	101.000	101.000	65.000	-36.000	0	0	-101.000
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>176.076</b>	<b>101.000</b>	<b>101.000</b>	<b>65.000</b>	<b>-36.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-101.000</b>
	Administrationsomkostninger	39.442	21.000	21.000	16.057	-4.943	0	0	-21.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>215.518</b>	<b>122.000</b>	<b>122.000</b>	<b>81.057</b>	<b>-40.943</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-122.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>									
	Busdrift administration	325.000	150.000	150.000	150.000	0	0	0	-150.000
	Handicap administration	115.000	52.000	52.000	52.000	0	15.000	15.000	-37.000
	<b>I alt</b>	<b>440.000</b>	<b>202.000</b>	<b>202.000</b>	<b>202.000</b>	<b>0</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>	<b>-187.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>									
	Rejsekort (busser)	22.133	0	0	0	0	0	0	0
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>									
	I alt	0	6.000	0	0	-6.000	0	0	-6.000
<b>Renter</b>									
	Renteindtægter	-7.526							
<b>Total - netto</b>		<b>5.077.554</b>	<b>2.477.000</b>	<b>2.402.200</b>	<b>2.348.257</b>	<b>-128.743</b>	<b>54.000</b>	<b>54.000</b>	<b>-2.423.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-154.838
------------------------------------	----------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Samsø Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Udgiftsniveauet forventes at holde. Der er ikke foretaget betydelige ændringer i forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal.

## Budget 2018 2. behandling

Samsø Kommune har intet budget i 2018.

### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

## Budget 2018 2. behandling

Samsø Kommune har intet budget i 2018.

Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Samsø Kommune

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	0	0	0	0	0	0
Billettering, herunder Midttrafik App og billettebyrer	0	1.000	1.000	1.000	0	0
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes ikke væsentlige afvigelser i forhold til de budgetterede indtægter.

## Budget 2018 2. behandling

Samsø Kommune har intet budget i 2018.

### Flextrafik

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** i forhold til budgettet er der en mindre nedgang i forventningen til 2017.
- **Flextur:** Der køres ikke Flextur på Samsø.
- **Teletaxa:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Kommunal kørsel:** Efter hjemtagning af kommunal kørsel på Samsø bliver der ikke længere kørt ture i Midttrafik regi. Regnskabet er endt med et lille mindreforbrug, og der vil af samme årsag ikke blive lavet et forventet regnskab.

## Budget 2018 2. behandling

- **Handicapkørsel:** Samsø Kommune varetager fra sommeren 2017, som udgangspunkt, selv alt intern Handicapkørsel på øen. Midttrafik vil derfor fremover kun varetage den del, der køres på fastlandet (samsinger som skal fragtes på fastlandet). Dette medfører en kraftig reduktion i kørsler via Midttrafik, hvorfor budgettet er nedskrevet tilsvarende. Det er dog endnu ikke helt fastlagt om Midttrafik alligevel skal fortsætte med at håndtere kørsler på Samsø.
- **Flexiture:** Der køres ikke Flextur på Samsø.
- **Teletaxa:** Fra sommeren 2017 hjemtager Samsø al Teletaxa til egen drift, hvorfor Midttrafik ikke længere varetager denne opgave for Samsø.
- **Kommunal kørsel:** Fra sommeren 2017 hjemtager Samsø al Kommunal kørsel til egen drift, hvorfor Midttrafik ikke længere varetager denne opgave for Samsø.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapørsel i Samsø Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapørsel

Samsø	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	225.307	1.049	215	182.000	715	255	129.000	600	215	47.000	200	235
Indtægter	-36.795		-35	-14.000		-20	-22.000		-37	-8.000		-40
<b>Netto udgifter</b>	<b>188.512</b>	<b>1.049</b>	<b>180</b>	<b>168.000</b>	<b>715</b>	<b>235</b>	<b>107.000</b>	<b>600</b>	<b>178</b>	<b>39.000</b>	<b>200</b>	<b>195</b>

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Samsø Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Samsø	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	779.323	5.599	139	388.500	2.850	136	388.500	2.850	136	0	0	0
Indtægter	-133.286		-24	-65.500		-23	-65.500		-23	0		0
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>646.037</b>	<b>5.599</b>	<b>115</b>	<b>323.000</b>	<b>2.850</b>	<b>113</b>	<b>323.000</b>	<b>2.850</b>	<b>113</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	176.704	5.599	32	91.200	2.850	32	91.200	2.850	32	0		0
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>822.741</b>	<b>5.599</b>	<b>147</b>	<b>414.200</b>	<b>2.850</b>	<b>145</b>	<b>414.200</b>	<b>2.850</b>	<b>145</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Samsø Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Samsø	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Genoptræning	61.568	363	170	49.000	250	196	13.000	95	137			
Lægekørsel	114.507	744	154	52.000	350	149	52.000	276	188			
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>176.076</b>	<b>1.107</b>	<b>159</b>	<b>101.000</b>	<b>600</b>	<b>168</b>	<b>65.000</b>	<b>371</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Genoptræning - adm.omk	12.934	363	36	9.000	250	36	3.568	95	38			
Lægekørsel - adm.omk	26.509	744	36	12.000	350	34	12.489	276	45			
Administrationsomkostninger	39.442	1.107	36	21.000	600	35	16.057	371	43	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>215.518</b>	<b>1.107</b>	<b>195</b>	<b>122.000</b>	<b>1.200</b>	<b>102</b>	<b>81.057</b>	<b>742</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Administrationen for Samsø Kommune vedrører udelukkende handicapadministration, da der ikke længere drives busdrift igennem Midttrafik på Samsø. Fordelingsnøglen for handicapadministrationen er baseret på turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Samsø Kommune er 15.000 kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Samsø	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				150.000	150.000
PL regulering (2,4 %)				3.600	3.600
Rejsegaranti				0	0
Billetkontrol				0	0
Tælleudstyr				0	0
Rutebilstationer				0	0
Samsø				-153.600	-153.600
Øvrige ændringer *				0	0
<b>Bus administration</b>	<b>150.000</b>	<b>150.000</b>	<b>150.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>52.000</b>	<b>52.000</b>	<b>52.000</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>202.000</b>	<b>202.000</b>	<b>202.000</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Samsø Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.	In-	dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
				Kpl.	Udgifter	P/I-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
Rutenr.	R			timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
Bybus kørsel									
Sum									
Lokal-kørsel									
131		n	Nordby-Tranebjerg - Kolby Kås	6.450	4.377.727		Hjemtager ruten fra K17	0	0
		n	Dublering		13.442				0
			Kompensation for reduceret kørsel		11.633				0
Sum				6.450	4.402.801			0	0
<b>Total Samsø Kommune</b>				<b>6.450</b>	<b>4.402.801</b>			<b>0</b>	<b>0</b>

## Silkeborg Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Silkeborg Kommune		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>									
	Kørselsudgifter	56.822.674	53.730.000	53.952.000	53.458.000	-272.000	53.581.000	53.581.000	-149.000
	Bus IT og øvrige udgifter	845.967	441.000	438.000	438.000	-3.000	412.000	412.000	-29.000
	<b>Busudgifter</b>	<b>57.668.641</b>	<b>54.171.000</b>	<b>54.390.000</b>	<b>53.896.000</b>	<b>-275.000</b>	<b>53.993.000</b>	<b>53.993.000</b>	<b>-178.000</b>
	Indtægter	-23.732.210	-24.866.000	-24.841.000	-25.012.000	-146.000	-24.064.000	-24.064.000	802.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Netto</b>	<b>33.936.431</b>	<b>29.305.000</b>	<b>29.549.000</b>	<b>28.884.000</b>	<b>-421.000</b>	<b>29.929.000</b>	<b>29.929.000</b>	<b>624.000</b>
<b>Handicapørsel (Tabel 4)</b>									
	Udgifter	2.784.469	2.744.000	2.876.000	2.876.000	132.000	3.100.000	3.100.000	356.000
	Indtægter	-560.498	-555.000	-581.000	-581.000	-26.000	-639.000	-639.000	-84.000
	<b>Netto</b>	<b>2.223.971</b>	<b>2.189.000</b>	<b>2.295.000</b>	<b>2.295.000</b>	<b>106.000</b>	<b>2.461.000</b>	<b>2.461.000</b>	<b>272.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>									
	Vognmandsbetaling	1.218.160	614.000	763.000	763.000	149.000	884.000	884.000	270.000
	Indtægter	-668.358	-218.000	-470.000	-470.000	-252.000	-549.000	-549.000	-331.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>549.802</b>	<b>396.000</b>	<b>293.000</b>	<b>293.000</b>	<b>-103.000</b>	<b>335.000</b>	<b>335.000</b>	<b>-61.000</b>
	Administrationsomkostninger	284.786	99.000	142.000	142.000	43.000	183.000	183.000	84.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>834.588</b>	<b>495.000</b>	<b>435.000</b>	<b>435.000</b>	<b>-60.000</b>	<b>518.000</b>	<b>518.000</b>	<b>23.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>									
	Vognmandsbetaling	211.407	206.000	222.000	222.000	16.000	242.000	242.000	36.000
	Indtægter	-16.811	-19.000	-15.000	-15.000	4.000	-18.000	-18.000	1.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>194.596</b>	<b>187.000</b>	<b>207.000</b>	<b>207.000</b>	<b>20.000</b>	<b>224.000</b>	<b>224.000</b>	<b>37.000</b>
	Administrationsomkostninger	33.611	13.000	36.000	36.000	23.000	40.000	40.000	27.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>228.207</b>	<b>200.000</b>	<b>243.000</b>	<b>243.000</b>	<b>43.000</b>	<b>264.000</b>	<b>264.000</b>	<b>64.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>									
	Vognmandsbetaling	2.269.361	2.603.000	2.300.000	2.178.000	-425.000	2.633.000	2.633.000	30.000
	Indtægter	-28.200	-60.000	-50.000	-50.000	10.000	-31.000	-31.000	29.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.241.161</b>	<b>2.543.000</b>	<b>2.250.000</b>	<b>2.128.000</b>	<b>-415.000</b>	<b>2.602.000</b>	<b>2.602.000</b>	<b>59.000</b>
	Administrationsomkostninger	301.131	332.000	303.500	281.900	-50.100	350.000	350.000	18.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>2.542.292</b>	<b>2.875.000</b>	<b>2.553.500</b>	<b>2.409.900</b>	<b>-465.100</b>	<b>2.952.000</b>	<b>2.952.000</b>	<b>77.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>									
	Busdrift administration	4.001.000	4.317.000	4.317.000	4.317.000	0	4.202.000	4.202.000	-115.000
	Handicap administration	874.000	913.000	913.000	913.000	0	989.000	989.000	76.000
	<b>I alt</b>	<b>4.875.000</b>	<b>5.230.000</b>	<b>5.230.000</b>	<b>5.230.000</b>	<b>0</b>	<b>5.191.000</b>	<b>5.191.000</b>	<b>-39.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>									
	Rejsekort (busser)	1.567.989	1.392.000	1.352.000	1.352.000	-40.000	1.326.000	1.326.000	-66.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>									
	I alt	0	64.000	60.000	60.000	-4.000	74.000	74.000	10.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>									
	Billetkontrol administration			0	0	0	73.000	73.000	73.000
	Kontrolafgifter			0	0	0	-10.000	-10.000	-10.000
	<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>63.000</b>	<b>63.000</b>	<b>63.000</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>									
	Sekretariatet	39.000	40.000	40.000	40.000	0	41.000	41.000	1.000
<b>Renter</b>									
	Renteindtægter	-95.834							
	<b>Total - netto</b>	<b>46.151.645</b>	<b>41.790.000</b>	<b>41.757.500</b>	<b>40.948.900</b>	<b>-841.100</b>	<b>42.819.000</b>	<b>42.819.000</b>	<b>1.029.000</b>
	<b>Total uden Kan-kørsel</b>	<b>43.609.353</b>	<b>38.915.000</b>	<b>39.204.000</b>	<b>38.539.000</b>	<b>-376.000</b>	<b>39.867.000</b>	<b>39.867.000</b>	<b>952.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-1.014.122
Heraf Kommunal	575.478
Heraf Flextele	-350.022
Heraf rest	-1.239.579

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Silkeborg Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet forventes bybusserne at give et mindreforbrug på ca. 0,5 mio. kr. som følge af køreplanændringer fra K17. Lokalkørslen forventes at give et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr., hvilket primært skyldes ophør af dublering på rute 34 fra december 2016. Prognosen



for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der mindreudgifter for 0,5 mio. kr. Mindreudgifterne skyldes mindreudgifter på 0,2 mio. kr. på bybusserne, blandt andet som følge af reduktion af forventning til dubleringsudgifter. Derudover forventes reduktion på lokalruterne på 0,2 mio. kr., da rute 35 ikke udvides som indregnet i forbindelse med seneste kvartalsopfølgning. Det faldende omkostningsindeks medfører en besparelse på 0,1 mio. kr.

### **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018. En andel af udgifterne afregnes efter gasindekset, hvor en fremskrivning på 1,1 % fra 2017 til 2018 er anvendt.

Der er foretaget udvidelse i bybuskørslen fra K17, men grundet bedre busudnyttelse ventes udvidelsen ikke at give merudgifter. Budgettet for 2018 er opdateret med aktuelle dubleringsaftaler, og der er tillagt en pulje på 0,2 mio. kr. til løse dubleringer/ekstrakørsel på bybusserne. På lokalruterne er indregnet justeringer fra K17. Dublering på lokalrute 34 antages at opføre fra december 2016. Rabatruterne forventes at fortsætte på niveauet fra 2017.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Ingen forventet afvigelse sammenlignet med budgettet på nuværende tidspunkt.

Der forventes højere udgifter til drift og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, men Midttrafik dækker merudgifterne inden for trafikskabsbudget, så stigningen ikke får økonomiske konsekvenser for bestillerne i 2017.

### **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

Silkeborg Kommunes særlige aftale for drift af realtidsløsning, Wi-Fi og Infotainment (Mixturprojektet) udløber ultimo 2017 og forventes ikke at blive forlænget. Det er i stedet forudsat, at realtid og Wi-Fi kommer ind under Midttrafiks generelle kontrakt for drift af realtid og Wi-Fi. Der skal i august/september ske en afklaring af, om der fortsat skal være Infotainment i bybusserne i Silkeborg.

Der forventes højere udgifter til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår. Forudsætningen for budget 2018 er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodkort, idet periodkortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Silkeborg Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	740.072	325.000	325.000	325.000	170.000	170.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	3.564	20.000	17.000	17.000	130.000	130.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	102.332	96.000	96.000	96.000	105.000	105.000
Rejsegaranti		0			7.000	7.000
<b>Total</b>	<b>845.967</b>	<b>441.000</b>	<b>438.000</b>	<b>438.000</b>	<b>412.000</b>	<b>412.000</b>

### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr., primært som følge af større off-peak kompensation fra staten end forventet.

#### Budget 2018 2. behandling

Silkeborg Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Silkeborg Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	13.849.736	15.148.000	15.076.000	14.893.000	14.092.000	14.092.000
Refusion off peak	259.549	170.000	221.000	510.000	340.000	340.000
Skolekort	4.803.504	4.780.000	4.780.000	4.780.000	4.875.000	4.875.000
Ungdomskort	2.615.592	2.675.000	2.675.000	2.590.000	2.652.000	2.652.000
Ung.kort - fritidsrejser	158.643	159.000	159.000	197.000	248.000	248.000
Takstkomp	1.089.701	1.071.000	1.070.000	1.095.000	1.010.000	1.010.000
Bus&Tog "omstigere"	896.385	793.000	793.000	887.000	793.000	793.000
Bef. Værnepligtige	46.671	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000
Erhvervs kort	6.186	7.000	7.000	6.000	6.000	6.000
Kontrolafgifter	6.243	10.000	12.000	6.000	-	-
Telebus/taxa						
<b>Total</b>	<b>23.732.210</b>	<b>24.861.000</b>	<b>24.841.000</b>	<b>25.012.000</b>	<b>24.064.000</b>	<b>24.064.000</b>

### Flextrafik

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexkur:** Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexkurskørsel.
- **Teletaxa:** Der forventes et lille merforbrug i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere kørsler end først antaget
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes færre genoptræningskørsler og lægekørsler end først antaget. I forhold til forventet regnskab 1. kvartal er der forventet regnskab nedskrevet med 0,1 mio. kr.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning i handicapkørsler.
- **Flexitur:** Silkeborg Kommune indførte i 2017 knudepunkter (i stedet for at kunne blive kørt fra adresse til adresse i Silkeborg midtby, kan man fremover kun bliver kørt til/fra udvalgte punkter i midtbyen) på deres Flexkurskørsel, hvilket forventes at påvirke turantallet kraftigt, hvorfor kørselsomkostninger falder tilsvarende.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Silkeborg Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Silkeborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	2.784.469	11.696	238	2.744.000	11.900	231	2.876.000	12.000	240	3.100.000	13.000	238
Indtægter	-560.498		-48	-555.000		-47	-581.000		-48	-639.000		-49
<b>Netto udgifter</b>	<b>2.223.971</b>	<b>11.696</b>	<b>190</b>	<b>2.189.000</b>	<b>11.900</b>	<b>184</b>	<b>2.295.000</b>	<b>12.000</b>	<b>191</b>	<b>2.461.000</b>	<b>13.000</b>	<b>189</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Silkeborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Silkeborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.218.160	12.382	88	614.000	4.200	146	763.000	6.100	125	884.000	7.600	116
Indtægter	-668.358		-53	-218.400		-52	-470.000		-77	-549.000		-72
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>549.802</b>	<b>12.382</b>	<b>35</b>	<b>395.600</b>	<b>4.200</b>	<b>94</b>	<b>293.000</b>	<b>6.100</b>	<b>48</b>	<b>335.000</b>	<b>7.600</b>	<b>44</b>
Administrationsomkostninger	284.786	12.382	23	98.700	4.200	24	142.000	6.100	23	183.000	7.600	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>834.588</b>	<b>12.382</b>	<b>58</b>	<b>405.000</b>	<b>12.300</b>	<b>33</b>	<b>435.000</b>	<b>6.100</b>	<b>71</b>	<b>405.000</b>	<b>7.600</b>	<b>53</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Silkeborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Silkeborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	211.407	1.065	199	206.000	400	515	222.000	1.100	202	242.000	1.200	202
Indtægter	-16.811		-16	-19.000		-48	-15.000		-14	-18.000		-15
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>194.596</b>	<b>1.065</b>	<b>183</b>	<b>187.000</b>	<b>400</b>	<b>468</b>	<b>207.000</b>	<b>1.100</b>	<b>188</b>	<b>224.000</b>	<b>1.200</b>	<b>187</b>
Administrationsomkostninger	33.611	1.065	32	12.900	400	32	36.000	1.100	33	40.000	1.200	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>228.207</b>	<b>1.065</b>	<b>214</b>	<b>199.900</b>	<b>400</b>	<b>500</b>	<b>243.000</b>	<b>1.100</b>	<b>221</b>	<b>264.000</b>	<b>1.200</b>	<b>220</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Silkeborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Silkeborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Hjælpebidler	35.294	121	292	40.000	100	400	40.000	100	400	60.000	200	300
Brækket ben	277.869	1.846	151	319.000	2.000	160	319.000	2.000	160	446.000	2.800	159
Genoptræning	1.440.270	10.008	144	1.631.000	10.900	150	1.387.000	9.400	148	1.568.000	10.600	148
Genoptræning egenbetaling	-28.200	10.008	-3	-60.000	10.900	-6	-50.000	10.900	-5	-31.000	10.600	-3
Handicap og Psykiatri	990	4	248					10	100	1.000	20	50
Lægekørsel	514.936	3.870	133	553.000	4.100	135	431.000	3.000	144	558.000	4.000	140
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>2.269.361</b>	<b>15.849</b>	<b>143</b>	<b>2.543.000</b>	<b>17.100</b>	<b>149</b>	<b>2.178.000</b>	<b>14.510</b>	<b>150</b>	<b>2.633.000</b>	<b>17.620</b>	<b>149</b>
Hjælpebidler - adm.omk	2.299	121	19	1.900	100	19	1.900	100	19	4.000	200	20
Brækket ben - adm.omk	35.074	1.846	19	38.800	2.000	19	38.800	2.000	19	55.600	2.800	20
Genoptræning - adm.omk	190.152	10.008	19	211.700	10.900	19	183.000	9.400	19	210.600	10.600	20
Handicap og Psykiatri - adm. omk	76	4	19				200	10	20	400	20	20
Lægekørsel - adm.omk	73.530	3.870	19	79.600	4.100	19	58.000	3.000	19	79.500	4.000	20
Administrationsomkostninger	301.131	15.849	19	332.000	17.100	19	281.900	14.510	19	350.100	17.620	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>2.542.292</b>	<b>15.849</b>	<b>160</b>	<b>2.875.000</b>	<b>17.100</b>	<b>168</b>	<b>2.459.900</b>	<b>14.510</b>	<b>170</b>	<b>2.983.100</b>	<b>17.620</b>	<b>169</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Silkeborg Kommune er samlet set på 5,2 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Silkeborg	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				4.317.000	4.317.000
PL regulering (2,4 %)				103.608	103.608
Rejsegaranti				-4.753	-4.753
Billetkontrol				-73.000	-73.000
Tælleudstyr				-32.000	-32.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-108.898	-108.898
<b>Bus administration</b>	<b>4.317.000</b>	<b>4.317.000</b>	<b>4.317.000</b>	<b>4.201.957</b>	<b>4.201.957</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>913.000</b>	<b>913.000</b>	<b>913.000</b>	<b>989.000</b>	<b>989.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>5.230.000</b>	<b>5.230.000</b>	<b>5.230.000</b>	<b>5.190.957</b>	<b>5.190.957</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Silkeborg Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Silkeborg Kommune**

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Silkeborg</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>-91.704</b>	<b>-212.000</b>	<b>-297.000</b>	<b>-297.000</b>	<b>-214.000</b>	<b>-214.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	248.657	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	6.261	7.000	8.000	8.000	8.000	8.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-97.966	-219.000	-305.000	-305.000	-222.000	-222.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>1.411.036</b>	<b>1.604.000</b>	<b>1.649.000</b>	<b>1.649.000</b>	<b>1.540.000</b>	<b>1.540.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	1.038.071	1.114.000	1.157.000	1.157.000	1.030.000	1.030.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	278.816	442.000	414.000	414.000	429.000	429.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	94.148	48.000	78.000	78.000	81.000	81.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>1.567.989</b>	<b>1.392.000</b>	<b>1.352.000</b>	<b>1.352.000</b>	<b>1.326.000</b>	<b>1.326.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Silkeborg Kommune har fået et budget på 73.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Silkeborg Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 63.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Silkeborg Kommune**

<b>Silkeborg</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Billetkontrol administration	0	0	0	73.000	73.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-10.000	-10.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>63.000</b>	<b>63.000</b>

## Letbanesekretariatet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Silkeborg Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
<b>Bybus kørsel</b>									
1		gas	Sygehuset - Sensommervej - Resenbro	5.156	2.972.311	37.545		5.596	3.322.298
Dub. 1		gas	Dubleringskørsel på rute 1		115.544	0		0	0
2		gas	Nytorv - Hvinningdal - Balle Kirkevej	5.142	2.914.692	34.251		5.194	3.097.774
3		gas	Lysbro - Hvinningdal Skole	3.740	2.132.690	21.693		3.379	2.010.945
4		gas	Remstruplund - Virklund	3.642	2.053.884	24.149		3.769	2.236.379
5		gas	Lysbro - Funder	4.070	2.299.556	24.701		3.846	2.190.070
6		gas	Nørrevænget - Balle Kirkevej - Hvinningdal	6.156	3.603.465	39.696		6.132	3.531.192
7		gas	Sejs - Svejbæk	4.990	2.857.309	35.099		5.321	3.115.233
Dub. 7		gas	Dubleringskørsel på rute 7		282.837	0		0	0
8		gas	Lupinvej - Dalvejen - Nordre Højmarksvej	5.450	3.155.201	33.926		5.353	3.142.516
9		gas	Oslovej - Stockholmsvej - Nørreskov Bakke	6.614	3.888.708	46.121		6.991	4.107.400
Dub. 9		gas	Dubleringskørsel på rute 9		123.186	0		0	0
10		gas	Lyngbygade - Silkeborg Bad - Gjessø	2.741	1.566.292	14.455		2.216	1.301.918
Dub. 10		gas	Dubleringskørsel på rute 10		52.085	0		0	0
11		gas	Nørreskov Bakke - Arendalsvej - Oslovej	7.118	4.159.094	47.306		7.258	4.195.164
Dub. 11		gas	Dubleringskørsel på rute 11		454.769	5.093		0	468.047
12		gas	Kejlstрупvej - Teknisk skole - Tietgensvej	3.115	1.848.229	18.621		2.935	1.668.505
Dub. 12		gas	Dubleringskørsel på rute 12		227.311	2.545		0	233.948
1N		gas	Natbus rute 1	40	21.493	125		28	11.304
2N		gas	Natbus rute 2	42	22.004	133		30	11.969
3N		gas	Natbus rute 3	29	15.760	0		0	0
4N		gas	Natbus rute 4	29	15.520	92		21	8.312
5N		gas	Natbus rute 5	34	17.741	107		24	9.642
6N		gas	Natbus rute 6	46	24.153	0		0	0
7N		gas	Natbus rute 7	39	20.430	122		28	10.972
8N		gas	Natbus rute 8	41	22.382	129		29	11.637
9N		gas	Natbus rute 9	41	21.533	0		0	0
10N		gas	Natbus rute 10	32	16.517	100		23	8.977
11N		gas	Natbus rute 11	32	17.412	118		27	10.639
			Pulje til løse dubleringer			2.400			202.400
		gas	Andre ikke rutefordelte omkostninger		3.396.064	0			7.000
		gas	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		213.487	2.391			219.720
			Cross border		139.513				0
<b>Sum</b>				<b>58.337</b>	<b>38.671.171</b>	<b>390.918</b>		<b>58.197</b>	<b>35.133.959</b>
<b>Lokal kørsel</b>									
31		n	Lemming-Serup-Skagkær-Silkeborg	3.020	1.748.623	20.191		2.962	1.705.250
32		n	Kragelund-Øster Bording-Silkeborg	2.578	1.588.564	18.558		2.568	1.567.053
34		n	Sejs-Hårup-Linå-Møllerup-Laven	1.103	879.212	9.884		1.055	838.380
Dub. 34		n	Dubleringskørsel på rute 34		201.528	0		0	0
35		n	Frederiksdal-Kragelund-Funder	1.393	1.007.646	14.788		1.863	1.232.700
36		n	Øster Bording-Kragelund-Skægskær-Midtbyen-Gymnasiet	188	110.267	1.298		172	110.731
215N		n	Julenatbus: Silkeborg-Them-Bryrup	26	12.899	145		21	12.191
223N		n	Julenatbus: Silkeborg-Voel-Gjern-Sorring	33	19.183	188		26	15.809
313		n	Silkeborg-Fårvang-(Thorsø)	3.616	2.176.421	27.746		3.589	2.355.045
Dub. 313		n	Dubleringskørsel på rute 313		198.345	2.437		0	205.543
801		n	Kjellerup-Vium-Hvam	2.220	1.411.892	16.997		2.167	1.437.317
802		n	Kjellerup-Gråmose-Vinderslev	1.825	1.149.439	13.570		1.762	1.147.024
803		n	Kjellerup-Mausing-Vinderslev	1.438	936.142	11.376		1.414	961.683
804		n	Kjellerup-Sjørslev-Demstrup	1.313	862.489	10.240		1.268	865.689
805		n	Kjellerup-Nørskovlund-Ans	1.564	1.037.771	12.728		1.536	1.061.453
806		n	Kjellerup - Levring- Ans	780	515.344	5.903		725	500.267
			Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		201.958	2.482			209.287
21	R	n	Truust-Fårvang	411	388.804	4.712		409	395.343
22	R	n	Grauballe-Fårvang	839	621.198	8.030		834	674.026
23	R	n	Voel-Gjern-Fårvang	487	429.034	5.181		469	434.704
24	R	n	Gjern-Grauballe-Ellerup	705	549.268	7.068		711	593.196
25	R	n	Gjern-Sorring-Toustrup	797	595.139	7.368		750	618.417
27	R	n	Gjessø-Them-Salten- Frisholm	660	481.906	5.695		657	477.323
28	R	n	Frisholm-Bryrup-Vinding	760	517.451	6.237		787	522.919
29	R	n	Bryrup-Vrads-Hjølund	741	510.981	6.026		737	505.198
<b>Sum</b>				<b>26.496</b>	<b>18.151.503</b>	<b>218.847</b>		<b>26.479</b>	<b>18.446.548</b>
<b>Total Silkeborg Kommune</b>				<b>84.833</b>	<b>56.822.674</b>	<b>609.765</b>		<b>84.676</b>	<b>53.580.507</b>

# Skanderborg Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Skanderborg Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	23.989.526	24.318.000	25.099.000	24.745.000	427.000	25.502.000	25.502.000	1.184.000
Bus IT og øvrige udgifter	13.550	17.000	20.000	20.000	3.000	67.000	67.000	50.000
<b>Busudgifter</b>	<b>24.003.076</b>	<b>24.335.000</b>	<b>25.119.000</b>	<b>24.765.000</b>	<b>430.000</b>	<b>25.569.000</b>	<b>25.569.000</b>	<b>1.234.000</b>
Indtægter	-5.493.898	-5.472.000	-5.468.000	-5.505.000	-33.000	-5.571.000	-5.571.000	-99.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>18.509.178</b>	<b>18.863.000</b>	<b>19.651.000</b>	<b>19.260.000</b>	<b>397.000</b>	<b>19.998.000</b>	<b>19.998.000</b>	<b>1.135.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	1.173.191	1.060.000	1.194.000	1.194.000	134.000	1.358.000	1.358.000	298.000
Indtægter	-260.593	-237.000	-266.000	-266.000	-29.000	-291.000	-291.000	-54.000
<b>Netto</b>	<b>912.598</b>	<b>823.000</b>	<b>928.000</b>	<b>928.000</b>	<b>105.000</b>	<b>1.067.000</b>	<b>1.067.000</b>	<b>244.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	970.040	1.155.000	1.146.000	1.146.000	-9.000	1.189.000	1.189.000	34.000
Indtægter	-376.107	-361.000	-447.000	-447.000	-86.000	-443.000	-443.000	-82.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>593.933</b>	<b>794.000</b>	<b>699.000</b>	<b>699.000</b>	<b>-95.000</b>	<b>746.000</b>	<b>746.000</b>	<b>-48.000</b>
Administrationsomkostninger	214.176	207.000	266.000	266.000	59.000	275.000	275.000	68.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>808.109</b>	<b>1.001.000</b>	<b>965.000</b>	<b>965.000</b>	<b>-36.000</b>	<b>1.021.000</b>	<b>1.021.000</b>	<b>20.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	76.248	96.000	96.000	96.000	0	126.000	126.000	30.000
Indtægter	-10.340	-13.000	-13.000	-13.000	0	-10.000	-10.000	3.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>65.908</b>	<b>83.000</b>	<b>83.000</b>	<b>83.000</b>	<b>0</b>	<b>116.000</b>	<b>116.000</b>	<b>33.000</b>
Administrationsomkostninger	17.390	26.000	25.800	25.800	-200	33.000	33.000	7.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>83.298</b>	<b>109.000</b>	<b>108.800</b>	<b>108.800</b>	<b>-200</b>	<b>149.000</b>	<b>149.000</b>	<b>40.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	54.253	63.000	63.000	95.000	32.000	141.000	141.000	78.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>54.253</b>	<b>63.000</b>	<b>63.000</b>	<b>95.000</b>	<b>32.000</b>	<b>141.000</b>	<b>141.000</b>	<b>78.000</b>
Administrationsomkostninger	9.120	10.000	10.000	14.600	4.600	24.000	24.000	14.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>63.373</b>	<b>73.000</b>	<b>73.000</b>	<b>109.600</b>	<b>36.600</b>	<b>165.000</b>	<b>165.000</b>	<b>92.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	1.100.000	1.231.000	1.231.000	1.231.000	0	1.151.000	1.151.000	-80.000
Handicap administration	322.000	361.000	361.000	361.000	0	457.000	457.000	96.000
<b>I alt</b>	<b>1.422.000</b>	<b>1.592.000</b>	<b>1.592.000</b>	<b>1.592.000</b>	<b>0</b>	<b>1.608.000</b>	<b>1.608.000</b>	<b>16.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	496.181	494.000	476.000	476.000	-18.000	478.000	478.000	-16.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	12.000	11.000	11.000	-1.000	14.000	14.000	2.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	15.000	15.000	15.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-2.000	-2.000	-2.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.000</b>	<b>13.000</b>	<b>13.000</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>								
Sekretariatet	39.000	40.000	40.000	40.000	0	41.000	41.000	1.000
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-26.066							
<b>Total - netto</b>	<b>22.307.670</b>	<b>23.007.000</b>	<b>23.844.800</b>	<b>23.490.400</b>	<b>483.400</b>	<b>24.554.000</b>	<b>24.554.000</b>	<b>1.547.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-54.084
------------------------------------	---------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Skanderborg Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Udgifterne til bybusserne er hævet med 0,1 mio. kr., primært som følge af, at kørselsmængden til Skanderborg Festival er sat på niveau med regnskab 2016. Der er merudgifter til lokalruterne på 0,1 mio. kr., hvilket primært kan henføres til mere dubleringskørsel. Der er mindreudgifter til rabatruter på 0,1 mio. kr., da der er kørselsreduktioner i forbindelse med sommer-



køreplansskiftet (K17). Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal, så er der en mindreudgifter på 0,4 mio. kr. Udgifterne til lokalruter er sænket med 0,1 mio. kr., hvilket primært skyldes færre dubleringsudgifter fra K17. Derudover er rabatruterne nedjusteret med 0,2 mio. kr. som følge af færre køreplantimer efter K17. Det faldende omkostningsindeks giver en besparelse på 0,1 mio. kr.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselpriisen. Dieselpriisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselpriisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Kørslen på bybussen udvides fra K17. Kørsel i forbindelse med Skanderborg Festival antages at være uændret i forhold til 2016. Der er foretaget mindre reduktioner på lokalkørslen fra K17. Dublering på rute 309 antages at udvides med dublering fra Herskind til Campus Silkeborg, forudsat der findes en bus med nødvendigt billetteringsudstyr til at udføre kørslen. Rabatruterne er budgetteret med samme niveauet som i 2017.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

Skanderborg Kommune har fået en andel af udgifterne til realtid og datatrafik grundet en justering af busnøglen.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Skanderborg Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	12.712	14.000	18.000	18.000	36.000	36.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	837	3.000	2.000	2.000	30.000	30.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			1.000	1.000
<b>Total</b>	<b>13.550</b>	<b>17.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>67.000</b>	<b>67.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.



## Budget 2018 2. behandling

Skanderborg Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Skanderborg Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	2.228.880	2.109.000	2.099.000	2.128.000	2.241.000	2.241.000
Refusion off peak	42.749	28.000	36.000	84.000	56.000	56.000
Skolekort	1.319.024	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.339.000	1.339.000
Ungdomskort	1.600.644	1.637.000	1.637.000	1.585.000	1.623.000	1.623.000
Ung.kort - fritidsrejser	25.627	26.000	26.000	32.000	40.000	40.000
Takstkomp	158.724	156.000	155.000	159.000	163.000	163.000
Bus&Tog "omstigere"	81.397	72.000	71.000	79.000	72.000	72.000
Bef. Værnepligtige	6.806	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Erhvervs kort	30.047	35.000	35.000	30.000	30.000	30.000
Div andre indtægter			-	-		
Kontrolafgifter	-	2.000	2.000	1.000	-	-
Teletaxa						
<b>Total</b>	<b>5.493.898</b>	<b>5.472.000</b>	<b>5.468.000</b>	<b>5.505.000</b>	<b>5.571.000</b>	<b>5.571.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visiterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexetur:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Teletaxa:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Kommunal kørsel:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

## Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexetur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexetur vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Skanderborg Kommune**

### Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Skanderborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.173.191	5.095	230	1.060.000	4.700	226	1.194.000	5.300	225	1.358.000	6.000	226
Indtægter	-260.593		-51	-237.000		-50	-266.000		-50	-291.000		-49
<b>Netto udgifter</b>	<b>912.598</b>	<b>5.095</b>	<b>179</b>	<b>823.000</b>	<b>4.700</b>	<b>175</b>	<b>928.000</b>	<b>5.300</b>	<b>175</b>	<b>1.067.000</b>	<b>6.000</b>	<b>178</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexture i Skanderborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexture

Skanderborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	970.040	9.312	104	1.155.000	8.800	131	1.146.000	11.300	101	1.189.000	11.400	104
Indtægter	-376.107		-40	-361.000		-41	-447.000		-40	-443.000		-39
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>593.933</b>	<b>9.312</b>	<b>64</b>	<b>794.000</b>	<b>8.800</b>	<b>90</b>	<b>699.000</b>	<b>11.300</b>	<b>62</b>	<b>746.000</b>	<b>11.400</b>	<b>65</b>
Administrationsomkostninger	214.176	9.312	23	206.900	8.800	24	266.000	11.300	24	275.000	11.400	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>808.109</b>	<b>9.312</b>	<b>87</b>	<b>1.000.900</b>	<b>8.800</b>	<b>114</b>	<b>965.000</b>	<b>11.300</b>	<b>85</b>	<b>1.021.000</b>	<b>11.400</b>	<b>90</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Skanderborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Skanderborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	76.248	551	138	96.000	800	120	96.000	800	120	126.000	1.000	126
Indtægter	-10.340		-19	-13.000		-16	-13.000		-16	-10.000		-10
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>65.908</b>	<b>551</b>	<b>120</b>	<b>83.000</b>	<b>800</b>	<b>104</b>	<b>83.000</b>	<b>800</b>	<b>104</b>	<b>116.000</b>	<b>1.000</b>	<b>116</b>
Administrationsomkostninger	17.390	551	32	25.800	800	32	25.800	800	32	33.000	1.000	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>83.298</b>	<b>551</b>	<b>151</b>	<b>108.800</b>	<b>800</b>	<b>136</b>	<b>108.800</b>	<b>800</b>	<b>136</b>	<b>149.000</b>	<b>1.000</b>	<b>149</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Skanderborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Skanderborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Brækket ben	53.415	470	114	63.000	500	126	85.000	700	121	123.000	1.000	123
Aflastningskørsel	838	10	84				10.000	100	100	18.000	200	90
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>54.253</b>	<b>480</b>	<b>113</b>	<b>63.000</b>	<b>500</b>	<b>126</b>	<b>95.000</b>	<b>800</b>	<b>221</b>	<b>141.000</b>	<b>1.200</b>	<b>118</b>
Brækket ben - adm.omk	8.930	470	19	10.000	500	20	13.600	700	19	19.900	1.000	20
Aflastningskørsel	190	10	19				1.000	100	10	4.000	200	20
Administrationsomkostninger	9.120	480	19	10.000	500	20	14.600	800	29	23.900	1.200	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>63.373</b>	<b>480</b>	<b>132</b>	<b>73.000</b>	<b>500</b>	<b>146</b>	<b>109.600</b>	<b>800</b>	<b>137</b>	<b>164.900</b>	<b>1.200</b>	<b>137</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Skanderborg Kommune er samlet set på 1,6 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Skanderborg	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				1.231.000	1.231.000
PL regulering (2,4 %)				29.544	29.544
Rejsegaranti				-591	-591
Billetkontrol				-15.000	-15.000
Tælleudstyr				-6.000	-6.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-88.397	-88.397
<b>Bus administration</b>	<b>1.231.000</b>	<b>1.231.000</b>	<b>1.231.000</b>	<b>1.150.556</b>	<b>1.150.556</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>361.000</b>	<b>361.000</b>	<b>361.000</b>	<b>457.000</b>	<b>457.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>1.592.000</b>	<b>1.592.000</b>	<b>1.592.000</b>	<b>1.607.556</b>	<b>1.607.556</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Skanderborg Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Skanderborg Kommune**

Alle tal i årets priser

Kommune: Skanderborg (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>121.668</b>	<b>109.000</b>	<b>89.000</b>	<b>89.000</b>	<b>102.000</b>	<b>102.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	36.809	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	139.691	149.000	145.000	145.000	143.000	143.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-18.023	-40.000	-56.000	-56.000	-41.000	-41.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>337.705</b>	<b>385.000</b>	<b>387.000</b>	<b>387.000</b>	<b>376.000</b>	<b>376.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	243.822	245.000	255.000	255.000	238.000	238.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	74.063	129.000	114.000	114.000	119.000	119.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	19.820	11.000	18.000	18.000	19.000	19.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>496.181</b>	<b>494.000</b>	<b>476.000</b>	<b>476.000</b>	<b>478.000</b>	<b>478.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikselskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Skanderborg Kommune har fået et budget på 15.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage

rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Skanderborg Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 13.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Skanderborg Kommune**

Skanderborg	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetekontrol administration	0	0	0	15.000	15.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-2.000	-2.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.000</b>	<b>13.000</b>

### Letbanesekretariatet

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Skanderborg Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.	In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
Rutenr.	R						Kpl.t.	Udg.
<b>Bybus kørsel</b>								
21	n	Skanderborg Bybus	6.026	4.131.312	53.152	Kørselsudvidelse K17	6.446	4.468.106
21	n	Dubleringer, Skanderborg Bybus		137.995	2.179		0	183.779
21	n	Bonus for brændstof		58.560	720		0	60.685
25	n	Skanderborg Station-Skanderborg Hus (festivalkørsel)	157	122.782	1.509		157	127.237
25	n	Natkørsel: Skanderborg Station-Skanderborg Hus (festivalkørsel)	24	55.933	687		24	57.963
300	n	Festivalkørsel		69.660	856			72.188
322	n	Festivalkørsel		27.864	342			28.875
		Billetkontrol, Skanderborg Festival		28.229	347			29.254
<b>Sum</b>			<b>6.207</b>	<b>4.632.335</b>	<b>59.792</b>		<b>6.627</b>	<b>5.028.087</b>
<b>Lokal kørsel</b>								
109	n	Jeksen-Hørning	30	23.234	364		33	33.957
109	n	Dubleringskørsel på rute 109		23.194	602		0	50.802
112	n	Horsens-Voerladedgård (Horsens Kommune og Region Midtjylland medfinansierer)	103	55.917	759		109	64.870
309	n	Skanderborg-Galten	4.415	3.034.861	36.513		4.267	3.100.369
309	n	Dubleringskørsel på rute 309		869.448	14.052	Øget dublering fra K17	0	1.278.359
311	n	Silkeborg-Ry-Skanderborg (Region Midtjylland medfinansierer)	989	707.061	8.687		980	733.773
311	n	Dubleringskørsel på rute 311		559.750	4.576		0	385.896
330	n	Skanderborg-Jeksen-Låsby	2.681	2.009.448	24.134		2.611	2.043.984
330	n	Dubleringskørsel på rute 330		198.349	2.385		0	201.105
	n	Cross border leasing		1.171				0
410	R n	Skanderborg-Virring-Hylke-Brørup	2.234	1.413.437	17.519		2.231	1.472.140
411	R n	(Skanderborg)-Virring-Vitved-Fruering	642	730.083	9.039		640	760.193
412	R n	Ejer Bavnehøj Skolen-Ejer-Ris-Tåning-Tebstap-Ejer B. Skolen	687	749.275	9.290		686	780.784
413	R n	Ejer-Ris-Tåning-Mossøvej-Skanderborg	473	657.324	8.150		472	685.007
420	R n	Ry-Svejstrup-Boes-Alken-Bjedstrup-Ry	1.684	1.035.984	13.035		1.719	1.095.272
421	R n	Ry-Gl.Ry-Glarbo-Gl.Ry-Emborg-Ry	1.610	990.936	12.196		1.608	1.024.826
422	R n	Låsby-Alling-Knudskolen-Låsby st.-Låsby	1.388	853.829	10.596		1.397	890.404
423	R n	Låsby-Jaungyde-Knudskolen-Ry	1.439	875.677	10.924		1.449	918.215
424	R n	Byruten Ry	503	297.055	3.897		538	327.866
425	R n	Ry st.-Knudskolen-Låsbykolen	611	375.340	5.108		673	429.195
450	R n	Galten-Skjørring-Herskind-Skovby-Galten	2.261	1.320.777	17.180		2.390	1.443.754
451	R n	Nr. Vissing,Sjøballe, Veng Fællessk.-Masing-Jeksen-Hørning	545	461.571	5.483		507	460.755
452	R n	Galten-Skovbyskolen-Størring-Gyvelhøjskolen	122	249.468	3.038		114	255.360
453	R n	Stjærskolen og Skovbyskolen	209	292.884	3.536		194	297.192
454	R n	Hørning-Jeksen-Blegind-Hørning	712	545.143	6.043		598	507.827
	R n	Svømmekørsel	712	803.257	11.872		844	999.034
Dub. 421	R n	Dubleringskørsel på rute 421 (Jørns Busser)		195.220	2.499		0	232.904
Dub. 410+411	R n	Dublering på rute 410+411		27.498	0			0
<b>Sum</b>			<b>24.049</b>	<b>19.357.191</b>	<b>241.479</b>		<b>24.062</b>	<b>20.473.842</b>
<b>Total Skanderborg Kommune</b>			<b>30.256</b>	<b>23.989.526</b>	<b>301.271</b>		<b>30.689</b>	<b>25.501.929</b>

## Skive Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Skive Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	28.245.534	26.960.000	27.660.000	27.508.000	548.000	27.546.000	26.996.000	36.000
Bus IT og øvrige udgifter	63.723	72.000	81.000	81.000	9.000	150.000	150.000	78.000
<b>Busudgifter</b>	<b>28.309.258</b>	<b>27.032.000</b>	<b>27.741.000</b>	<b>27.589.000</b>	<b>557.000</b>	<b>27.696.000</b>	<b>27.146.000</b>	<b>114.000</b>
Indtægter	-8.350.208	-8.887.000	-8.880.000	-8.941.000	-54.000	-8.467.000	-8.467.000	420.000
Regionalt tilskud	-670.000	-685.000	-685.000	-685.000	0	-692.000	-692.000	-7.000
<b>Netto</b>	<b>19.289.050</b>	<b>17.460.000</b>	<b>18.176.000</b>	<b>17.963.000</b>	<b>503.000</b>	<b>18.537.000</b>	<b>17.987.000</b>	<b>527.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	1.308.906	1.267.000	1.345.000	1.345.000	78.000	1.401.000	1.401.000	134.000
Indtægter	-260.917	-252.000	-263.000	-263.000	-11.000	-287.000	-287.000	-35.000
<b>Netto</b>	<b>1.047.989</b>	<b>1.015.000</b>	<b>1.082.000</b>	<b>1.082.000</b>	<b>67.000</b>	<b>1.114.000</b>	<b>1.114.000</b>	<b>99.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	498.987	411.000	567.000	567.000	156.000	593.000	474.000	63.000
Indtægter	-304.271	-262.000	-333.000	-333.000	-71.000	-343.000	-343.000	-81.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>194.716</b>	<b>149.000</b>	<b>234.000</b>	<b>234.000</b>	<b>85.000</b>	<b>250.000</b>	<b>131.000</b>	<b>-18.000</b>
Administrationsomkostninger	131.399	120.000	147.000	147.000	27.000	159.000	128.000	8.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>326.115</b>	<b>269.000</b>	<b>381.000</b>	<b>381.000</b>	<b>112.000</b>	<b>409.000</b>	<b>259.000</b>	<b>-10.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	72.744	268.000	72.000	72.000	-196.000	78.000	78.000	-190.000
Indtægter	-8.323	-70.000	-8.000	-8.000	62.000	-8.000	-8.000	62.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>64.421</b>	<b>198.000</b>	<b>64.000</b>	<b>64.000</b>	<b>-134.000</b>	<b>70.000</b>	<b>70.000</b>	<b>-128.000</b>
Administrationsomkostninger	15.023	62.000	15.000	15.000	-47.000	17.000	17.000	-45.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>79.444</b>	<b>260.000</b>	<b>79.000</b>	<b>79.000</b>	<b>-181.000</b>	<b>87.000</b>	<b>87.000</b>	<b>-173.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	9.115.076	9.549.000	9.016.000	8.982.000	-567.000	9.547.000	9.547.000	-2.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>9.115.076</b>	<b>9.549.000</b>	<b>9.016.000</b>	<b>8.982.000</b>	<b>-567.000</b>	<b>9.547.000</b>	<b>9.547.000</b>	<b>-2.000</b>
Administrationsomkostninger	543.530	1.223.000	511.000	506.700	-716.300	480.000	480.000	-743.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>9.658.606</b>	<b>10.772.000</b>	<b>9.527.000</b>	<b>9.488.700</b>	<b>-1.283.300</b>	<b>10.027.000</b>	<b>10.027.000</b>	<b>-745.000</b>
<b>Trafikelskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	1.933.000	2.072.000	2.072.000	2.072.000	0	1.982.000	1.982.000	-90.000
Handicap administration	337.000	399.000	399.000	399.000	0	380.000	380.000	-19.000
<b>I alt</b>	<b>2.270.000</b>	<b>2.471.000</b>	<b>2.471.000</b>	<b>2.471.000</b>	<b>0</b>	<b>2.362.000</b>	<b>2.362.000</b>	<b>-109.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	841.489	771.000	854.000	854.000	83.000	852.000	852.000	81.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	35.000	32.000	32.000	-3.000	40.000	40.000	5.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	34.000	34.000	34.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-5.000	-5.000	-5.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29.000</b>	<b>29.000</b>	<b>29.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-47.735							
<b>Total - netto</b>	<b>33.464.957</b>	<b>33.053.000</b>	<b>32.602.000</b>	<b>32.350.700</b>	<b>-702.300</b>	<b>33.457.000</b>	<b>32.757.000</b>	<b>-296.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-498.209
------------------------------------	----------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Skive Kommune:

#### Busdrift

##### Kørselsudgifter

##### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Der er et merforbrug på kørsel med dubleringsbusser på 0,7 mio. kr., der skyldes, at dubleringsniveauet blev voldsomt nedjusteret i budgettet, hvilket ikke har vist sig muligt i praksis. Derudover er udgiften til bybusrute 409 hævet, da der var foretaget en for stor reduktion i forbindelse med budgettet, hvilket giver et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. Bonus til vognmænd for

sparet brændstofforbrug ventes at blive 0,1 mio. kr. højere end budgettet. Der er foretaget reduktioner på lokalruterne for 0,6 mio. kr., hvilket primært skyldes rutereduktioner på rute 421 og 422. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der mindreudgifter på 0,2 mio. kr., hvilket primært kan henføres til reduktion i forventet bonus til vognmænd for sparet brændstofforbrug samt faldende omkostningsindeks.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018. En andel af udgifterne afregnes efter gasindekset, hvor en fremskrivning på 1,1 % fra 2017 til 2018 er anvendt.

Der er ikke foretaget betydelige ændringer på bybuskørslen i forbindelse med K17. For lokalruterne er der foretaget reduktioner i kørselsomfang, primært på rute 421 og 422. Dubleringsudgifterne er opdateret på baggrund af aktive aftaler.

Skive Kommune har i forbindelse med den politiske behandling ønsket at få indregnet en besparelse på 0,55 mio. kr. på dubleringsaftale på rute 423.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

Skive Kommune har fået en højere andel af udgifterne til realtid og datatrafik grundet en justering af busnøglen. Desuden er der højere udgifter til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Skive Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	62.497	65.000	75.000	75.000	104.000	104.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	1.227	7.000	6.000	6.000	46.000	46.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>63.723</b>	<b>72.000</b>	<b>81.000</b>	<b>81.000</b>	<b>150.000</b>	<b>150.000</b>

## Indtægter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter i størrelsesorden 0,1 mio. kr., primært som følge af større off-peak kompensation fra staten end forventet.

### Budget 2018 2. behandling

Skive Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsløftet, som i 2018 er på 1,4 %.

Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Skive Kommune

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	4.113.619	4.849.000	4.826.000	4.800.000	4.182.000	4.182.000
Refusion off peak	76.338	50.000	65.000	150.000	100.000	100.000
Skolekort	2.441.832	2.266.000	2.266.000	2.266.000	2.478.000	2.478.000
Ungdomskort	1.003.214	1.026.000	1.026.000	993.000	1.017.000	1.017.000
Ung.kort - fritidsrejser	47.593	49.000	49.000	61.000	74.000	74.000
Takstkomp	333.727	328.000	328.000	335.000	300.000	300.000
Bus&Tog "omstigere"	177.039	157.000	157.000	175.000	157.000	157.000
Bef. Værnepligtige	154.598	159.000	159.000	159.000	159.000	159.000
Kontrolafgifter	2.248	3.000	4.000	2.000	-	-
Telebus/taxa indtægter						
<b>Total</b>	<b>8.350.208</b>	<b>8.887.000</b>	<b>8.880.000</b>	<b>8.941.000</b>	<b>8.467.000</b>	<b>8.467.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visiterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexkur:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexkurskørsel.
- **Teletaxa:** Der forventes et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes færre kørsler end først antaget.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et mindreforbrug på 1,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes færre Special kørsler end først antaget.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexkur:** Der er en nedskrivning af budgettet i forhold til 1. behandling grundet input fra Skive kommune. Budgettet er nedskrevet med 150.000 kr. Svarende til 1.300 ture.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 falder i 2018 grundet færre Special kørsler end først antaget.



**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapørsel i Skive Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapørsel

Skive	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.308.906	5.007	261	1.267.000	5.200	244	1.345.000	4.900	274	1.401.000	5.000	280
Indtægter	-260.917		-52	-252.000		-48	-263.000		-54	-287.000		-57
<b>Netto udgifter</b>	<b>1.047.989</b>	<b>5.007</b>	<b>209</b>	<b>1.015.000</b>	<b>5.200</b>	<b>195</b>	<b>1.082.000</b>	<b>4.900</b>	<b>221</b>	<b>1.114.000</b>	<b>5.000</b>	<b>223</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexture i Skive Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexture

Skive	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	498.987	5.713	87	411.000	5.100	81	567.000	6.200	91	474.000	5.300	89
Indtægter	-304.271		-53	-262.000		-51	-333.000		-54	-343.000		-65
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>194.716</b>	<b>5.713</b>	<b>34</b>	<b>149.000</b>	<b>5.100</b>	<b>29</b>	<b>234.000</b>	<b>6.200</b>	<b>38</b>	<b>131.000</b>	<b>5.300</b>	<b>25</b>
Administrationsomkostninger	131.399	5.713	23	119.900	5.100	24	147.000	6.200	24	128.000	5.300	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>326.115</b>	<b>5.713</b>	<b>57</b>	<b>268.900</b>	<b>5.100</b>	<b>53</b>	<b>381.000</b>	<b>6.200</b>	<b>61</b>	<b>259.000</b>	<b>5.300</b>	<b>49</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Skive Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Skive	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	72.744	476	153	268.000	2.000	134	72.000	500	144	78.000	500	156
Indtægter	-8.323		-17	-70.000		-35	-8.000		-16	-8.000		-16
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>64.421</b>	<b>476</b>	<b>135</b>	<b>198.000</b>	<b>2.000</b>	<b>99</b>	<b>64.000</b>	<b>500</b>	<b>128</b>	<b>70.000</b>	<b>500</b>	<b>140</b>
Administrationsomkostninger	15.023	476	32	62.000	2.000	31	15.000	500	30	17.000	500	34
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>79.444</b>	<b>476</b>	<b>167</b>	<b>260.000</b>	<b>2.000</b>	<b>130</b>	<b>79.000</b>	<b>500</b>	<b>158</b>	<b>87.000</b>	<b>500</b>	<b>174</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Skive Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Skive	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Brækket ben	100.601	655	154	116.000	700	166	82.000	500	164	105.000	600	175
Genoptræning	599.277	3.788	158	587.000	3.800	154	587.000	3.800	154	670.000	4.100	163
Lægekørsel	403.130	2.563	157	396.000	2.500	158	396.000	2.500	158	441.000	2.600	170
Special kørsel med børn	7.309.172	46.210	158	7.601.000	50.100	152	7.226.000	46.300	156	7.589.000	47.600	159
Special kørsel med voksne	702.897	4.738	148	849.000	5.900	144	691.000	4.400	157	742.000	4.800	155
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>9.115.076</b>	<b>57.954</b>	<b>157</b>	<b>9.549.000</b>	<b>63.000</b>	<b>152</b>	<b>8.982.000</b>	<b>57.500</b>	<b>156</b>	<b>9.547.000</b>	<b>59.700</b>	<b>160</b>
Brækket ben - adm.omk	12.445	655	19	14.000	700	20	9.700	500	19	11.900	600	20
Genoptræning - adm.omk	71.972	3.788	19	74.000	3.800	19	74.000	3.800	19	81.400	4.100	20
Lægekørsel - adm.omk	48.697	2.563	19	48.000	2.500	19	48.000	2.500	19	51.700	2.600	20
Special kørsel med børn - adm.omk	320.394	46.210	7	973.000	50.100	19	289.000	46.300	6	304.200	47.600	6
Special kørsel med voksne - adm.omk	90.022	4.738	19	114.000	5.900	19	86.000	4.400	20	30.700	4.800	6
Administrationsomkostninger	543.530	57.954	9	1.223.000	63.000	19	506.700	57.500	9	479.900	59.700	8
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>9.658.606</b>	<b>57.954</b>	<b>167</b>	<b>10.772.000</b>	<b>63.000</b>	<b>171</b>	<b>9.488.700</b>	<b>57.500</b>	<b>165</b>	<b>10.026.900</b>	<b>59.700</b>	<b>168</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Skive Kommune er samlet set på 2,4 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Skive	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				2.072.000	2.072.000
PL regulering (2,4 %)				49.728	49.728
Rejsegaranti				-791	-791
Billetkontrol				-34.000	-34.000
Tælleudstyr				-15.000	-15.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-90.175	-90.175
<b>Bus administration</b>	<b>2.072.000</b>	<b>2.072.000</b>	<b>2.072.000</b>	<b>1.981.763</b>	<b>1.981.763</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>399.000</b>	<b>399.000</b>	<b>399.000</b>	<b>380.000</b>	<b>380.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>2.471.000</b>	<b>2.471.000</b>	<b>2.471.000</b>	<b>2.361.763</b>	<b>2.361.763</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes højere udgifter på samlet 0,1 mio. kr. Det forventede merforbrug skyldes primært drift i form af højere udgifter til vedligeholdelse af udstyr, idet Skive Kommunes andel af fordelingsnøglen er blevet opjusteret.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Skive Kommunes budget. Udgifterne til drift og vedligehold af udstyr er dog steget, idet Skive Kommunes andel af fulde udstyrløsninger (stationært busudstyr) i 2016 blev øget fra 6 til 16 busser.

Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Skive Kommune

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Skive</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>184.430</b>	<b>197.000</b>	<b>153.000</b>	<b>153.000</b>	<b>194.000</b>	<b>194.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	191.337	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	237.354	315.000	318.000	318.000	314.000	314.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-52.924	-118.000	-165.000	-165.000	-120.000	-120.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>465.722</b>	<b>574.000</b>	<b>701.000</b>	<b>701.000</b>	<b>658.000</b>	<b>658.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	357.305	398.000	414.000	414.000	362.000	362.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	67.178	159.000	259.000	259.000	267.000	267.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	41.239	17.000	28.000	28.000	29.000	29.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>841.489</b>	<b>771.000</b>	<b>854.000</b>	<b>854.000</b>	<b>852.000</b>	<b>852.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Skive Kommune har fået et budget på 34.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Skive Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 29.000 kr.

Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Skive Kommune

<b>Skive</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Billetkontrol administration	0	0	0	34.000	34.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-5.000	-5.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29.000</b>	<b>29.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Skive Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In-dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018		
Rutenr.	R			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018
							Kpl.t.	Udg.
<b>Bybus kørsel</b>								
401		gas	Resen Øst	3.194	1.816.696	19.593		
402		gas	Resen Vest og Vinde	2.040	1.257.616	18.188		
403		gas	Vinde	2.233	1.324.569	11.386		
404		gas	Glattrup	1.836	1.077.577	13.241		
405		n	Egeris Torv	436	290.909	0		0
406		n	Dalgas Torv	894	556.444	0		0
409		n	Uddannelse i Egeris og Industri Syd - Skive rtb.	295	185.222	2.310		296
		n	Bonus vedr. brændstofforbrug		228.656	4.002		
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		8.988	1.203		
			Skive Festival					25.000
<b>Sum</b>				<b>10.927</b>	<b>6.746.675</b>	<b>69.922</b>		<b>9.736</b>
<b>Lokal kørsel</b>								
41		n	Skive-Glyngøre-Durup	1.386	974.316	9.812		1.229
411		gas	Skive-Højslev-Virksund	4.452	2.870.386	34.651		4.650
412		gas	Højslev-Lundø	709	501.877	3.727		504
420		n	Skive-Breum-Sundsøre-Selde	6.125	3.849.678	47.613		6.204
420		n	Dubleringskørsel på rute 420		192.099	2.361	Kapacitetsproblem	0
421		gas	Breum-Thorum-Selde-Durup-Roslev-Breum	1.566	1.254.716	9.583	Rutereduktioner K17	1.011
422		gas	Breum-Roslev-Durup-Selde-Thorum-Breum	1.922	1.463.538	13.581	Rutereduktioner K17	1.483
423		n	Breum-Jebjerg-Lyby	407	344.483	1.790		172
423		n	Dubleringskørsel på rute 423		524.312	6.443	Manglende kontraktbus	0
441		n	Skive-Oddense-Harre	1.440	931.669	11.985	Rutereduktioner K17	1.307
443		gas	Skive-Balling-Rødding-Lihme-Lem-Skive	4.870	2.962.411	31.679		4.824
443		gas	Dubleringskørsel på rute 443		257.088	1.980	Kapacitetsproblem	0
444		gas	Skive-Lihme-Rødding-Balling-Skive	4.513	2.955.077	32.976		4.470
444		gas	Dubleringskørsel på rute 444		93.615	0		0
449		n	Balling-Ramsing-Lihme	127	103.145	2.701		270
449		n	Balling-Ramsing-Lihme, dubleringskørsel		101.030	0		0
450		n	Balling-Oddense-Roslev	1.058	872.626	8.575	Rutereduktioner K17	832
451		n	Balling-Oddense-Rødding	631	529.241	6.322		627
740		n	Viborg-Stoholm-Skive (Viborg Kommune medfinansierer)	648	429.073	5.263		645
1740		n	Natbuskørsel på rute 740	5	2.986	37		5
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		105.657	1.298		
40		n	Dublering finansieret af Skive Kommune	126	179.838	2.366		264
<b>Sum</b>				<b>29.983</b>	<b>21.498.859</b>	<b>234.742</b>		<b>28.496</b>
<b>Total Skive Kommune</b>				<b>40.910</b>	<b>28.245.534</b>	<b>304.663</b>		<b>38.232</b>

## Struer Kommune

### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Struer Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	7.579.673	7.707.000	7.685.000	7.627.000	-80.000	6.494.000	6.494.000	-1.213.000
Bus IT og øvrige udgifter	36.136	41.000	44.000	44.000	3.000	40.000	40.000	-1.000
<b>Busudgifter</b>	<b>7.615.808</b>	<b>7.748.000</b>	<b>7.729.000</b>	<b>7.671.000</b>	<b>-77.000</b>	<b>6.534.000</b>	<b>6.534.000</b>	<b>-1.214.000</b>
Indtægter	-938.573	-1.177.000	-1.176.000	-1.184.000	-7.000	-952.000	-952.000	225.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>6.677.235</b>	<b>6.571.000</b>	<b>6.553.000</b>	<b>6.487.000</b>	<b>-84.000</b>	<b>5.582.000</b>	<b>5.582.000</b>	<b>-989.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	548.232	573.000	573.000	573.000	0	622.000	622.000	49.000
Indtægter	-125.064	-144.000	-144.000	-144.000	0	-146.000	-146.000	-2.000
<b>Netto</b>	<b>423.168</b>	<b>429.000</b>	<b>429.000</b>	<b>429.000</b>	<b>0</b>	<b>476.000</b>	<b>476.000</b>	<b>47.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	82.155	91.000	91.000	91.000	0	102.000	102.000	11.000
Indtægter	-53.028	-51.000	-51.000	-51.000	0	-62.000	-62.000	-11.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>29.127</b>	<b>40.000</b>	<b>40.000</b>	<b>40.000</b>	<b>0</b>	<b>40.000</b>	<b>40.000</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	21.965	21.000	21.200	21.200	200	29.000	29.000	8.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>51.092</b>	<b>61.000</b>	<b>61.200</b>	<b>61.200</b>	<b>200</b>	<b>69.000</b>	<b>69.000</b>	<b>8.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	20.778	35.000	35.000	35.000	0	25.000	25.000	-10.000
Indtægter	-1.880	-3.000	-3.000	-3.000	0	-2.000	-2.000	1.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>18.898</b>	<b>32.000</b>	<b>32.000</b>	<b>32.000</b>	<b>0</b>	<b>23.000</b>	<b>23.000</b>	<b>-9.000</b>
Administrationsomkostninger	5.933	10.000	9.700	9.700	-300	7.000	7.000	-3.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>24.831</b>	<b>42.000</b>	<b>41.700</b>	<b>41.700</b>	<b>-300</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>-12.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	554.000	614.000	614.000	614.000	0	508.000	508.000	-106.000
Handicap administration	146.000	169.000	169.000	169.000	0	152.000	152.000	-17.000
<b>I alt</b>	<b>700.000</b>	<b>783.000</b>	<b>783.000</b>	<b>783.000</b>	<b>0</b>	<b>660.000</b>	<b>660.000</b>	<b>-123.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	105.721	106.000	113.000	113.000	7.000	110.000	110.000	4.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	8.000	7.000	7.000	-1.000	9.000	9.000	1.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	10.000	10.000	10.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-1.000	-1.000	-1.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-13.038							
<b>Total - netto</b>	<b>7.969.009</b>	<b>8.000.000</b>	<b>7.987.900</b>	<b>7.921.900</b>	<b>-78.100</b>	<b>6.945.000</b>	<b>6.945.000</b>	<b>-1.055.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-10.232
------------------------------------	---------

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Struer Kommune:

#### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes samlet set et mindreforbrug i forhold til det godkendte budget på 0,1 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt besparelser på rabatruterne. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er forventningen for 2017 reduceret en smule. Dette skyldes primært det faldende omkostningsindeks.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Der er ikke foretaget ændringer i forhold til bybuskørslen. På lokalkørslen er der indregnet reduktioner på rute 342 og 349 fra K17. Derudover er dubleringsniveauet på rute 346 opskrevet på baggrund af behov for dubleringsaftale i sommeren 2017. Hvordan kapacitetsudfordringen på rute 346 løses fra K17 er fortsat uafklaret, men i første omgang er indregnet en ekstraudgift som, på baggrund af nuværende udfordring, må anses for minimum forventning til 2018. Rabatruterne hjemtages fra K18, hvilket er indregnet i budgettet for 2018.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Struer Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	35.995	40.000	43.000	43.000	35.000	35.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	141	1.000	1.000	1.000	5.000	5.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>36.136</b>	<b>41.000</b>	<b>44.000</b>	<b>44.000</b>	<b>40.000</b>	<b>40.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Struer Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Struer Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	338.973	576.000	573.000	586.000	347.000	347.000
Refusion off peak	6.107	4.000	5.000	12.000	8.000	8.000
Skolekort	27.336	23.000	23.000	23.000	28.000	28.000
Ungdomskort	505.518	517.000	517.000	501.000	513.000	513.000
Ung.kort - fritidsrejser	3.661	4.000	4.000	5.000	6.000	6.000
Takstkomp	28.489	28.000	29.000	29.000	25.000	25.000
Bus&Tog "omstigere"	28.489	25.000	25.000	28.000	25.000	25.000
Telebus/taxa indtægter						
<b>Total</b>	<b>938.573</b>	<b>1.177.000</b>	<b>1.176.000</b>	<b>1.184.000</b>	<b>952.000</b>	<b>952.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Flexkur:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Teletaxa:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexkur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexkur vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Struer Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Struer	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	548.232	2.084	263	573.000	2.200	260	573.000	2.200	260	622.000	2.000	311
Indtægter	-125.064		-60	-144.000		-65	-144.000		-65	-146.000		-73
<b>Netto udgifter</b>	<b>423.168</b>	<b>2.084</b>	<b>203</b>	<b>429.000</b>	<b>2.200</b>	<b>195</b>	<b>429.000</b>	<b>2.200</b>	<b>195</b>	<b>476.000</b>	<b>2.000</b>	<b>238</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexkur i Struer Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexkur

Struer	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	82.155	955	86	91.000	900	101	91.000	900	101	101.500	1.200	85
Indtægter	-53.028		-56	-51.000		-57	-51.000		-57	-62.000		-52
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>29.127</b>	<b>955</b>	<b>30</b>	<b>40.000</b>	<b>900</b>	<b>44</b>	<b>40.000</b>	<b>900</b>	<b>44</b>	<b>39.500</b>	<b>1.200</b>	<b>33</b>
Administrationsomkostninger	21.965	955	23	21.200	900	24	21.200	900	24	29.000	1.200	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>51.092</b>	<b>955</b>	<b>53</b>	<b>61.200</b>	<b>900</b>	<b>68</b>	<b>61.200</b>	<b>900</b>	<b>68</b>	<b>68.500</b>	<b>1.200</b>	<b>57</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Struer Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Struer	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	20.778	188	111	35.000	300	117	35.000	300	117	25.000	200	125
Indtægter	-1.880		-10	-3.000		-10	-3.000		-10	-2.000		-10
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>18.898</b>	<b>188</b>	<b>101</b>	<b>32.000</b>	<b>300</b>	<b>107</b>	<b>32.000</b>	<b>300</b>	<b>107</b>	<b>23.000</b>	<b>200</b>	<b>115</b>
Administrationsomkostninger	5.933	188	32	9.700	300	32	9.700	300	32	7.000	200	35
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>24.831</b>	<b>188</b>	<b>132</b>	<b>41.700</b>	<b>300</b>	<b>139</b>	<b>41.700</b>	<b>300</b>	<b>139</b>	<b>30.000</b>	<b>200</b>	<b>150</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførelsen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Struer Kommune er samlet set på 0,7 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Struer	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				614.000	614.000
PL regulering (2,4 %)				14.736	14.736
Rejsegaranti				-428	-428
Billetkontrol				-10.000	-10.000
Tælleudstyr				-4.000	-4.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-106.721	-106.721
<b>Bus administration</b>	<b>614.000</b>	<b>614.000</b>	<b>614.000</b>	<b>507.587</b>	<b>507.587</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>169.000</b>	<b>169.000</b>	<b>169.000</b>	<b>152.000</b>	<b>152.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>783.000</b>	<b>783.000</b>	<b>783.000</b>	<b>659.587</b>	<b>659.587</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.



Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Struer Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Struer Kommune**

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Struer</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>44.010</b>	<b>28.000</b>	<b>22.000</b>	<b>22.000</b>	<b>31.000</b>	<b>31.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	2.418	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	55.581	54.000	58.000	58.000	57.000	57.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-11.571	-26.000	-36.000	-36.000	-26.000	-26.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>59.294</b>	<b>78.000</b>	<b>91.000</b>	<b>91.000</b>	<b>79.000</b>	<b>79.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	41.067	53.000	55.000	55.000	41.000	41.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	10.963	23.000	33.000	33.000	34.000	34.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	7.264	2.000	3.000	3.000	4.000	4.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>105.721</b>	<b>106.000</b>	<b>113.000</b>	<b>113.000</b>	<b>110.000</b>	<b>110.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Struer Kommune har fået et budget på 10.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Struer Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 9.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Struer Kommune**

<b>Struer</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Billetkontrol administration	0	0	0	10.000	10.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-1.000	-1.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Struer Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
				timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.
<b>Bybus kørsel</b>									
1		n	Struer bybus	687	346.599	4.234		682	357.519
2		n	Struer bybus	607	306.198	3.740		602	315.845
3		n	Struer bybus	835	421.023	5.143		828	434.287
<b>Sum</b>				<b>2.129</b>	<b>1.073.820</b>	<b>13.117</b>		<b>2.113</b>	<b>1.107.651</b>
<b>Lokal kørsel</b>									
335		n	Struer-Linde	2.022	1.040.178	12.888		2.060	1.085.716
342		n	Struer-Humlum-Oddesund-Struer	2.041	1.038.748	10.886	Kørselsreduktion K17	1.708	939.461
346		n	Venø-Bremdal-Struer	1.690	730.569	9.070		1.736	765.356
346		n	Dublering på rute 346 og færgeoverfart		61.079	1.591		0	134.135
349		n	Hvidbjerg - Jegindø - Struer - Hvidbjerg	1.575	846.135	9.550	Kørselsreduktion K17	1.435	816.140
332	R	n	Struer-Sdr.Hjerm-Struer	616	447.663	3.042	Hjemtagelse af kontrakt fra K18	331	265.137
333	R	n	Langhøjskolen-Vejrum Kirkeby-Vejrumstad-Ølby	515	409.572	3.094	Hjemtagelse af kontrakt fra K18	340	270.063
341	R	n	Resen-Tangsgård-Resen Kirke-Bremdal-Struer	636	454.986	2.995	Hjemtagelse af kontrakt fra K18	321	261.015
343	R	n	Langhøjskolen-Hestbæk-Vejrumstad	506	405.968	2.878	Hjemtagelse af kontrakt fra K18	295	251.342
347	R	n	Hvidbjerg-Tambohuse-Uglev-Oddesund-Hvidbjerg	529	414.490	2.767	Hjemtagelse af kontrakt fra K18	273	241.602
348	R	n	Hvidbjerg-Flovleg-Lyngs-Hvidbjerg	633	453.891	3.038	Hjemtagelse af kontrakt fra K18	330	264.833
332-1	R	n	Dublering på rute 332 p.g.a. manglende kontraktbus	0	202.574	1.889	Hjemtagelse af kontrakt fra K18	0	91.966
<b>Sum</b>				<b>10.762</b>	<b>6.505.853</b>	<b>63.688</b>		<b>0</b>	<b>8.829</b>
<b>Total Struer Kommune</b>				<b>12.892</b>	<b>7.579.673</b>	<b>76.805</b>		<b>10.941</b>	<b>6.494.418</b>

# Syddjurs Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Syddjurs Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	14.522.195	14.538.000	15.598.000	15.453.000	915.000	15.610.000	15.610.000	1.072.000
Bus IT og øvrige udgifter	26.565	29.000	32.000	32.000	3.000	57.000	57.000	28.000
<b>Busudgifter</b>	<b>14.548.760</b>	<b>14.567.000</b>	<b>15.630.000</b>	<b>15.485.000</b>	<b>918.000</b>	<b>15.667.000</b>	<b>15.667.000</b>	<b>1.100.000</b>
Indtægter	-3.202.963	-3.644.000	-3.642.000	-3.666.000	-22.000	-3.248.000	-3.248.000	396.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>11.345.797</b>	<b>10.923.000</b>	<b>11.988.000</b>	<b>11.819.000</b>	<b>896.000</b>	<b>12.419.000</b>	<b>12.419.000</b>	<b>1.496.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	763.048	809.000	709.000	709.000	-100.000	756.000	756.000	-53.000
Indtægter	-148.689	-159.000	-136.000	-136.000	23.000	-151.000	-151.000	8.000
<b>Netto</b>	<b>614.359</b>	<b>650.000</b>	<b>573.000</b>	<b>573.000</b>	<b>-77.000</b>	<b>605.000</b>	<b>605.000</b>	<b>-45.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	1.878.716	1.714.000	1.952.000	1.952.000	238.000	2.129.000	2.129.000	415.000
Indtægter	-726.872	-676.000	-751.000	-751.000	-75.000	-796.000	-796.000	-120.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.151.844</b>	<b>1.038.000</b>	<b>1.201.000</b>	<b>1.201.000</b>	<b>163.000</b>	<b>1.333.000</b>	<b>1.333.000</b>	<b>295.000</b>
Administrationsomkostninger	312.386	296.000	338.000	338.000	42.000	371.000	371.000	75.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.464.230</b>	<b>1.334.000</b>	<b>1.539.000</b>	<b>1.539.000</b>	<b>205.000</b>	<b>1.704.000</b>	<b>1.704.000</b>	<b>370.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	1.841.955	1.934.000	2.021.000	2.194.000	260.000	2.271.000	2.271.000	337.000
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.841.955</b>	<b>1.934.000</b>	<b>2.021.000</b>	<b>2.194.000</b>	<b>260.000</b>	<b>2.271.000</b>	<b>2.271.000</b>	<b>337.000</b>
Administrationsomkostninger	181.602	201.000	196.000	214.000	13.000	225.000	225.000	24.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>2.023.557</b>	<b>2.135.000</b>	<b>2.217.000</b>	<b>2.408.000</b>	<b>273.000</b>	<b>2.496.000</b>	<b>2.496.000</b>	<b>361.000</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	864.000	910.000	910.000	910.000	0	830.000	830.000	-80.000
Handicap administration	161.000	200.000	200.000	200.000	0	152.000	152.000	-48.000
<b>I alt</b>	<b>1.025.000</b>	<b>1.110.000</b>	<b>1.110.000</b>	<b>1.110.000</b>	<b>0</b>	<b>982.000</b>	<b>982.000</b>	<b>-128.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	252.530	264.000	260.000	260.000	-4.000	244.000	244.000	-20.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	10.000	10.000	10.000	0	12.000	12.000	2.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	13.000	13.000	13.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-2.000	-2.000	-2.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>								
Sekretariatet	39.000	40.000	40.000	40.000	0	41.000	41.000	1.000
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-19.658							
<b>Total - netto</b>	<b>16.744.815</b>	<b>16.466.000</b>	<b>17.737.000</b>	<b>17.759.000</b>	<b>1.293.000</b>	<b>18.514.000</b>	<b>18.514.000</b>	<b>2.048.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-87.139
------------------------------------	---------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Syddjurs Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet er der oprettet en ny rute fra Hornslet til Ebeltoft med opstart fra den 4. januar 2017, hvilket giver et merforbrug på ca. 0,7 mio. kr. Det 50. udbud medfører merudgifter på lokalruterne, hvilket modsvares af mindreudgifter på rabatruterne. Prognosen for in-

deksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der mindreudgifter på 0,1 mio. kr., der primært skyldes et faldende omkostningsindeks.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Det 50. udbud er indregnet i budgettet for 2018, hvilket indebærer en merudgift på lokalruterne og en mindreudgift på rabatruterne. For lokalruterne er den nye rute 4 indregnet med kørsel svarende til alle årets hverdage.

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, mens drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer.

Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Syddjurs Kommune

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	26.064	28.000	31.000	31.000	39.000	39.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	501	1.000	1.000	1.000	18.000	18.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti		0			0	0
<b>Total</b>	<b>26.565</b>	<b>29.000</b>	<b>32.000</b>	<b>32.000</b>	<b>57.000</b>	<b>57.000</b>

#### Indtægter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Syddjurs Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Table 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Syddjurs Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	489.279	754.000	750.000	804.000	501.000	501.000
Refusion off peak	9.161	6.000	8.000	18.000	12.000	12.000
Skolekort	1.366.800	1.518.000	1.518.000	1.518.000	1.387.000	1.387.000
Ungdomskort	1.284.818	1.314.000	1.314.000	1.272.000	1.303.000	1.303.000
Ung.kort - fritidsrejser	6.102	6.000	6.000	7.000	9.000	9.000
Takstkomp	46.803	46.000	46.000	47.000	36.000	36.000
Kontrolafgifter						
<b>Total</b>	<b>3.202.963</b>	<b>3.644.000</b>	<b>3.642.000</b>	<b>3.666.000</b>	<b>3.248.000</b>	<b>3.248.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes færre kørsler end først antaget.
- **Flexetur:** Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexkurskørsel.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes hovedsageligt flere genoptræningskørsler. Forventet regnskab er opskrevet med 0,2 mio. kr. vedrørende genoptræningskørsler i forhold til forventningen efter 1. kvartal.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexetur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexetur vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 øges i 2018 på flere genoptræningskørsler.

**Table 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Syddjurs Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Syddjurs	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	763.048	2.315	330	809.000	2.600	311	709.000	2.200	322	756.000	2.000	378
Indtægter	-148.689		-64	-159.000		-61	-136.000		-62	-151.000		-76
<b>Netto udgifter</b>	<b>614.359</b>	<b>2.315</b>	<b>265</b>	<b>650.000</b>	<b>2.600</b>	<b>250</b>	<b>573.000</b>	<b>2.200</b>	<b>260</b>	<b>605.000</b>	<b>2.000</b>	<b>303</b>

**Table 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Syddjurs Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Syddjurs	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.878.716	13.582	138	1.714.000	12.600	136	1.952.000	14.400	136	2.129.000	15.400	138
Indtægter	-726.872		-54	-676.000		-54	-751.000		-52	-796.000		-52
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>1.151.844</b>	<b>13.582</b>	<b>85</b>	<b>1.038.000</b>	<b>12.600</b>	<b>82</b>	<b>1.201.000</b>	<b>14.400</b>	<b>83</b>	<b>1.333.000</b>	<b>15.400</b>	<b>87</b>
Administrationsomkostninger	312.386	13.582	23	296.200	12.600	24	338.000	14.400	23	371.000	15.400	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>1.464.230</b>	<b>13.582</b>	<b>108</b>	<b>1.334.200</b>	<b>12.600</b>	<b>106</b>	<b>1.539.000</b>	<b>14.400</b>	<b>107</b>	<b>1.704.000</b>	<b>15.400</b>	<b>111</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Table 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Syddjurs Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Syddjurs	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Hjælpebidler	23.428	73	321	10.000	30	333	35.000	100	350	71.000	200	355
Brækket ben	32.657	177	185	31.000	200	155	53.000	300	177	31.000	200	155
Genoptræning	1.110.768	5.623	198	1.155.000	5.900	196	1.400.000	7.000	200	1.395.000	6.900	202
Lægekørsel	669.037	3.615	185	738.000	4.200	176	683.000	3.500	195	755.000	3.800	199
Special kørsel	6.065	70	87				23.000	200	115	19.000	200	95
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>1.841.955</b>	<b>9.558</b>	<b>193</b>	<b>1.934.000</b>	<b>10.330</b>	<b>187</b>	<b>2.194.000</b>	<b>11.100</b>	<b>198</b>	<b>2.271.000</b>	<b>11.300</b>	<b>201</b>
Hjælpebidler	1.387	73	19	1.000	30	33	2.000	100	20	4.000	200	20
Brækket ben - adm.omk	3.363	177	19	4.000	200	20	6.000	300	20	4.000	200	20
Genoptræning - adm.omk	106.837	5.623	19	114.000	5.900	19	135.000	7.000	19	137.100	6.900	20
Lægekørsel - adm.omk	68.685	3.615	19	82.000	4.200	20	67.000	3.500	19	75.500	3.800	20
Special kørsel - adm.omk	1.330	70					4.000	200	20	4.000	200	20
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>181.602</b>	<b>9.558</b>	<b>19</b>	<b>201.000</b>	<b>10.330</b>	<b>19</b>	<b>214.000</b>	<b>11.100</b>	<b>19</b>	<b>224.600</b>	<b>11.300</b>	<b>20</b>
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>2.023.557</b>	<b>9.558</b>	<b>212</b>	<b>2.135.000</b>	<b>10.330</b>	<b>207</b>	<b>2.408.000</b>	<b>11.100</b>	<b>217</b>	<b>2.495.600</b>	<b>11.300</b>	<b>221</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Syddjurs Kommune er samlet set på 1 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Syddjurs	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				910.000	910.000
PL regulering (2,4 %)				21.840	21.840
Rejsegaranti				-510	-510
Billetkontrol				-13.000	-13.000
Tælleudstyr				-5.000	-5.000
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-82.962	-82.962
<b>Bus administration</b>	<b>910.000</b>	<b>910.000</b>	<b>910.000</b>	<b>830.368</b>	<b>830.368</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>152.000</b>	<b>152.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>1.110.000</b>	<b>1.110.000</b>	<b>1.110.000</b>	<b>982.368</b>	<b>982.368</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplanter mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Ændringerne i fordelingsprincipperne har ikke ført til nævneværdige ændringer i Syddjurs Kommunes budget.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Syddjurs Kommune**

Alle tal i årets priser

Kommune: Syddjurs (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>64.726</b>	<b>42.000</b>	<b>34.000</b>	<b>34.000</b>	<b>46.000</b>	<b>46.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	4.537	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	80.338	77.000	83.000	83.000	81.000	81.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-15.612	-35.000	-49.000	-49.000	-35.000	-35.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>183.266</b>	<b>222.000</b>	<b>226.000</b>	<b>226.000</b>	<b>198.000</b>	<b>198.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	146.035	163.000	170.000	170.000	139.000	139.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	23.145	52.000	45.000	45.000	48.000	48.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	14.086	7.000	11.000	11.000	11.000	11.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>252.530</b>	<b>264.000</b>	<b>260.000</b>	<b>260.000</b>	<b>244.000</b>	<b>244.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikselskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Syddjurs Kommune har fået et budget på 13.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutine-

mæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Syddjurs Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikselskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 11.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Syddjurs Kommune**

Syddjurs	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billettekontrol administration	0	0	0	13.000	13.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-2.000	-2.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11.000</b>	<b>11.000</b>

### Letbanesekretariatet

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.



**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Syddjurs Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018		
Rutenr.	R			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018
							Kpl.t.	Udg.
<b>Lokal kørsel</b>								
361		n	Rønede-Knebel-Helgenæs	4.481	3.115.127	37.818	4.453	3.193.282
1		n	Ebeltoft-Fuglsø-Knebel-Skødshoved-Knebel-Ebeltoft Busterminal	4.550	2.536.061	33.089	4.494	2.865.350
2		n	Knebel-Agri-Femmøller-Molskroen-(Handrup)-Ebeltoft	2.433	1.367.963	17.084	2.253	1.469.896
3		n	Ebeltoft Busterminal-Ebeltoft C-Boeslum-Øer-Ebeltoft Busterminal	1.147	643.686	7.571	1.006	656.988
4		n	Hornslet-Mørke-Rønede-Feldballe-Ebeltoft (dubleringssats)			8.736	0	736.736
11		n	Knebel-Skødshoved-Helgenæs	136	83.282	1.008	130	88.169
12		n	Knebel-Ebeltoft Busterminal-Knebel	97	50.949	632	92	56.709
Rute 1	R	n	Kolind-Nimtofte-Kolind	515	449.408	5.457	503	444.716
Rute 2	R	n	Tjerrild-Ryomgård	699	568.171	6.347	638	521.636
Rute 3	R	n	Kolind-Perderstrup-Kolind	417	398.718	4.793	402	387.324
Rute 5	R	n	Ryomgård-Skarresø-Ryomgård	653	520.165	6.405	647	526.682
Rute 6	R	n	Ungdomsskolekørsel. Pindstrup-Nimtofte-Kolind	169	121.159	1.424	167	112.974
Rute 7	R	n	Ungdomsskolekørsel. Ryomgård-Kolind	222	158.783	1.867	219	148.057
Rute 1	R	n	Rønede-Ugelbølle-Thorsager-Rostved-Bjødstrup-Feldballe	616	625.420	7.131	609	504.549
Rute 2	R	n	Rønede-Thorsager-Tåstrup-Kejlstrup-Feldballe	71	72.165	1.481	70	189.473
Rute 4	R	n	Hornslet Skole	537	545.549	6.351	534	461.032
Rute 5	R	n	Mørke Skole	549	549.223	6.060	537	398.725
Rute 6	R	n	Ådalskolen	690	700.693	8.063	682	580.004
Rute 7	R	n	Ådalskolen	611	620.311	7.241	603	534.181
Rute A+B+C	R	n	Ungdomsskolekørsel i Hornslet og Rønede	435	184.051	2.792	429	286.253
Rute 8	R	n	Rosmus-Gravlev-Fuglslev	844	570.256	7.528	836	676.163
Rute 9	R	n	Rosmus-Drammelstrup-Nordre kærvej	894	595.910	7.905	891	710.261
Rute 10	R	n	Ungdomsskolekørsel Rosmus	85	45.147	633	84	60.766
<b>Sum</b>				<b>20.851</b>	<b>14.522.195</b>	<b>187.417</b>	<b>20.278</b>	<b>15.609.926</b>
<b>Total Syddjurs Kommune</b>				<b>20.851</b>	<b>14.522.195</b>	<b>187.417</b>	<b>20.278</b>	<b>15.609.926</b>

# Viborg Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Viborg Kommune	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>								
Kørselsudgifter	45.640.964	46.247.000	45.830.000	45.521.000	-726.000	46.101.000	46.101.000	-146.000
Bus IT og øvrige udgifter	544.990	849.000	544.000	544.000	-305.000	892.000	892.000	43.000
<b>Busudgifter</b>	<b>46.185.954</b>	<b>47.096.000</b>	<b>46.374.000</b>	<b>46.065.000</b>	<b>-1.031.000</b>	<b>46.993.000</b>	<b>46.993.000</b>	<b>-103.000</b>
Indtægter	-15.589.845	-15.919.000	-15.909.000	-16.015.000	-96.000	-15.808.000	-15.808.000	111.000
Regionalt tilskud	-2.970.000	-3.035.000	-3.035.000	-3.035.000	0	-3.065.000	-3.065.000	-30.000
<b>Netto</b>	<b>27.626.109</b>	<b>28.142.000</b>	<b>27.430.000</b>	<b>27.015.000</b>	<b>-1.127.000</b>	<b>28.120.000</b>	<b>28.120.000</b>	<b>-22.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>								
Udgifter	2.671.312	2.581.000	2.813.000	2.813.000	232.000	2.903.000	2.903.000	322.000
Indtægter	-546.688	-540.000	-569.000	-569.000	-29.000	-625.000	-625.000	-85.000
<b>Netto</b>	<b>2.124.624</b>	<b>2.041.000</b>	<b>2.244.000</b>	<b>2.244.000</b>	<b>203.000</b>	<b>2.278.000</b>	<b>2.278.000</b>	<b>237.000</b>
<b>Flexture (Tabel 5)</b>								
Vognmandsbetaling	1.150.008	1.149.000	391.000	391.000	-758.000	488.000	488.000	-661.000
Indtægter	-736.943	-732.000	-272.000	-272.000	460.000	-340.000	-340.000	392.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>413.065</b>	<b>417.000</b>	<b>119.000</b>	<b>119.000</b>	<b>-298.000</b>	<b>148.000</b>	<b>148.000</b>	<b>-269.000</b>
Administrationsomkostninger	280.140	296.000	71.000	71.000	-225.000	96.000	96.000	-200.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>693.205</b>	<b>713.000</b>	<b>190.000</b>	<b>190.000</b>	<b>-523.000</b>	<b>244.000</b>	<b>244.000</b>	<b>-469.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>								
Vognmandsbetaling	568.399	549.000	549.000	549.000	0	661.000	661.000	112.000
Indtægter	-114.450	-109.000	-109.000	-109.000	0	-122.000	-122.000	-13.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>453.949</b>	<b>440.000</b>	<b>440.000</b>	<b>440.000</b>	<b>0</b>	<b>539.000</b>	<b>539.000</b>	<b>99.000</b>
Administrationsomkostninger	81.109	81.000	80.600	80.600	-400	99.000	99.000	18.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>535.058</b>	<b>521.000</b>	<b>520.600</b>	<b>520.600</b>	<b>-400</b>	<b>638.000</b>	<b>638.000</b>	<b>117.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>								
Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet (Tabel 8)</b>								
Busdrift administration	3.599.000	3.972.000	3.972.000	3.972.000	0	3.622.000	3.622.000	-350.000
Handicap administration	736.000	744.000	744.000	744.000	0	761.000	761.000	17.000
<b>I alt</b>	<b>4.335.000</b>	<b>4.716.000</b>	<b>4.716.000</b>	<b>4.716.000</b>	<b>0</b>	<b>4.383.000</b>	<b>4.383.000</b>	<b>-333.000</b>
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>								
Rejsekort (busser)	1.465.794	1.343.000	1.492.000	1.492.000	149.000	1.518.000	1.518.000	175.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>								
I alt	0	61.000	57.000	57.000	57.000	70.000	70.000	9.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>								
Billetkontrol administration			0	0	0	65.000	65.000	65.000
Kontrolafgifter			0	0	0	-9.000	-9.000	-9.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>56.000</b>	<b>56.000</b>	<b>56.000</b>
<b>Renter</b>								
Renteindtægter	-84.444							
<b>Total - netto</b>	<b>36.695.346</b>	<b>37.537.000</b>	<b>36.649.600</b>	<b>36.234.600</b>	<b>-1.241.400</b>	<b>37.307.000</b>	<b>37.307.000</b>	<b>-230.000</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-151.755
------------------------------------	----------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Viborg Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 0,7 mio. kr. i 2017 i forhold til det godkendte budget. For bybusserne er indregnet en besparelse på 0,9 mio. kr., der udgøres af lavere kontraktpriser efter forlængelse af kontrakter, samt reduktioner på bybuskørslen. For lokalruterne er der en besparelse på 0,6 mio. kr., hvilket skyldes kørselsreduktioner, ændrede kontraktpriser samt ophør af dublering på rute 720. Derudover er der indlagt 0,2 mio. kr. til omkørsel i

forbindelse med vejarbejde. Prognosen for indeksudviklingen i 2017 viser et merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er forventningen for 2017 0,3 mio. kr. lavere. Der reduceres med 0,2 mio. kr. på bybuskørsel, da der antages mindre bybuskørsel end tidligere forudsat, og de faste busudgifter hertil antages at være lavere. Derudover medfører det faldende omkostningsindeks en besparelse på 0,1 mio. kr.

### **Budget 2018 2. behandling**

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselpriisen. Dieselpriisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselpriisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Budgettet for 2018 er baseret på nyeste budgetberegning af det kommende køreplanår. I denne beregning er den besparende effekt af kontraktforlængelser til lavere kontraktpriser indregnet. På bybusserne er indregnet en besparelse på kørslen, primært på linjerne 3 og 4 som følge af ændret ferieplan og reduceret formiddagskørsel. For lokalruter er der indregnet en mindre justering på ruterne, eksempelvis en reduktion i kørslen på rute 766 som følge af et nyt stoppested giver mindre omkørsel. I budgettet er dubleringsniveauet antaget at være på niveau med det nuværende, hvilket betyder, at der kun er én aktiv dubleringsaftale (en morgentur på rute 722).

Udviklingen fra budget 2017 til budget 2018 er sammensat som følger:

- +1,3 mio. kr. som følge af indeks
- +0,5 mio. kr. som følge af indlagt pulje til ekstrakørsel/indeks
- 0,5 mio. kr. som følge af kontraktforlængelser på bybus- og lokalrutekontrakter.
- 0,2 mio. kr. som følge af ophør af dublering på rute 720
- 1,0 mio. kr. som følge af helårseffekt af reduktioner i kørslen (herunder effekt af ændret ferieplan og reduceret formiddagskørsel)
- 0,2 mio. kr. som følge af optimering af bybuskørslen (fald i chaufføromkostninger)

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

### Bus-IT og øvrige udgifter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes lavere udgifter på 0,3 mio. kr., da udgifterne til drift af Viborg Rutebilstation var budgetteret for højt.

Der forventes højere udgifter til drift og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, men Midttrafik dækker merudgifterne inden for trafikskabsbudget, så stigningen ikke får økonomiske konsekvenser for bestillerne i 2017.

### **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien, drift af tælleudstyr samt lønudgifter på Viborg Rutebilstation flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, drift af tælleudstyr fordeles efter kø-replantimer, mens lønudgifter til rutebilstationen fordeles efter afgang.

Viborg Kommune har fået en andel af udgifterne til realtid og datatrafik grundet en justering af busnøglen, ligesom der er højere udgifter til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår. Forudsætningen for budget 2018 er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.

Omvendt er der lavere udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter grundet nedskrivning af driftsudgifterne til Viborg Rutebilstation beskrevet i regnskab efter 3. kvartal 2016. Dette på trods af, at lønudgifterne på Viborg Rutebilstation nu ligger under dette område i stedet for at blive opkrævet over administrationsbidraget.

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Viborg Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Wi-Fi	37.211	37.000	37.000	37.000	38.000	38.000
Realtid	0	0	0	0	70.000	70.000
Datatrafik	0	0	0	0	18.000	18.000
Videoovervågning	0	0	0	0	0	0
Drift af tælleudstyr	0	0	0	0	28.000	28.000
Omflytning af udstyr	32.093	33.000	50.000	50.000	49.000	49.000
Lane management og busprioritering, Viborg rutebilstation	155.828	166.000	166.000	166.000	160.000	160.000
Bus-IT i alt	225.132	236.000	253.000	253.000	363.000	363.000
Gebyrer ved billet salg	2.335	3.000	2.000	2.000	3.000	3.000
Midttrafik app	0	8.000	8.000	8.000	83.000	83.000
Billettering i alt	2.335	11.000	10.000	10.000	86.000	86.000
Driftsudgifter, Viborg Rutebilstation	295.442	585.000	258.000	258.000	420.000	420.000
Driftsudgifter, Bjerringbro Rutebilstation	22.081	17.000	23.000	23.000	23.000	23.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	317.523	602.000	281.000	281.000	443.000	443.000
Rejsegaranti	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>544.990</b>	<b>849.000</b>	<b>544.000</b>	<b>544.000</b>	<b>892.000</b>	<b>892.000</b>

### Indtægter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter i størrelsesorden 0,1 mio. kr., primært som følge af større off-peak kompensation fra staten end forventet.

#### **Budget 2018 2. behandling**

Viborg Kommunes indtægtsbudget er baseret på regnskabet for 2016. Der er ikke nogen væsentlig forskel i forventningerne i 2018 sammenholdt med indtægterne i 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Viborg Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	8.716.745	8.779.000	8.737.000	8.666.000	8.842.000	8.842.000
Refusion off peak	161.837	106.000	138.000	318.000	212.000	212.000
Skolekort	2.359.305	2.686.000	2.686.000	2.686.000	2.395.000	2.395.000
Ungdomskort	2.972.485	3.040.000	3.040.000	2.943.000	3.014.000	3.014.000
Ung.kort - fritidsrejser	100.067	103.000	103.000	128.000	156.000	156.000
Takstkomp	655.245	644.000	644.000	658.000	636.000	636.000
Bus&Tog "omstigere"	587.077	519.000	517.000	578.000	519.000	519.000
Bef. Værnepligtige	29.169	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Kontrolafgifter	3.496	7.000	8.000	4.000	-	-
Erhvervs kort	4.419	5.000	6.000	4.000	4.000	4.000
Telebus/taxa indtægter						
Diverse indtægter						
<b>Total</b>	<b>15.589.845</b>	<b>15.919.000</b>	<b>15.909.000</b>	<b>16.015.000</b>	<b>15.808.000</b>	<b>15.808.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexkur:** Der forventes et mindre forbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes indførelsen af knudepunkter i byzonen fra januar 2017.
- **Teletaxa:** Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flexkur:** Viborg Kommune indførte i 2017 knudepunkter (i stedet for at kunne blive kørt fra adresse til adresse i Viborg midtby, kan man fremover kun bliver kørt til/fra udvalgte punkter i midtbyen) på deres Flexkurskørsel, hvilket forventes at påvirke turantallet kraftigt, hvorfor kørselsomkostninger falder tilsvarende.
- **Teletaxa:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.
- **Kommunal kørsel:** Der er ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Viborg Kommune**

#### Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Viborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	2.671.312	9.605	278	2.581.000	9.700	266	2.813.000	10.100	279	2.903.000	10.000	290
Indtægter	-546.688		-57	-540.000		-56	-569.000		-56	-625.000		-63
<b>Netto udgifter</b>	<b>2.124.624</b>	<b>9.605</b>	<b>221</b>	<b>2.041.000</b>	<b>9.700</b>	<b>210</b>	<b>2.244.000</b>	<b>10.100</b>	<b>222</b>	<b>2.278.000</b>	<b>10.000</b>	<b>228</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexiture i Viborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexiture

Viborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	1.150.008	12.180	94	1.149.000	12.600	91	391.000	3.000	130	488.000	4.000	122
Indtægter	-736.943		-61	-732.000		-58	-272.000		-91	-340.000		-85
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>413.065</b>	<b>12.180</b>	<b>34</b>	<b>417.000</b>	<b>12.600</b>	<b>33</b>	<b>119.000</b>	<b>3.000</b>	<b>40</b>	<b>148.000</b>	<b>4.000</b>	<b>37</b>
Administrationsomkostninger	280.140	12.180	23	296.200	12.600	24	71.000	3.000	24	96.000	4.000	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>693.205</b>	<b>12.180</b>	<b>57</b>	<b>713.200</b>	<b>12.600</b>	<b>57</b>	<b>190.000</b>	<b>3.000</b>	<b>63</b>	<b>244.000</b>	<b>4.000</b>	<b>61</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Viborg Kommune**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Viborg	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	568.399	2.570	221	549.000	2.500	220	549.000	2.500	220	661.000	3.000	220
Indtægter	-114.450		-45	-109.000		-44	-109.000		-44	-122.000		-41
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>453.949</b>	<b>2.570</b>	<b>177</b>	<b>440.000</b>	<b>2.500</b>	<b>176</b>	<b>440.000</b>	<b>2.500</b>	<b>176</b>	<b>539.000</b>	<b>3.000</b>	<b>180</b>
Administrationsomkostninger	81.109	2.570	32	80.600	2.500	32	80.600	2.500	32	99.000	3.000	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>535.058</b>	<b>2.570</b>	<b>208</b>	<b>520.600</b>	<b>2.500</b>	<b>208</b>	<b>520.600</b>	<b>2.500</b>	<b>208</b>	<b>638.000</b>	<b>3.000</b>	<b>213</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførelsen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Budget 2018 for Viborg Kommune er samlet set på 4,4 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Viborg	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				3.972.000	3.972.000
PL regulering (2,4 %)				95.328	95.328
Rejsegaranti				-4.006	-4.006
Billetkontrol				-65.000	-65.000
Tælleudstyr				-28.000	-28.000
Rutebilstationer				-118.305	-118.305
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-229.567	-229.567
<b>Bus administration</b>	<b>3.972.000</b>	<b>3.972.000</b>	<b>3.972.000</b>	<b>3.622.450</b>	<b>3.622.450</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>744.000</b>	<b>744.000</b>	<b>744.000</b>	<b>761.000</b>	<b>761.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>4.716.000</b>	<b>4.716.000</b>	<b>4.716.000</b>	<b>4.383.450</b>	<b>4.383.450</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes samlet set udgifter på 149 t.kr. over budgettet.

Det forventede merforbrug er sammensat af:

- Forventet højere tilbagebetaling på ansvarligt lån på 82 t.kr., da Rejsekort A/S har opdateret forventningerne til 2017
- Forventede højere udgifter til afdrag og renter på lån hos Kommunekredit på 88 t.kr.. Heraf skyldes 50 t.kr. af merforbruget i forhold til budgettet købet af ekstraudstyr i 2016, da fordelingsnøglen for lånet er blevet justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for perioden 2013-2016 (rejsekort-investeringen).
- Der forventes højere udgifter til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S på 28 t.kr.
- Forventede højere udgifter til drift af busudstyr på 95 t.kr. Heraf skyldes 62 t.kr. købet af ekstraudstyr i 2016, mens der forventes lavere udgifter til leasing af udstyr på 57 t.kr. Den resterende stigning skyldes primært højere udgifter til omflytning af udstyr.
- Forventede højere kunderelaterede udgifter på 20 t.kr., blandt andet som følge af udfasningen af papklippekort. De kunderelaterede udgifter er behæftet med en del usikkerhed.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

Desuden er fordelingsnøglen for ydelsesbetaling på optaget lån hos Kommunekredit til finansiering af investeringen nu justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016.

Sammenholdt med budget 2017, har Viborg Kommune i 2018 højere udgifter på 230 t.kr.:

- Højere udgifter til ydelsesbetaling på lån hos Kommunekredit på 80 t.kr., hvoraf 50 t.kr. skyldes købet af ekstraudstyr i 2016, mens de resterende 30 t.kr. skyldes justeringen af fordelingsnøglen på baggrund af andel af investeringen i 2013-2016 nævnt umiddelbart ovenfor.
- Lavere udgifter til abonnementsbetaling til Rejsekort A/S på 37 t.kr. som følge af lavere budget i Rejsekort A/S.
- Højere udgifter til drift og vedligeholdelse af udstyr på 112 t.kr., hvoraf 62 t.kr. skyldes købet af ekstraudstyr i 2016 (10 fulde, stationære busløsninger), mens de resterende 50 t.kr. primært skyldes en stigning i udgifterne til supportaftale for det øvrige rejsekortudstyr (17 stationære busløsninger), der nu er uden for den billigere to-årige garantiperiode.
- Højere kunderelaterede udgifter på 24 t.kr. som følge af større kundemængde på rejsekort end forudsat i budget 2017.

**Tabel 9: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Viborg Kommune**

Alle tal i årets priser

<b>Kommune: Viborg</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>408.454</b>	<b>285.000</b>	<b>291.000</b>	<b>291.000</b>	<b>361.000</b>	<b>361.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	123.801	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	501.421	492.000	580.000	580.000	572.000	572.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-92.966	-207.000	-289.000	-289.000	-211.000	-211.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>933.539</b>	<b>1.058.000</b>	<b>1.201.000</b>	<b>1.201.000</b>	<b>1.157.000</b>	<b>1.157.000</b>
					-	-
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	680.208	713.000	741.000	741.000	676.000	676.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	178.406	315.000	410.000	410.000	427.000	427.000
Kunderelatede og øvrige driftsudgifter i alt	74.926	30.000	50.000	50.000	54.000	54.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>1.465.794</b>	<b>1.343.000</b>	<b>1.492.000</b>	<b>1.492.000</b>	<b>1.518.000</b>	<b>1.518.000</b>

## Kontrolafgifter

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikskabet.

### Budget 2018 2. behandling

Viborg Kommune har fået et budget på 65.000 kr. til administration af billetkontrol. Dette sker som følge af udliciteringen af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i Region Midtjylland. Udliciteringen til Securitas udgør ikke en merudgift for Viborg Kommune, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafikskabet. Udgifterne til administration er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Desuden er der indregnet en mindre indtægtsstigning, som kan tilskrives effektivisering ved udlicitering til Securitas. Det samlede budget er på 56.000 kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Viborg Kommune**

<b>Viborg</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018, 1. behandling</b>	<b>Budget 2018, 2. behandling</b>
Billetkontrol administration	0	0	0	65.000	65.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-9.000	-9.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>56.000</b>	<b>56.000</b>



**Table 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Viborg Kommune**

Rute nr. og rabatruteang.		In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018			
Rutenr.	R			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt Budget 2018	
							Kpl.t.	Udg.	
<b>Bybus kørsel</b>									
1		n	Liseborg/Teglmarken-Trappetorvet-H.C.Andersensvej-Houlkær	12.265	7.108.292	84.276	Kørselsreduktioner K17	12.220	7.099.259
2		n	Møgelparken-Viborg Storcenter-Trappetorvet-Randersvej-Houlkær	13.365	8.305.754	102.026	Kørselsreduktioner K17	13.967	8.613.853
3		n	Engelsborg-Vestervangsvej-Trappetorvet-Falkevej	5.246	3.210.430	32.512	Kørselsreduktioner K17	4.332	2.809.773
4		n	Engelsborg-Lundvej-Trappetorvet-Overlund Øst	7.914	4.842.132	54.071	Kørselsreduktioner K17	7.180	4.684.082
S1/S2		n	Teglbakken-Ellekonedalen og Mimersvej-Nøremøllevej	2.486	1.344.444	16.692		2.458	1.456.809
N6		n	Julenatbus 6	14	8.183	96		14	8.129
N7		n	Julenatbus 7	15	8.486	100		15	8.430
N8		n	Julenatbus 8	14	7.504	97		14	8.192
N9		n	Julenatbus 9	14	7.793	101		14	8.507
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		243.353	2.990			252.184
		n	Andre ikke-rutefordelte omkostninger		-340				0
<b>Sum</b>				<b>41.335</b>	<b>25.086.031</b>	<b>292.962</b>		<b>40.215</b>	<b>24.949.219</b>
<b>Lokal kørsel</b>									
711		n	Viborg - Hald Ege - Birgittelyst - Almind	4.721	2.957.734	35.128		4.694	2.973.791
712		n	Viborg-Finderup-Dollerup	1.999	1.297.086	16.202		2.075	1.363.883
713		n	Hald Ege-Lyngård-Almind	581	527.876	6.317		556	534.447
720		n	Mercantec - Vinkelvej - Viborg Gymnasium og HF	235	163.206	1.429		164	124.077
Dub. 720		n	Dubleringskørsel på rute 720		129.396	0		0	0
721		n	Mercantec - H.C. Andersensvej - Katedralskolen	197	125.093	1.384		181	116.999
722		n	Mercantec,Vinkelvej - gymnasiet	520	378.606	4.336		485	364.010
Dub. 722		n	Dubleringskørsel på rute 722		146.367	1.799		0	151.678
740		n	Viborg-Stoholm-Skive (Skive Kommune medfinansierer)	3.141	2.054.687	25.101		3.119	2.122.854
741		n	Skive-Sjørup	1.822	1.191.868	13.726		1.661	1.160.379
750		n	Viborg-Tjele-Sjørring	1.287	738.428	9.146		1.316	767.543
751		n	Viborg-Løvskaal-Randers	2.430	1.549.777	18.958		2.415	1.593.880
761		n	Skals-Nr. Rind-Ulbjerg	1.169	694.455	7.846		1.069	669.010
766		n	Viborg-Skals-Møldrup	3.479	2.188.305	25.515		3.252	2.157.465
770		n	Viborg-Bjerringbro	4.481	2.687.705	33.114		4.552	2.799.120
771		n	Bjerringbro-Løvskaal-Hammershøj	2.675	1.716.635	20.416		2.600	1.727.421
772		n	Rødkærsbro-Vindum-Bjerringbro	782	502.928	5.939		751	499.133
775		n	Bjerringbro-Grundfos-Asavej	980	706.114	8.259		927	705.842
851		n	Thorsø-Vellev-Ulstrup	97	79.312	1.038		102	86.527
N740		n	Natbus på rute 740	39	24.051	273		35	23.027
N766		n	Natbus på rute 766	30	20.021	249		30	20.962
64		n	Viborg kommunes kørsel på rute 64	160	115.033	1.363		157	113.740
75		n	Viborg kommunes kørsel på rute 75	210	140.091	1.690		208	141.063
		n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli		202.955	2.494			210.319
			Afsat til vejarbejde/indeks						500.000
			Nettoudgift til NT's kørsel i Viborg Kommune på rute 265/765		217.205	2.669			225.087
<b>Sum</b>				<b>31.036</b>	<b>20.554.933</b>	<b>244.392</b>		<b>30.348</b>	<b>21.152.256</b>
<b>Total Viborg Kommune</b>				<b>72.371</b>	<b>45.640.964</b>	<b>537.354</b>		<b>70.564</b>	<b>46.101.475</b>

# Aarhus Kommune

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Aarhus Kommune		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
<b>Busdrift (Tabel 1, 2 og 3)</b>									
	Kørselsudgifter	420.423.253	430.451.000	454.459.000	441.371.000	10.920.000	423.334.000	423.334.000	-7.117.000
	Bus IT og øvrige udgifter	7.730.018	8.060.000	7.972.000	7.972.000	-88.000	8.949.000	8.949.000	889.000
	<b>Busudgifter</b>	<b>428.153.270</b>	<b>438.511.000</b>	<b>462.431.000</b>	<b>449.343.000</b>	<b>10.832.000</b>	<b>432.283.000</b>	<b>432.283.000</b>	<b>-6.228.000</b>
	Indtægter	-290.424.518	-278.701.000	-286.480.000	-288.390.000	-9.689.000	-256.931.000	-256.931.000	21.770.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Netto</b>	<b>137.728.752</b>	<b>159.810.000</b>	<b>175.951.000</b>	<b>160.953.000</b>	<b>1.143.000</b>	<b>175.352.000</b>	<b>175.352.000</b>	<b>15.542.000</b>
<b>Handicapkørsel (Tabel 4)</b>									
	Udgifter	16.276.770	15.981.000	16.503.000	16.503.000	522.000	16.741.000	16.741.000	760.000
	Indtægter	-3.177.488	-3.132.000	-3.209.000	-3.209.000	-77.000	-3.267.000	-3.267.000	-135.000
	<b>Netto</b>	<b>13.099.282</b>	<b>12.849.000</b>	<b>13.294.000</b>	<b>13.294.000</b>	<b>445.000</b>	<b>13.474.000</b>	<b>13.474.000</b>	<b>625.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>									
	Vognmandsbetaling	996.982	884.000	1.034.000	1.034.000	150.000	1.128.000	1.128.000	244.000
	Indtægter	-360.521	-346.000	-365.000	-365.000	-19.000	-395.000	-395.000	-49.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>636.461</b>	<b>538.000</b>	<b>669.000</b>	<b>669.000</b>	<b>131.000</b>	<b>733.000</b>	<b>733.000</b>	<b>195.000</b>
	Administrationsomkostninger	214.176	212.000	222.000	222.000	10.000	250.000	250.000	38.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>850.637</b>	<b>750.000</b>	<b>891.000</b>	<b>891.000</b>	<b>141.000</b>	<b>983.000</b>	<b>983.000</b>	<b>233.000</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>									
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>									
	Vognmandsbetaling	41.478.813	80.817.000	24.262.000	24.166.000	-56.651.000	4.453.000	4.453.000	-76.364.000
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>41.478.813</b>	<b>80.817.000</b>	<b>24.262.000</b>	<b>24.166.000</b>	<b>-56.651.000</b>	<b>4.453.000</b>	<b>4.453.000</b>	<b>-76.364.000</b>
	Administrationsomkostninger	2.684.552	5.910.000	1.502.000	1.489.800	-4.420.200	560.000	560.000	-5.350.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>44.163.365</b>	<b>86.727.000</b>	<b>25.764.000</b>	<b>25.655.800</b>	<b>-61.071.200</b>	<b>5.013.000</b>	<b>5.013.000</b>	<b>-81.714.000</b>
<b>Letbanedrift (Tabel 12)</b>									
	Udgifter letbanekørsel		56.100.000	500.000	500.000	-55.600.000	213.500.000	213.500.000	157.400.000
	Indtægter letbanekørsel		-19.700.000	0	0	19.700.000	-70.800.000	-70.800.000	-51.100.000
	<b>I alt</b>		<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>-35.900.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>106.300.000</b>
	Heraf finansiering af Aarhus Kommune		14.350.000	250.000	250.000	-14.100.000	57.700.000	57.900.000	43.550.000
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>									
Aarhus	Billetkontrol administration	11.998.702	11.900.000	11.900.000	11.900.000	0	10.906.000	10.906.000	-994.000
	Kontrolafgifter	-12.200.201	-13.286.000	-12.000.000	-12.000.000	1.286.000	-10.879.000	-10.879.000	2.407.000
	Overførsler	9.365.693	9.300.000	9.000.000	9.000.000	-300.000	8.159.000	8.159.000	-1.141.000
	<b>I alt</b>	<b>9.164.193</b>	<b>7.914.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>986.000</b>	<b>8.186.000</b>	<b>8.186.000</b>	<b>272.000</b>
Aarhus Letbane *	Billetkontrol administration			0	0	0	1.029.000	1.029.000	1.029.000
	Kontrolafgifter			0	0	0	-1.026.000	-1.026.000	-1.026.000
	<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>
<b>Trafiksekskabet (Tabel 8)</b>									
Aarhus	Busdrift administration	30.555.000	29.951.000	29.951.000	29.951.000	0	29.066.000	29.066.000	-885.000
	Handicap administration	5.919.000	5.748.000	5.748.000	5.748.000	0	5.710.000	5.710.000	-38.000
	<b>I alt</b>	<b>36.474.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>0</b>	<b>34.776.000</b>	<b>34.776.000</b>	<b>-923.000</b>
Aarhus Letbane *	letbane administration			0	0	0	1.823.000	1.823.000	1.823.000
	<b>I alt</b>	<b>36.474.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>0</b>	<b>36.599.000</b>	<b>36.599.000</b>	<b>1.823.000</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>									
	Sekretariatet	213.000	218.000	218.000	218.000	0	223.000	223.000	5.000
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>									
	Rejsekort (busser)	21.271.586	18.919.000	18.678.000	18.678.000	-241.000	17.415.000	17.415.000	-1.504.000
	Rejsekortdrift - Letbanen i alt	0	0	681.000	681.000	681.000	6.004.000	6.004.000	6.004.000
	Heraf finansiering Aarhus Kommune	0	0	213.000	213.000	213.000	3.002.000	3.002.000	3.002.000
	<b>Rejsekort Aarhus Kommune i alt</b>	<b>21.271.586</b>	<b>18.919.000</b>	<b>18.891.000</b>	<b>18.891.000</b>	<b>-28.000</b>	<b>20.417.000</b>	<b>20.417.000</b>	<b>1.498.000</b>
<b>Rejsekort Letbane - anlæg</b>									
	Rejsekort Letbane - anlæg i alt	0	78.000	0	0	-78.000	0	0	-78.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>									
	I alt	0	441.000	411.000	411.000	-30.000	508.000	508.000	67.000
<b>Renter</b>									
	Renteindtægter	-679.075							
<b>Total - netto</b>									
		<b>262.285.739</b>	<b>337.755.000</b>	<b>280.269.000</b>	<b>265.162.800</b>	<b>-72.592.200</b>	<b>318.458.000</b>	<b>318.658.000</b>	<b>-18.174.000</b>

\* Billetkontrol for Aarhus Letbane finansieres ligeligt af Aarhus Kommune og Region Midtjylland

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-23.927.772
------------------------------------	-------------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Aarhus Kommune:

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes merudgifter på 10,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2017. Merforbruget skyldes primært udsættelse af Trafikplan Aarhus grundet senere opstart af Aarhus Letbane. I forventet regnskab efter 1. kvartal forventes effekten af trafikplanen først at træde i kraft fra primo december 2017, hvormed udgiften til mere buskørsel forventes at være på 18,5 mio. kr. Dette modsvares af tilbagebetaling af overskud fra Busselskabet Aarhus Sporveje for tidligere år, hvilket beløber sig på 12,8 mio. kr. Det stigende omkostningsindeks medfører merudgifter på 5,2 mio. kr.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der en mindreudgift på 13,1 mio. kr. Tilbagebetaling af overskud fra Busselskabet Aarhus Sporveje udgør 12,8 mio. kr., mens der er indregnet mere bybuskørsel svarende til 1,5 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes mere dubleringskørsel. Det faldende omkostningsindeks medfører mindreudgifter på 1,8 mio. kr.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselprisen. Dieselprisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselprisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Reduktion af buskørslen på baggrund af Trafikplan 2017, som følge af opstart af Aarhus Letbane, er sat til at have effekt fra november 2017. Der ventes fuld effekt i 2018. Beregninger af udgifter i 2017 og 2018 for Aarhus Kommune er præget af stor usikkerhed grundet effekten af Aarhus Letbane.

Udviklingen fra budget 2017 til budget 2018 er sammensat som følger:

- +12,5 mio. kr. som følge af indeks
- 21,4 mio. kr. som følge af fuld effekt af Trafikplan 2017
- +0,2 mio. kr. i mindre kørselsjusteringer

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes samlet set lavere udgifter på 0,1 mio. kr., sammensat af lavere udgifter til tælleløsningen INFODEV samt advokatombudsninger, der begge var budgetteret for højt, samt højere udgifter til stoppestedsannoncering, hvor udgifterne til nye løsninger har været budgetteret for lavt.

Der forventes højere udgifter til drift og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, men Midttrafik dækker merudgifterne inden for trafikalselskabets budget, så stigningen ikke får økonomiske konsekvenser for bestillerne i 2017.

#### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien og drift af tælleudstyr flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, drift af tælleudstyr fordeles efter kø-replantimer, mens udgifter til rutebilstationer fordeles efter afgang/ankomster.

Der er en stigning i udgifterne til omflytning af udstyr blandt andet i forbindelse med kontrakt-skifte samt ikke mindst til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår. Forudsætningen for budget 2018 på Midttrafik app er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.

Omvendt har Aarhus Kommune fået lavere andel af udgifterne til realtid og datatrafik grundet en justering af busnøglen.

Tilsvarende er der lavere udgifter på 0,1 mio. kr. til Aarhus Kommunes tælleløsning (INFO-DEV), der var budgetteret for højt i 2017, samt på 0,2 mio. kr. til diverse udgifter ved billettering i Aarhus Kommune, der enten har været budgetteret for højt i 2017, eller hvor opgaven er bortfaldet (papklippe kort, advokatomkostninger).

**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Aarhus Kommune**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Wi-Fi	416.360	403.000	403.000	403.000	396.000	396.000
Realtid	440.487	542.000	562.000	562.000	406.000	406.000
Datatrafik	128.971	151.000	174.000	174.000	104.000	104.000
Omflytning af udstyr	179.721	184.000	280.000	280.000	275.000	275.000
Stoppestedsannoncering - anlæg	-48.091	0	0	0	0	0
Stoppestedsannoncering - drift	408.935	145.000	250.000	250.000	210.000	210.000
Tælleløsning INFODEV	1.578.026	1.447.000	1.300.000	1.300.000	1.331.000	1.331.000
BAAAS service Rejsekort/Realtid	378.764	200.000	200.000	200.000	205.000	205.000
Bus-IT i alt	3.483.174	3.072.000	3.169.000	3.169.000	2.927.000	2.927.000
Gebyrer ved billetsalg	63.685	90.000	49.000	49.000	71.000	71.000
Midttrafik app	0	224.000	224.000	224.000	1.361.000	1.361.000
Billetautomater Tokheim (service)	3.077.300	3.100.000	3.145.000	3.145.000	3.220.000	3.220.000
Billetautomater Loomis (pengehåndtering)	528.591	558.000	558.000	558.000	553.000	553.000
Stationære billetautomater	149.558	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
Øvrige omkostninger, bus billetautomater	215.394	300.000	250.000	250.000	250.000	250.000
Øvrige omkostninger, stationære billetaut.	4.158	52.000	52.000	52.000	25.000	25.000
Indkøb af reservedele	191.446	252.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Advokatomkostninger	0	83.000	0	0	0	0
Leje udgifter	18.300	23.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Afskrivninger bus/klippe kort	-1.587	56.000	56.000	56.000	0	0
Billettering i alt	4.246.844	4.988.000	4.803.000	4.803.000	5.949.000	5.949.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	0	0	0	0	0	0
Rejsegaranti	0	0	0	0	73.000	73.000
<b>Total</b>	<b>7.730.018</b>	<b>8.060.000</b>	<b>7.972.000</b>	<b>7.972.000</b>	<b>8.949.000</b>	<b>8.949.000</b>

### Indtægter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Der forventes på nuværende tidspunkt merindtægter i størrelsesorden 9,7 mio. kr. Det skyldes primært konsekvenser af udsættelse af implementering af Trafikplan Aarhus. Effekten af dette er vurderet til 8 mio. kr. Dertil kommer merindtægter som følge af større kompensation fra staten for off-peak rejser end forventet.

## Budget 2018 2. behandling

Indtægtsvurderingen i Aarhus Kommune er baseret på det forslag til ny indtægtsdelingsmodel, der fremlægges for Midttrafiks Bestyrelse den 19. maj 2017. Indtægtsdelingsmodellen medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %.

Modellen medfører at Midttrafiks samlede indtægtsbudget – fratrukket de forventede indtægter hos øvrige kommunale bestillere, samt regionens kørsel uden for Aarhus – fordeles mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

I Aarhus-området deles indtægterne mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland i forhold til den fordeling der fremgik af Regnskab 2016 – dog indregnet de budgetterede indtægtsmæssige konsekvenser af den nye trafikplan Aarhus, samt regulering som følge af særlige indtægter for møntoptælling i 2016. Dette medfører at indtægterne i Aarhus-området i budget 2018 fordeles med 68,5 % til Aarhus Kommune og 31,5 % til Region Midtjylland.

Samtidig er der i indtægtsvurderingen indregnet et forventet fald i indtægter på 36,5 mio. kr. som følge af forventet indtægtsnedgang i busserne som konsekvens af kørselsreduktioner i forbindelse med ny trafikplan Aarhus. Dette beløb er identisk med de forventninger, der i Budget 2017 var i Budgetoverslagsår 2018.

Samlet er Aarhus Kommunes indtægtsbudget med baggrund i den nye indtægtsdelingsmodel nedskrevet med ca. 33 mio. kr., sammenholdt med Regnskab 2016.

Det skal bemærkes, at indtægtsbudgettet for Aarhus Kommune er forbundet med særdeles stor usikkerhed som følge af indførelse af Letbanen i Aarhus, samt de deraf følgende reduktioner i buskørsel og forventet overflytning af kunder fra busser til letbane.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Aarhus Kommune**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	234.928.469	226.016.000	232.938.000	228.108.000	199.865.000	199.865.000
Refusion off peak	4.284.090	2.806.000	3.648.000	8.418.000	5.619.000	5.619.000
Erhvervs kort	2.256.140	2.681.000	2.681.000	2.234.000	2.298.000	2.298.000
Div. indt. (kørsel)	48.518	100.000	100.000	100.000	80.000	80.000
Skolekort	4.146.492	4.176.000	4.176.000	4.176.000	4.209.000	4.209.000
Ungdomskort	8.754.165	8.953.000	8.953.000	8.667.000	8.877.000	8.877.000
Ung.kort - kompensation	2.624.933	2.712.000	2.712.000	3.367.000	4.214.000	4.214.000
Takstkomp	16.916.312	16.626.000	16.626.000	16.995.000	17.138.000	17.138.000
Bus&Tog "omstiger"	16.000.634	14.153.000	14.168.000	15.847.000	14.153.000	14.153.000
Bef. Værnepligtige	464.765	478.000	478.000	478.000	478.000	478.000
<b>Total</b>	<b>290.424.518</b>	<b>278.701.000</b>	<b>286.480.000</b>	<b>288.390.000</b>	<b>256.931.000</b>	<b>256.931.000</b>

## Flextrafik

### Forventet regnskab 2. kvartal

Forventet regnskab 2. kvartal er baseret på data fra regnskab 2016 samt 1. halvår 2017.

- **Handicap:** Der forventes et merforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes flere visterede og dermed også en forventning og flere kørsler.
- **Flexkur:** Der forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagen skyldes vækst i Flexkurskørsel.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Der forventes et mindreforbrug på 61,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Årsagens skyldes at der er budgetteret med Special kørsel hele året, men efterfølgende er det besluttet at hjemtrække driften af Special Kørslen, hvorfor budgettet ikke bruges fuldt ud.

## Budget 2018 2. behandling

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4

% fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

- **Handicap:** Grundet stigning i visiterede borgere forventes en stigning af handicapkørsler.
- **Flextur:** Det vurderes, at udgifterne til Flexture vil stige i 2018 på grund af flere ture.
- **Teletaxa:** Der er ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.
- **Kommunal kørsel:** Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018 på Brækket ben kørsel og genoptræningskørsel. Driften af Special kørslen er derimod ikke længere i Midttrafiks regi, men bliver håndteres fuldt ud hos Aarhus Kommune selv.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Handicapkørsel i Aarhus Kommune**

Oversigt over udgifter til handicapkørsel

Aarhus	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	16.276.770	74.354	219	15.981.000	74.900	213	16.503.000	74.500	222	16.741.000	75.000	223
Indtægter	-3.177.488		-43	-3.132.000		-42	-3.209.000		-43	-3.267.000		-44
<b>Netto udgifter</b>	<b>13.099.282</b>	<b>74.354</b>	<b>176</b>	<b>12.849.000</b>	<b>74.900</b>	<b>172</b>	<b>13.294.000</b>	<b>74.500</b>	<b>178</b>	<b>13.474.000</b>	<b>75.000</b>	<b>180</b>

**Tabel 5: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Flexture i Aarhus Kommune**

Oversigt over udgifter til Flexture

Aarhus	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	996.982	9.312	107	884.000	9.000	98	1.034.000	9.400	110	1.128.000	10.400	108
Indtægter	-360.521		-39	-346.000		-38	-365.000		-39	-395.000		-38
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>636.461</b>	<b>9.312</b>	<b>68</b>	<b>538.000</b>	<b>9.000</b>	<b>60</b>	<b>669.000</b>	<b>9.400</b>	<b>71</b>	<b>733.000</b>	<b>10.400</b>	<b>70</b>
Administrationsomkostninger	214.176	9.312	23	211.600	9.000	24	222.000	9.400	24	250.000	10.400	24
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>850.637</b>	<b>9.312</b>	<b>91</b>	<b>749.600</b>	<b>9.000</b>	<b>83</b>	<b>891.000</b>	<b>9.400</b>	<b>95</b>	<b>983.000</b>	<b>10.400</b>	<b>95</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kommunal kørsel i Aarhus Kommune**

Oversigt over udgifter til Kommunal kørsel

Aarhus	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Brækket ben	424.487	2.864	148	396.000	2.600	152	300.000	2.000	150	463.000	3.000	154
Genoptræning	3.263.703	20.941	156	2.921.000	19.500	150	3.323.000	21.900	152	3.990.000	25.200	158
Beskæftigelse/aktivering			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Special kørsel / SFO kørsel	37.790.623	182.650	207	77.500.000	500.000	155	20.543.000	129.700	158			
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>41.478.813</b>	<b>206.455</b>	<b>201</b>	<b>80.817.000</b>	<b>522.100</b>	<b>155</b>	<b>24.166.000</b>	<b>153.600</b>	<b>157</b>	<b>4.453.000</b>	<b>28.200</b>	<b>158</b>
Brækket ben - adm.omk	54.416	2.864	19	51.000	2.600	20	38.800	2.000	19	59.600	3.000	20
Genoptræning - adm.omk	397.879	20.941	19	378.000	19.500	19	426.000	21.900	19	500.600	25.200	20
Beskæftigelse/aktivering - adm.omk			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Special kørsel / SFO kørsel	2.232.257	182.650	12	5.481.000	500.000	11	1.025.000	129.700	8			
Administrationsomkostninger	2.684.552	206.455	13	5.910.000	522.100	11	1.489.800	153.600	10	560.200	28.200	20
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>44.163.365</b>	<b>206.455</b>	<b>214</b>	<b>86.727.000</b>	<b>522.100</b>	<b>166</b>	<b>25.655.800</b>	<b>153.600</b>	<b>167</b>	<b>5.013.200</b>	<b>28.200</b>	<b>178</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

## Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikelskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførslen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Fordelingsnøglen for Letbanen var som udgangspunkt 79 % til Aarhus Kommune og 21 % til Region Midtjylland. Den er siden blevet ændret, så udgifterne fordeles med 50 % til hver. Budget 2018 for Aarhus Kommune er samlet set på 36,6 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikelskabet**

Aarhus	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				29.951.000	29.951.000
PL regulering (2,4 %)				718.824	718.824
Rejsegaranti				-38.510	-38.510
Billetkontrol				0	0
Tælleudstyr				0	0
Rutebilstationer				0	0
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-1.565.012	-1.565.012
<b>Bus administration</b>	<b>29.951.000</b>	<b>29.951.000</b>	<b>29.951.000</b>	<b>30.889.275</b>	<b>30.889.275</b>
<b>Heraf Letbane administration</b>				<b>1.822.973</b>	<b>1.822.973</b>
<b>Handicap administration</b>	<b>5.748.000</b>	<b>5.748.000</b>	<b>5.748.000</b>	<b>5.710.000</b>	<b>5.710.000</b>
<b>Samlet</b>	<b>35.699.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>35.699.000</b>	<b>36.599.275</b>	<b>36.599.275</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Udgifterne for året forventes at blive i overensstemmelse med budgettet, idet der forventes udgifter på 0,2 mio. kr. under budgettet for rejsekort i busser, ligesom der nu er indregnet udgifter på 0,2 mio. kr. til drift af rejsekort på Letbanen – vedligehold af udstyr – der tidligere har været indregnet under området Rejsekort Letbane.

Der forventes følgende afvigelser på rejsekort i busser:

- Der forventes højere tilbagebetaling på ansvarligt lån på 0,6 mio. kr., da Rejsekort A/S har opdateret forventningerne til 2017
- Der forventes højere udgifter til afdrag og renter på lån hos Kommunekredit på 0,1 mio. kr. Stigningen skyldes, at fordelingsnøglen for lånet er blevet justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for perioden 2013-2016 (rejsekort-investeringen).
- Der forventes højere udgifter til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S på 0,5 mio. kr.
- Forventede lavere udgifter til drift af busudstyr på 0,6 mio. kr., hvilket primært skyldes lavere udgifter til leasing af udstyr
- Forventede højere kunderelaterede udgifter på 0,3 mio. kr., blandt andet som følge af udfasningen af papklippekort. De kunderelaterede udgifter er behæftet med en del usikkerhed.

## Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle

fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

For Aarhus Kommune er den største ændring i forhold til tidligere dog indarbejdelsen af udgifter til drift af rejsekort på Letbanen. Dette betyder, at rejsekortøkonomien nu består af to områder: rejsekort i busser og rejsekort på Letbanen, hvoraf Aarhus Kommune skal betale for 50 % af driftsudgifterne.

Fordelingsprincipperne betyder tilsvarende, at Letbanen får en andel af udgifterne der hidtil har ligget under drift af rejsekort i busser.

#### *Ændringer fra budget 2017 til budget 2018 for rejsekort i busser*

- Ydelsesbetaling på lån hos Rejsekort A/S forventes at blive 0,1 mio. kr. højere i 2018 (som følge af Aarhus Kommunes køb af ekstraudstyr i 2016, hvilket delvist opvejes af, at fordelingsnøglen er justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016).
- Abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S (fordeles efter indtægtsbudget 2018) falder med 1,4 mio. kr., hvilket dels skyldes, at den samlede abonnementsbetaling falder, dels at indtægtsandelen for busser i Aarhus Kommune falder med 4,7 procentpoint.
- For drift og vedligehold af udstyr forventes udgiften at blive 0,5 mio. kr. lavere, hvilket skyldes lavere udgifter til leasing, hvilket delvist opvejes af højere udgifter til supportaftale for udstyr, der nu er uden for garantiperiode samt højere udgifter grundet køb af ekstraudstyr i 2016.
- Kunderelaterede udgifter (fordeles efter indtægtsbudget 2018) stiger med 0,3 mio. kr., der skyldes en forventet stigning i de samlede udgifter for Midttrafik. Dette modvirkes dog delvist af, at indtægtsandelen for busser i Aarhus Kommune falder med 4,7 procentpoint.

Samlet set er udgifterne til rejsekort i busser 1,5 mio. kr. lavere end budget 2017 (2,0 mio. kr., når budget 2017 fremskrives til 2018-priser).

#### *Budget 2018 for rejsekort på Letbanen*

Budgettet for 2018 til drift af rejsekort på Letbanen blev i 2017 estimeret til samlet 4,4 mio. kr. af Midttrafik. Dette budget opjusteres nu til samlet 6,0 mio. kr., særligt som følge af, at en del af udgifterne til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S og kunderelaterede driftsudgifter er blevet flyttet fra drift af rejsekort i busser (ovenfor) til drift af rejsekort på Letbanen.

Der er altså en stigning i udgifterne på 1,6 mio. kr. samlet, eller 0,8 mio. kr. for Aarhus Kommune.

Der budgetteres i 2018 med følgende udgifter til rejsekort på Letbanen for Aarhus Kommune:

- Aarhus Kommunes andel af abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S for Letbanen er 1,6 mio. kr. (på baggrund af 5,1 % af indtægterne, Letbanen har i alt 10,2 % af indtægtsbudgettet for 2018)
- Drift og vedligehold af udstyr fordeles konkret til det område, udgiften vedrører. For Letbanen er der indarbejdet udgifter til vedligehold af udstyr på 53 Letbanestationer i 2018 på i alt 2,4 mio. kr. Aarhus Kommunes andel heraf er 1,2 mio. kr.
- Aarhus Kommunes andel af de kunderelaterede driftsudgifter til rejsekort på Letbanen er på 0,1 mio. kr. (på baggrund af 5,1 % af indtægterne, Letbanen har i alt 10,2 % af indtægtsbudgettet 2018).



Tabel 9a: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Aarhus Kommune

Alle tal i årets priser

Kommune: Aarhus (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Investering</b>	<b>3.387.154</b>	<b>2.491.000</b>	<b>2.006.000</b>	<b>2.006.000</b>	<b>2.521.000</b>	<b>2.521.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	2.238.090	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	4.059.096	3.990.000	4.097.000	4.097.000	4.044.000	4.044.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-671.941	-1.499.000	-2.091.000	-2.091.000	-1.523.000	-1.523.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>15.646.343</b>	<b>16.428.000</b>	<b>16.672.000</b>	<b>16.672.000</b>	<b>14.894.000</b>	<b>14.894.000</b>
					-	-
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	12.550.730	12.483.000	12.972.000	12.972.000	11.107.000	11.107.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	2.193.051	3.405.000	2.820.000	2.820.000	2.912.000	2.912.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	902.562	540.000	880.000	880.000	875.000	875.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>21.271.586</b>	<b>18.919.000</b>	<b>18.678.000</b>	<b>18.678.000</b>	<b>17.415.000</b>	<b>17.415.000</b>

### Rejsekort Letbane – anlæg

Udgiften til køb og installation af rejsekortudstyr på Aarhus Letbane indgår ikke længere i Midttrafiks budget eller regnskab, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland, interessenterne i Aarhus Letbane I/S, har ønsket at udgifterne afholdes af Aarhus Letbane I/S og finansieres af selskabet via anlægsøkonomien på Letbanen.

Tabel 9b: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort Letbanedrift - andel Aarhus Kommune

Alle tal i årets priser

Letbanedrift - andel Aarhus Kommune (beløb i kr.)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
<b>Drift</b>	-	-	<b>213.000</b>	<b>213.000</b>	<b>3.002.000</b>	<b>3.002.000</b>
					-	-
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	-	-	-	-	1.646.000	1.646.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	-	-	213.000	213.000	1.225.000	1.225.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	-	-	-	-	131.000	131.000
					-	-
<b>I alt</b>	-	-	<b>213.000</b>	<b>213.000</b>	<b>3.002.000</b>	<b>3.002.000</b>

### Kontrolafgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Billetkontrollen i Aarhus Kommune vedrører udgifter til billetkontroladministration samt indtægter fra kontrolafgifter.

Samlet set var der budgetteret med en nettoindtægt for Aarhus Kommune på 1,4 mio. kr., men grundet en forventning om færre kontrolafgifter forventes denne at falde til 0,1 mio. kr. Indtægter fra billetkontrollen forventes i 2017 at blive på 12,0 mio. kr. mod et budget på 13,3 mio. kr. Årsagen til den forventede nedjustering af indtægter kan tilskrives, at udviklingen i snydeprocenten har været faldende. Den faldende snydeprocent kan skyldes rutinemæssige kontroller foretaget af Securitas. Det skal dog bemærkes, at snydeprocenten også er ved at nå et niveau, hvor yderlige fald virker usandsynligt.

Udgifter til administration forventes at følge budgettet på 11,9 mio. kr.

#### Budget 2018 2. behandling

Budgetforslaget for 2018 er som udgangspunkt baseret på en fremskrivning af budget 2017, hvor budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Ydermere sker der for billetkontrollen nogle større ændringer i 2017-2018, herunder opstart af kontrol i Aarhus Letbane samt en nyligt indgåede aftale med Securitas om kontrol i by-, lokal- og regionalbusser uden for Aarhus. Som forudsætning er det antaget, at snydeprocenten er ens for Aarhus bybusser og Letbanen, da billetteringen foregår på samme måde. Fordelingsnøglen for billetkontrollen er baseret på det forventede antal kontroller.

For Aarhus Kommune lyder budgetforslaget for 2018 på 11,9 mio. kr. til administration af billetkontrol, hvoraf 1 mio. kr. kan tilskrives administration vedrørende Letbanen. Desuden er der budgetteret med 11,9 mio. kr. i kontrolafgifter, hvoraf 1 mio. kan tilskrives Letbanen. Der er desuden en sær aftale med Aarhus Kommune om overførsel af ubetalte kontrolafgifter vedrørende bybuskørsel, som efterfølgende forsøges inddrevet via SKAT. I 2016 udgjorde overførslen af ubetalte kontrolafgifter omkring 75 % af de udstedte kontrolafgifter. Hvis denne tendens fortsætter forventes en overførsel i 2018 på 8,2 mio. kr. Det samlede budgetforslag for Aarhus Kommune er derfor på 8,2 mio. kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Aarhus Kommune**

Aarhus	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetkontrol administration	11.998.702	11.900.000	11.900.000	11.900.000	10.906.000	10.906.000
Kontrolafgifter	-12.200.201	-13.286.000	-12.000.000	-12.000.000	-10.879.000	-10.879.000
Overførsel af kontrolafgifter	9.365.693	9.300.000	9.000.000	9.000.000	8.159.000	8.159.000
<b>Samlet</b>	<b>9.164.193</b>	<b>7.914.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>8.186.000</b>	<b>8.186.000</b>
<b>Aarhus letbane *</b>						
Billetkontrol administration	0	0	0	0	1.029.000	1.029.000
Kontrolafgifter	0	0	0	0	-1.026.000	-1.026.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>
<b>Total</b>	<b>9.164.193</b>	<b>7.914.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>8.900.000</b>	<b>8.189.000</b>	<b>8.189.000</b>

\* Aarhus letbane finansieres ligeligt af Aarhus Kommune og Region Midtjylland

## Letbanesekretariatet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.

## Letbanedrift

### Forventet regnskab 2. kvartal

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik.

Der vil ikke være udgifter til drift af letbanetrafik i 2017. Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at betalingerne til Aarhus Letbane I/S for drift af letbanetrafik skal starte 1. februar 2018.

I 2017 forventes dog en mindre udgift til drift- og servicering af rejsekortudstyret på letbanens etablerede standsningssteder på den inderste strækning.

### Budget 2018 2. behandling

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik.

Der vil fra 23. september 2017 være opstart på letbanens inderste strækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby. Senere i efteråret åbnes strækningen mellem Aarhus – Odder og Skejby – Lisbjerg. Letbanedrift på strækningen til Grenaa og strækningen Lisbjerg – Lystrup forventes, efter den udmeldte tidsplan fra Aarhus Letbane I/S, at åbne i februar 2018. Regulær og fuld drift på hele Aarhus Letbane vil ifølge Aarhus Letbane I/S tidligst ske i løbet af 1. halvår 2018.

Driftsstartsfasen på Aarhus Letbane vil være forbundet med usikkerheder. Den planmæssige indfasning af letbanen kan blive påvirket af faktorer som betyder, at man må ændre i de planlagte opstartsdatoer. Dette vil samtidig få konsekvenser for udfasningen af busdrift.

Midttrafik indgår kontrakt med Aarhus Letbane I/S om levering af letbanetrafik. Aarhus Kommune og Region Midtjylland finansierer den bestilte letbanetrafik gennem indbetalinger til Midttrafik.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har under den administrative høring af budgetforslaget tilkendegivet, at Midttrafiks udgifter til køb af letbanedrift skal starte fra 1. februar 2018.

Midttrafiks budgetterede udgifter til letbanedrift er baseret på Aarhus Letbane I/S' seneste driftsbudget for 2018. Det skal i den forbindelse nævnes, at Aarhus Letbane I/S gør opmærksom på, at driftsbudgettet endnu er behæftet med væsentlig usikkerhed.

På den baggrund er der endnu stor usikkerhed om et holdbart driftsbudget for letbanen. Hvis der i indeværende periode opstår behov for en revision af driftsbudgettet, kan Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som er Interessenterne i Aarhus Letbane I/S, anmode Midttrafik herom.

På indtægtssiden er der taget udgangspunkt i tidligere udarbejde skøn for overflytning af passagerindtægter fra bus til letbane. Det er aftalt, at realiseringen af de oprindelige indtægtskøn tidligst vil være opnået efter en indfasningsperiode på 4 år. Blandt andet fordi der ikke, som oprindeligt forventet, er sket udvikling af byområderne ved Lisbjerg/Terp og Nye.

I indtægtsbudgettet indgår passagerindtægter på strækningen Odder-Aarhus svarende til Odderbanens tidligere indtægtsgrundlag ved fuld årlig drift på Aarhus Nærbane. Der er heri forudsat, at opstartsfasen på Odderbanedelen er gennemført inden udgangen af 2017, og at der er regulær og stabil drift fra 1. januar 2018. Af forsigtighedsgrunde er ikke indregnet stigende indtægter som følge af udvidet kørselsomfang i forhold til kørsel Aarhus Nærbane.

På Grenaa-banen er indtægterne nedskrevet i forhold til banens tidligere indtægtsgrundlag, som er oplyst af DSB. Det skyldes at letbanedrift på Grenaa-banen tidligst forventes i regulær og fuld drift fra 1. april 2018.

Midttrafik gør opmærksom på, at der vil være stor usikkerhed om overholdelse af indtægtsbudgettet på letbanen i 2018.

Det er Midttrafiks erfaring, at længerevarende spærringer af togdrift giver et indtægtsfald, som det tager tid at genvinde. Odderbanen og Grenaa-banen har været lukket siden august 2016, hvilket betyder, at mange kunder har ændret adfærd og rejsevaner.

Til finansiering af letbanedrift er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om at bidrage med et bestillerbidrag jævnfør den politisk godkendte principaftale fra 2013. Parternes netto-bestillerbidrag, jf. principaftalen, reguleres på baggrund af en p/l fremskrivning til 2018 og på baggrund af Midttrafiks oplæg til Kollektiv Trafikplan Aarhus. I budgetforslaget indgår parternes nettobestillerbidrag, som er aftalt på et fællesmøde med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Til finansiering af letbanedrift indgår også det statslige driftsbidrag til letbanedrift på Grenaa-banen. Bidraget udbetales til Region Midtjylland, som henfører det til Midttrafik. I budgettet er det statslige bidrag indregnet med det af Trafikstyrelsen oplyste niveau for 2017.

Herudover er der i det foreliggende budgetforslag behov for et ekstra bestillerbidrag fra henholdsvis Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I det ekstra bestillerbidrag er der taget højde for den forhåndsudligning, der er aftalt på et fællesmøde med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

**Tabel 12: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Aarhus Letbane Drift**

Samlet	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	55.000.000			212.500.000	212.500.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>				<i>91.800.000</i>	<i>91.800.000</i>
Drift billetteringsudstyr	1.100.000	500.000	500.000	1.000.000	1.000.000
Passagerindtægter	-19.700.000			-70.800.000	-70.800.000
<b>Driftstilskud</b>	<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Netto driftstilskud</b>	<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Finansiering Region Midtjylland</b>					
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	7.200.000			26.600.000	28.000.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen	11.900.000			42.800.000	42.800.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	2.950.000			15.600.000	14.000.000
<b>I alt Region Midtjylland</b>	<b>22.050.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>85.000.000</b>	<b>84.800.000</b>
<b>Finansiering Aarhus Kommune</b>					
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	11.400.000			42.100.000	41.300.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	2.950.000			15.600.000	16.600.000
<b>I alt Aarhus Kommune</b>	<b>14.350.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>57.700.000</b>	<b>57.900.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Aarhus Kommune**

Rute nr.	In- dex	Strækning	Regnskab 2016		Budget 2018				
			Kpl.	Udgifter	P/l-reg	Beskr. af ændr.	I alt budget 2018		
			timer		2017-2018		Kpl.t.	Udg.	
<b>Bybus kørsel</b>									
1A	n	Kolt-Skejby Sygehus-Trige/Lystrup	76.103	57.139.945	542.654	Trafikplan 2017	57.913	45.047.372	
2A	n	Holme Skejby-Sygehus	49.662	39.592.311	541.716	Trafikplan 2017	58.424	45.341.450	
3A	n	Tilst-Rutebilstationen	37.020	25.812.211	317.588	Trafikplan 2017	37.044	29.130.909	
4A	n	Brabrand-Tingskov Alle /Østerby	66.072	47.434.929	543.694	Trafikplan 2017	61.412	47.841.979	
5A	n	Tangkrogen-Ringgaden-Marielund	24.602	21.258.887	247.116	Trafikplan 2017	24.589	20.400.303	
6A	n	Skåde/Holme-Ringvejen-Risskov	63.792	56.128.030	559.064	Trafikplan 2017	54.703	47.884.324	
11	n	Stavtrup Vest/Stavtrup Søholm-Harlev	43.009	34.032.357	351.152	Trafikplan 2017	38.616	30.816.667	
12	n	Mejlby/Hjortshøj-Logistikparken	26.518	21.111.915	235.997	Trafikplan 2017	25.538	22.507.614	
13	n	Vejlby-Frydenlund	20.535	15.273.878	141.890	Trafikplan 2017	15.325	11.944.581	
14	n	Skejbyparken-Grøfthøj	23.108	20.275.737	193.923	Trafikplan 2017	19.233	15.755.684	
15	n	Skejby Nordlandsvej-Brabrand Vest	19.978	13.959.759	171.410	Trafikplan 2017	19.951	15.387.951	
16	n	Hasle -Holme Parkvej	15.710	12.390.941	258.589	Trafikplan 2017	28.549	21.118.165	
17	n	Studstrup-Langenæs	21.319	15.844.537	293.886	Trafikplan 2017	31.775	23.755.731	
18	n	Mejlby/Elev-Moesgård Museum	36.746	30.197.498	285.172	Trafikplan 2017	29.864	23.436.202	
19	n	Tilst-Hasle-Park Allé-Rtb-Mindeparken-Skåde-Mårslet	21.956	14.934.041	0	Trafikplan 2017	0	0	
20	n	Åkrogen-Solbjerg	23.962	19.043.918	0	Trafikplan 2017	0	0	
21	n	Stavtrup Vest-Åbo			0	Trafikplan 2017	949	546.540	
22	n	Ringlinje			0	Trafikplan 2017	11.611	9.025.759	
31	n	Rutebilstationen-Moesgård Strand	834	689.583	8.307	Trafikplan 2017	843	485.242	
32	n	Lystrup-Egå Gymnasium	150	131.896	11.794	Trafikplan 2017	1.070	615.987	
33/23	n	Rutebilstationen - Nordhavnen	5.407	4.924.757	48.711	Trafikplan 2017	4.779	4.312.279	
35	n	Ormslev-Tåstrup-Harlev-Lyngby-Logistikparken	3.450	2.784.910	4.362	Trafikplan 2017	477	274.522	
40	n	Natbus: Park Allé - Holme - Mårslet	284	219.663	2.620	Trafikplan 2017	289	166.122	
41	n	Natbus: Park Allé - Søndervangen - Tranbjerg	281	222.577	2.689	Trafikplan 2017	286	164.378	
42	n	Natbus: Park Allé - Stavtrup	242	193.188	2.470	Trafikplan 2017	246	141.568	
43	n	Natbus: Park Allé - Gellerup - Skjoldhøj	221	163.675	1.962	Trafikplan 2017	220	126.679	
44	n	Natbus: Park Allé - Bispehaven - Jernaldervej - Tilst	232	166.757	2.173	Trafikplan 2017	236	135.890	
45	n	Natbus: Park Allé - Århus Vest - Skejby - Vejlbj - Lystrup	344	272.202	3.488	Trafikplan 2017	350	201.339	
46	n	Natbus: Park Allé-Trøjborg-Risskov-Egå Strand-Skæring-Hjortshøj	331	260.613	3.272	Trafikplan 2017	344	197.864	
86	n	Erstatningsbus: Lystrup-Skejby (kun indtil fuld drift af Aarhus Letbane)			3.204	Kun for januar-måned	345	273.179	
		Dubleringsudgifter		2241256	27.803			2.344.693	
	n	Ikke-rutefordelte kørselsudgifter (bl.a. Grøn Koncert)	122	68.444	945		127	79.722	
	n	Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli måned		3.090.575	41.350			3.487.224	
	n	Andre ikke-rutefordelte omkostninger		19.196	254			21.388	
	n	Tømning af billetautomater		257.546	3.165			266.892	
	n	Tællebusadministration		94124,1	1.157			97.540	
Ingen		Tillægskontrakt		1.795.464				0	
ingen		Rabat på restkørsel 2013-2016		-11.000.000				0	
		Tilbagebetaling af overskud		-32.934.077				0	
		Trafikplan 2017				Indregnet på ruteniveau	0	0	
<b>Sum</b>			<b>581.989</b>	<b>418.093.245</b>	<b>4.853.578</b>		<b>525.108</b>	<b>423.333.738</b>	
<b>Øvrige udgifter</b>									
		Ekstraordinære udgifter til advokat- og konsulentbistand til billetkontrol		2.330.008					
<b>Total Aarhus Kommune</b>			<b>581.989</b>	<b>420.423.253</b>	<b>4.853.578</b>		<b>525.108</b>	<b>423.333.738</b>	

# Region Midtjylland

## Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Region Midtjylland		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17.ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18.ift. budget 17)
<b>Bud drift (Tabel 1, 2 og 3)</b>									
	Kørselsudgifter	478.033.810	478.934.000	489.517.000	488.535.000	9.601.000	490.215.000	490.215.000	11.281.000
	Bus IT og øvrige udgifter	2.335.697	2.982.000	2.781.000	2.781.000	-201.000	5.732.000	5.732.000	2.750.000
	<b>Busudgifter</b>	<b>480.369.507</b>	<b>481.916.000</b>	<b>492.298.000</b>	<b>491.316.000</b>	<b>9.400.000</b>	<b>495.947.000</b>	<b>495.947.000</b>	<b>14.031.000</b>
	Indtægter	-279.756.958	-291.226.000	-295.277.000	-294.990.000	-3.764.000	-286.903.000	-286.903.000	4.323.000
	Regionalt tilskud	7.826.000	7.998.000	7.998.000	7.998.000	0	8.077.000	8.077.000	79.000
	<b>Netto</b>	<b>208.438.549</b>	<b>198.688.000</b>	<b>205.019.000</b>	<b>204.324.000</b>	<b>5.636.000</b>	<b>217.121.000</b>	<b>217.121.000</b>	<b>18.433.000</b>
<b>Flexiture (Tabel 5)</b>									
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Teletaxa (Tabel 6)</b>									
	Vognmandsbetaling	157.935	165.000	165.000	165.000	0	179.000	179.000	14.000
	Indtægter	-12.163	-11.000	-11.000	-11.000	0	-19.000	-19.000	-8.000
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>145.772</b>	<b>154.000</b>	<b>154.000</b>	<b>154.000</b>	<b>0</b>	<b>160.000</b>	<b>160.000</b>	<b>6.000</b>
	Administrationsomkostninger	36.547	39.000	38.700	38.700	-300	40.000	40.000	1.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>182.319</b>	<b>193.000</b>	<b>192.700</b>	<b>192.700</b>	<b>-300</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>7.000</b>
<b>Togdrift (Tabel 4)</b>									
	Drifttilskud	24.507.836	16.100.000	16.250.000	15.950.000	-150.000	16.328.000	16.328.000	228.000
	Anlæg	989.500	3.390.000	3.390.000	3.390.000	0	3.524.000	3.524.000	134.000
	<b>I alt</b>	<b>25.497.336</b>	<b>19.490.000</b>	<b>19.640.000</b>	<b>19.340.000</b>	<b>-150.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>362.000</b>
<b>Billetkontrol (Tabel 10)</b>									
Region	Billetkontrol administration			0	0	0	738.000	738.000	738.000
	Kontrolafgifter			0	0	0	-108.000	-108.000	-108.000
	<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>630.000</b>	<b>630.000</b>	<b>630.000</b>
<b>Trafiksekabet (Tabel 8)</b>									
Region	Busdrift administration	40.339.000	42.621.000	42.621.000	42.621.000	0	41.135.000	41.135.000	-1.486.000
	Handicap administration	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>I alt</b>	<b>40.339.000</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.621.000</b>	<b>0</b>	<b>41.135.000</b>	<b>41.135.000</b>	<b>-1.486.000</b>
<b>Letbanesekretariatet</b>									
	Sekretariatet	387.000	396.000	396.000	396.000	0	405.000	405.000	9.000
<b>Rejsekort (Tabel 9)</b>									
	Rejsekort (busser)	23.929.210	24.318.000	23.108.000	23.108.000	-1.210.000	22.290.000	22.290.000	-2.028.000
	<b>Rejsekort Region Midtjylland i alt</b>	<b>23.929.210</b>	<b>24.318.000</b>	<b>23.108.000</b>	<b>23.108.000</b>	<b>-1.210.000</b>	<b>22.290.000</b>	<b>22.290.000</b>	<b>-2.028.000</b>
<b>Rejsekort Letbane - anlæg</b>									
	Rejsekort Letbane - anlæg i alt	0	78.000	0	0	-78.000	0	0	-78.000
<b>Tjenestemandspensioner (rejsekort finansiering)</b>									
	Pensionsudgift	0	613.000	572.000	572.000	-41.000	708.000	708.000	95.000
	Forudbetalt		-613.000	-572.000	-572.000	41.000	-708.000	-708.000	-95.000
	<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Renter</b>									
	Renteindtægter	-873.819							
<b>Total - netto (Bus)</b>		<b>297.899.595</b>	<b>285.784.000</b>	<b>290.976.700</b>	<b>289.981.700</b>	<b>4.197.700</b>	<b>301.633.000</b>	<b>301.633.000</b>	<b>15.849.000</b>
<b>Ramme Region Midtjylland (Bus)</b>		<b>299.490.900</b>	<b>291.700.000</b>	<b>291.700.000</b>	<b>291.700.000</b>		<b>280.600.000</b>	<b>280.600.000</b>	
<b>Difference</b>		<b>1.591.305</b>	<b>5.916.000</b>	<b>723.300</b>	<b>1.718.300</b>	<b>-4.197.700</b>	<b>-21.033.000</b>	<b>-21.033.000</b>	<b>-15.849.000</b>
<b>Kan-kørsel (Tabel 7)</b>									
	Vognmandsbetaling	118.797.884	120.350.000	120.350.000	120.350.000	0	123.350.000	123.360.000	3.010.000
	Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>118.797.884</b>	<b>120.350.000</b>	<b>120.350.000</b>	<b>120.350.000</b>	<b>0</b>	<b>123.350.000</b>	<b>123.360.000</b>	<b>3.010.000</b>
	Administrationsomkostninger	5.333.445	5.362.000	5.362.000	5.362.000	0	5.609.000	10.752.000	5.390.000
	<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>124.131.329</b>	<b>125.712.000</b>	<b>125.712.000</b>	<b>125.712.000</b>	<b>0</b>	<b>128.959.000</b>	<b>134.112.000</b>	<b>8.400.000</b>
<b>Buserstatningskørsel (Tabel 14)</b>									
	Udgifter på buserstatningskørsel	17.691.826	37.814.000	46.600.000	46.450.000	8.636.000	7.200.000	7.200.000	-30.614.000
	Indtægter på buserstatningskørsel	-7.057.051	-14.000.000	-18.600.000	-18.600.000	-4.600.000	-3.400.000	-3.400.000	10.600.000
	<b>I alt</b>	<b>10.634.775</b>	<b>23.814.000</b>	<b>28.000.000</b>	<b>27.850.000</b>	<b>4.036.000</b>	<b>3.800.000</b>	<b>3.800.000</b>	<b>-20.014.000</b>
<b>Forberedelse Letbane</b>									
	<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>11.811.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11.811.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11.811.000</b>
<b>Letbanedrift (Tabel 9b, 10 og 12)</b>									
	<i>Udgifter letbanekørsel</i>		56.100.000	500.000	500.000	-55.600.000	213.500.000	213.500.000	157.400.000
	<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>	0	0	0	0	0	91.800.000	91.800.000	91.800.000
	<i>Indtægter letbanekørsel</i>		-19.700.000	0	0	19.700.000	-70.800.000	-70.800.000	-51.100.000
	<i>I alt</i>	0	36.400.000	500.000	500.000	-35.900.000	142.700.000	142.700.000	198.100.000
	Heraf finansiering af Region Midtjylland		22.050.000	250.000	250.000	-21.800.000	85.000.000	84.800.000	62.750.000
Aarhus Letbane *	Billetkontrol administration			0	0	0	1.029.000	1.029.000	1.029.000
	Kontrolafgifter			0	0	0	-1.026.000	-1.026.000	-1.026.000
	<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>
Aarhus Letbane *	letbane administration			0	0	0	1.823.000	1.823.000	1.823.000
	Rejsekortdrift - Letbanen i alt	0	0	681.000	681.000	681.000	6.004.000	6.004.000	6.004.000
	Heraf finansiering Region Midtjylland	0	0	468.000	468.000	468.000	3.002.000	3.002.000	3.002.000
	<b>I alt Letbanedrift</b>	<b>0</b>	<b>22.050.000</b>	<b>718.000</b>	<b>718.000</b>	<b>-21.332.000</b>	<b>89.828.000</b>	<b>89.628.000</b>	<b>67.578.000</b>
<b>Total - netto (Letbanekørsel)</b>		<b>10.634.775</b>	<b>57.675.000</b>	<b>28.718.000</b>	<b>28.568.000</b>	<b>-29.107.000</b>	<b>93.628.000</b>	<b>93.428.000</b>	<b>35.753.000</b>
<b>Regionens budgetramme (Letbanekørsel)</b>		<b>16.200.000</b>	<b>57.100.000</b>	<b>57.100.000</b>	<b>57.100.000</b>	<b>0</b>	<b>81.500.000</b>	<b>81.500.000</b>	<b>24.400.000</b>
<b>Difference Region Midtjyllands budgetramme/ budget Midttrafik (Letbanekørsel)</b>		<b>5.565.225</b>	<b>-575.000</b>	<b>28.382.000</b>	<b>28.532.000</b>	<b>29.107.000</b>	<b>-12.128.000</b>	<b>-11.928.000</b>	<b>-11.353.000</b>
<b>Total - netto</b>		<b>432.665.699</b>	<b>469.171.000</b>	<b>445.406.700</b>	<b>444.261.700</b>	<b>-24.909.300</b>	<b>524.220.000</b>	<b>529.173.000</b>	<b>60.002.000</b>

\* Billetkontrol for Aarhus Letbane finansieres ligeledes af Aarhus Kommune og Region Midtjylland

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-7.305.376
------------------------------------	------------

## Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Region Midtjylland

### Busdrift

#### Kørselsudgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes merudgifter på 8,6 mio. kr. i forhold til budget 2017, hvilket er 1 mio. kr. lavere end ved forventet regnskab efter 1. kvartal.

Der er indregnet effekten af 49. udbud, pakke A, vedrørende regional kørsel i Horsens/Hedensted-området, hvor der forventes en halvårseffekt på 1,5 mio. kr. Desuden er der indregnet effekten af 49. udbud, pakke B, vedrørende regional kørsel i Midtjylland (genudbud af Hans' Bilers ruter), hvor der forventes en halvårseffekt på 1,3 mio. kr. Dette modsvares dog af mindreudgifter til den nuværende erstatningskørsel på 0,7 mio. kr., da den har vist sig billigere end, hvad der blev kalkuleret med i budget 2017.

Derudover er der indregnet 1,2 mio. kr. i merudgifter til dublering, da mængden af dublering er stigende i forhold til regnskab 2015, der er udgangspunkt for budget 2017. Desuden er der indregnet merudgifter på 1,5 mio. kr. vedrørende 912X, der pga. en regnefejl var udeladt af budget 2017. Der forventes merudgifter på rute 918X på 0,3 mio. kr., da entreprenøren ikke er blevet afregnet for den korrekte busstørrelse. Nord/syd-samarbejdet medfører 2,5 mio. kr. i merudgift, da underskudsdekningen fra Billund Lufthavn for rute 912X er lavere grundet stigende omsætning på ruten, hvilket der også tages højde for i de regionale indtægter. Derudover er indlagt en besparelse på 3,4 mio. kr. grundet reduktioner på den regionale kørsel.

Omkostningsindekset er steget i perioden, hvilket medfører en merudgift på 5,4 mio. kr.

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal, er der en mindreudgift på 1 mio. kr., der består af merudgifter til Nord/syd-samarbejdet på 1,1 mio. kr. som følge af, at underskudsdekningen fra Billund Lufthavn ventes at blive meget begrænset grundet stigende omsætning på ruten, rutereduktioner med en besparelse på 0,2 mio. kr. og en mindreudgift som følge af faldende omkostningsindeks på 1,9 mio. kr.

#### Budget 2018 2. behandling

I forhold til den politiske høring er der ikke foretaget ændringer.

Budgettet for 2018 er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %. Der er betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt grundet udsving i dieselpriisen. Dieselpriisen har været stigende siden starten af 2016, men er stadig langt under niveauet fra 2014 og tidligere. I budgettet for 2018 er dieselpriisen forudsat at være uændret i forhold til nuværende niveau. Såfremt det er et ønske for bestilleren, indregner Midttrafik gerne en pulje til at håndtere evt. indeksstigninger i bestillerens budget for 2018.

Effekten af det 49. udbud er indregnet i budgettet for 2018. Udbuddet vedrører regionale ruter i Horsens/Hedensted-området samt genudbud af de tidligere Hans Biler-ruter i Viborg/Silkeborg-området. I forbindelse med udbud bortgår udgifter til cross border. Der er indregnet reduktioner i kørselsomfanget i forbindelse med Trafikplan 2017, hvor buskørsel overgår til letbanedrift. På rute 952X er der indregnet flere afgange samt opgradering til Tempo 100-busser fra K17. Der er indregnet en pulje til ekstrakørsel/nye dubleringer på 0,5 mio. kr. Dubleringsudgifter er ellers indregnet i ruteudgifterne med en forventning om samme udgiftsniveau som i regnskab 2016. Udgifter til Nord/Syd-samarbejdet er opdateret på baggrund af nyeste beregninger. Merudgiften i forhold til regnskab 2016 skyldes, at der var betydelige engangsindtægter i regnskabet, og desuden er underskudsdekningen fra Billund Lufthavn på rute 912X forudsat lavere end i budget 2017 grundet højere selvfinansiering end hidtil antaget.

Udviklingen fra budget 2017 til budget 2018 er sammensat som følger:

+13,3 mio. kr. som følge af indeks  
+2,0 mio. kr. på grund af 49. udbud  
+0,5 mio. kr. pulje til ekstrakørsel/dubleringer  
+1,6 mio. kr. på Nord/Syd-samarbejde, herunder mindre underskudsdækning fra Billund Lufthavn  
- 6,1 mio. kr. i nettokørselsreduktioner, herunder fuld effekt af Trafikplan 2017 samt opgradering på rute 952X

#### Bus-IT og øvrige udgifter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes samlet set lavere udgifter på 0,3 mio. kr.

Der forventes højere udgifter til gebyrer ved billetsalg (Dankort i flybusser) 0,2 mio. kr.

Omvendt forventes lavere udgifter til Kunde- og holdepladsfaciliteter på 0,5 mio. kr., da udgifterne til drift af Viborg Rutebilstation var budgetteret for højt.

Der forventes højere udgifter til drift og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, men Midttrafik dækker merudgifterne inden for trafikselskabets budget, så stigningen ikke får økonomiske konsekvenser for bestillerne i 2017.

#### **Budget 2018 2. behandling**

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

I forhold til budget 2017 er rejsegarantien, drift af tælleudstyr samt drift af rutebilstation i Randers og lønudgifter til Viborg Rutebilstation flyttet til bus-IT og øvrige udgifter. Disse områder har hidtil ligget under trafikselskabet, og budgettet i trafikselskabet er blevet nedskrevet, således at bestillerne har fået nedskrevet administrationsbidraget tilsvarende.

Udgifter til rejsegarantien fordeles efter konkret forbrug, drift af tælleudstyr fordeles efter køreplantimer, mens udgifter til rutebilstationer fordeles efter afgang/ankomster.

Region Midtjylland har fået højere andel af udgifterne til realtid og datatrafik grundet en justering af busnøglen. Tilsvarende er der en stigning i udgifterne til omflytning af udstyr blandt andet i forbindelse med kontraktskifte, til gebyrer ved billetsalg samt ikke mindst til drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, der har været meget populær og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår.

Forudsætningen for budget 2018 for Midttrafik app er samme omsætning som i januar-april 2017, idet omsætningsandelen synes at have stabiliseret sig. Dog er der tillagt 30 % af den nuværende kundemængde på pap-periodekort, idet periodekortet blev introduceret på Midttrafik app juni 2017.

Region Midtjylland har desuden højere udgifter til drift af holde- og ventepladsfaciliteter, men dette skyldes udelukkende, at udgifter til rutebilstationer i Randers og Viborg som nævnt ovenfor er blevet flyttet fra trafikselskabet (administrationsbidrag) til driften (bestillerbidrag). Reelt set er udgifterne til holde- og ventepladsfaciliteter lavere end forudsat i budget 2017, hvilket skyldes nedskrivning af driftsudgifterne til Viborg Rutebilstation beskrevet i forventet regnskab efter 3. kvartal 2016.



**Tabel 2: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Bus IT og øvrige udgifter i Region Midtjylland**

	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 (1. behandling)	Budget 2018 (2. behandling)
Wi-Fi	230.924	220.000	220.000	220.000	184.000	184.000
Realtid	323.764	367.000	381.000	381.000	652.000	652.000
Data trafik	87.516	102.000	118.000	118.000	168.000	168.000
Videoovervågning	22.350	56.000	56.000	56.000	56.000	56.000
Drift af tælleudstyr					294.000	294.000
Omflytning af udstyr	235.655	242.000	367.000	367.000	360.000	360.000
Lane management	266.470	284.000	284.000	284.000	273.000	273.000
Bus-IT i alt	1.166.679	1.271.000	1.426.000	1.426.000	1.987.000	1.987.000
Gebyrer ved billet salg	262.855	145.000	341.000	341.000	279.000	279.000
Midtrafik app		185.000	185.000	185.000	1.452.000	1.452.000
Billettering i alt	262.855	330.000	526.000	526.000	1.731.000	1.731.000
Rutebilstationer	700.095	1.170.000	618.000	618.000	1.336.000	1.336.000
X-bus puljeprojekt og drift	206.068	211.000	211.000	211.000	216.000	216.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse i alt	906.163	1.381.000	829.000	829.000	1.552.000	1.552.000
Rejsegaranti	0	0	0	0	462.000	462.000
<b>Total</b>	<b>2.335.697</b>	<b>2.982.000</b>	<b>2.781.000</b>	<b>2.781.000</b>	<b>5.732.000</b>	<b>5.732.000</b>

### Indtægter

#### **Forventet regnskab 2. kvartal**

Der forventes på nuværende tidspunkt samlede merindtægter i størrelsesorden 3,8 mio. kr., primært som følge af større off-peak compensation fra staten end forventet samt et forventet bedre regnskabsresultat vedr. bus-tog trafikelskabsrejser end forventet. Disse 2 poster modsvares dog delvis af mindreindtægter på passagerindtægter samt mindreindtægter på salg af Ungdomskort.

#### **Budget 2018 2. behandling**

De forventede indtægter for Region Midtjylland er opgjort på 2 forskellige måder, på baggrund af det forslag til ny indtægtsdelingsmodel der fremlægges for Midttrafik bestyrelse den 19. maj 2017.

Indtægtsbudgettet for Region Midtjyllands kørsel uden for Aarhus er baseret på en fremskrivning af resultatet for samme kørsel i regnskab 2016. Ny indtægtsdelingsmodel medfører at alle kommuner og regionens kørsel uden for Aarhus får deres indtægter fra Regnskab 2016 fremskrevet med udvikling i takststigningsloftet, som i 2018 er på 1,4 %. Region Midtjyllands indtægter uden for Aarhus Kommune er dog tillagt en forventet indtægtsfremgang på 4 mio. kr. i forhold til udgangspunktet, som følge af udvidelser – og dermed konstaterede merindtægter – på rute 912X mellem Aarhus og Billund Lufthavn

Indtægtsbudgettet for Region Midtjyllands kørsel i Aarhus området er baseret på de samlede forventninger til Midttrafik budget for 2017, fratrukket bestillerne uden for Aarhus – og herefter fordelt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I Aarhus-området deles indtægterne mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland i forhold til den fordeling der fremgik af Regnskab 2016 – dog indregnet de budgetterede indtægtsmæssige konsekvenser af den nye trafikplan Aarhus samt for Region Midtjyllands vedkommende også nettoudgiften til bus-tog samarbejdet i 2016. Dette medfører at indtægterne i Aarhus-området i budget 2018 fordeles med 68,5 % til Aarhus Kommune og 31,5 % til Region Midtjylland.

Samtidig er der i indtægtsvurderingen indregnet et forventet fald i indtægter på 7,5 mio. kr. som følge af forventet indtægtsnedgang i de regionale busser i Aarhus som konsekvens af kørselsreduktioner i forbindelse med ny trafikplan Aarhus. Dette beløb er identisk med de forventninger, der i Budget 17 var til Budgetoverslagsår 2018.

Nettoudgiften til bus-tog samarbejdet budgetteres udelukkende under Region Midtjylland. Det er i budgettet forudsat at denne nettoudgift i 2018 er 0 kr., således at udgifter og indtægter opvejer hinanden.

Samlet er forventningerne til Region Midtjyllands indtægter med baggrund i den nye indtægtsdelingsmodel således opskrevet med 7,1 mio. kr., sammenholdt med Regnskab 2016.

Det skal bemærkes, at indtægtsbudgettet for Region Midtjylland er forbundet med særdeles stor usikkerhed som følge af indførelse af Letbanen i Aarhus, samt de deraf følgende reduktioner i buskørsel og forventet overflytning af kunder fra busser til letbane samt med baggrund i forventet implementering af Takst Vest – og deraf forventet ændret afregning med togoperatører.

**Tabel 3: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Indtægter fra busdrift i Region Midtjylland**

Indtægtsfordeling :	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Passagerindtægter	183.452.537	193.289.000	192.368.000	188.283.000	183.504.000	183.504.000
Refusion off peak	3.306.964	2.170.000	2.822.000	6.510.000	4.340.000	4.340.000
Skolekort	6.942.422	7.788.000	7.788.000	7.788.000	7.045.000	7.045.000
Ungdomskort	62.609.930	64.032.000	64.032.000	61.989.000	63.488.000	63.488.000
Ung.kort - fritidsrejser	2.023.310	2.096.000	2.096.000	2.602.000	3.292.000	3.292.000
Takstkompensation	13.309.412	13.112.000	13.114.000	13.404.000	13.382.000	13.382.000
Bus&Tog "omstigere"	9.963.004	8.812.000	8.814.000	9.861.000	8.812.000	8.812.000
Bus&Tog "trafikselskabsrejser"	(4.687.525)	(3.200.000)	1.125.000	1.700.000	-	-
Fragt og gods + post		-			-	-
Mellemregn skolekort Ringk-Skjern	396.000	396.000	396.000	396.000	396.000	396.000
Mellemregn pensionistkort Randers	583.000	583.000	583.000	583.000	780.000	780.000
Erhvervs kort	1.138.233	1.353.000	1.351.000	1.127.000	1.161.000	1.161.000
Andre indt. (div. kørsel)	12.130	25.000	25.000	25.000	20.000	20.000
Kontrolafgifter	43.452	87.000	80.000	39.000	-	-
Telebus/Taxa						
Bef. Værnepligtige	664.089	683.000	683.000	683.000	683.000	683.000
<b>Total</b>	<b>279.756.958</b>	<b>291.226.000</b>	<b>295.277.000</b>	<b>294.990.000</b>	<b>286.903.000</b>	<b>286.903.000</b>

## Togdrift

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der har været et mindre fald i Lemvigbanens indtægter i 1. halvår 2017, og derfor forventes færre billetindtægter på 0,15 mio. kr. i det forventede regnskab. Udgifter til togdrift forventes 0,3 mio. kr. under budgettet pga. en negativ efterregulering til Midtjyske Jernbaner.

### Budget 2018 2. behandling

Budgettet vedrører kun Region Midtjylland og omfatter et nettodriftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S til drift og infrastrukturvedligehold på Lemvigbanen.

I 2018 er netto driftsudgifter til togdrift reduceret i forhold til regnskab 2016 fordi Odderbanen er overdraget til Aarhus Letbane I/S. Region Midtjyllands hidtidige nettodriftstilskud til drift og infrastruktur på Odderbanen er henført til budgettet for Aarhus Letbane.

Nettodriftstilskuddet til Lemvigbanen budgetteres til 16,3 mio. kr.

Budget 2018 indeholder også et tilskud til Midtjyske Jernbaner på 3,5 mio. kr. til dækning af selskabets mindre reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen. Investeringstilskuddet er baseret på investeringsplanen 2007-20, som er godkendt af Region Midtjylland og bestyrelserne for Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

### Nye tog til Lemvigbanen

Forudsætningerne for opgørelse af Region Midtjyllands statslige investeringstilskud ligger nu fast og en ny investeringsplan fra 2021 skal udarbejdes, da der ikke længere er usikkerhed om det statslige investeringstilskud på privatbaneområdet, som Region Midtjylland modtager.

En ny investeringsplan skal primært indeholde anskaffelse af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Det er nødvendigt for på sigt at opretholde togdrift på banen.

Midtjyske Jernbaner er den sidste danske jernbaneoperatør der anvender Y-tog. Materiellet er, grundet den høje alder, nedslidt og reservedele kan ikke længere fremskaffes, men må ofte specialfremstilles. Omkostninger til levetidsforlængelse af togene er stærkt stigende. For at sikre en stabil passagerdrift på Lemvigbanen fremover, er det nødvendigt at der anskaffes nyt materiel til banen.

Midtjyske Jernbaner, Region Midtjylland og Midttrafik udarbejder oplæg til investeringsplan for perioden 2021-2034.

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

**Tabel 4: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Togdrift i Region Midtjylland**

Oversigt over udgifter til togdrift

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
<b>Driftstilskud</b>						
Udgifter	34.807.763	19.000.000	19.000.000	18.700.000	19.228.000	19.228.000
Indtægter	-10.299.927	-2.900.000	-2.750.000	-2.750.000	-2.900.000	-2.900.000
<b>I alt driftstilskud</b>	<b>24.507.836</b>	<b>16.100.000</b>	<b>16.250.000</b>	<b>15.950.000</b>	<b>16.328.000</b>	<b>16.328.000</b>
<b>Anlæg</b>						
Ordinært investeringstilskud	989.500	3.390.000	3.390.000	3.390.000	3.524.000	3.524.000
<b>I alt anlæg</b>	<b>989.500</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.390.000</b>	<b>3.524.000</b>	<b>3.524.000</b>
<b>I alt togdrift, Region Midtjylland</b>	<b>25.497.336</b>	<b>19.490.000</b>	<b>19.640.000</b>	<b>19.340.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>19.852.000</b>

**Teletaxa**

**Forventet regnskab 2. kvartal**

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

**Budget 2018 2. behandling**

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % (2,4 % fra 2016 til 2017 og 1,2 % fra 2017 til 2018) mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %. Det vurderes, at niveauet fra 2017 fastholdes i 2018.

**Tabel 6: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Teletaxa i Region Midtjylland**

Oversigt over udgifter til Teletaxa

Region Midtjylland	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Vognmandsbetaling	157.935	1.158	136	165.000	1.200	138	165.000	1.200	138	179.000	1.200	149
Indtægter	-12.163		-11	-11.000		-9	-11.000		-9	-19.000		-16
<b>Netto udgifter (kommunens vognmandsbetaling)</b>	<b>145.772</b>	<b>1.158</b>	<b>126</b>	<b>154.000</b>	<b>1.200</b>	<b>128</b>	<b>154.000</b>	<b>1.200</b>	<b>128</b>	<b>160.000</b>	<b>1.200</b>	<b>133</b>
Administrationsomkostninger	36.547	1.158	32	38.700	1.200	32	38.700	1.200	32	40.000	1.200	33
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>182.319</b>	<b>1.158</b>	<b>157</b>	<b>192.700</b>	<b>1.200</b>	<b>161</b>	<b>192.700</b>	<b>1.200</b>	<b>161</b>	<b>200.000</b>	<b>1.200</b>	<b>167</b>

\* Kommunens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

**Siddende Patientbefordring**

**Forventet regnskab 2. kvartal**

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

## Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 opskrives 5,1 mio. kr. som følges af, at Midttrafik fra 2018 overtager hele samarbejdet med FlexDanmark, hvor Region Midtjylland tidligere selv har stået for deres andel i FlexDanmark. Den endelige aftale mellem Region Midtjylland og Midttrafik er ikke endeligt på plads, hvorfor der kan komme merudgifter som følge af Midttrafiks overtagelse af kontakten mellem FlexDanmark og Region Midtjylland.

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Administrationsomkostningerne reguleres med Danske Regioners indeks Sundheds PL ekskl. medicintilskud (sygesikring) på 1,6 %. Det vurderes, at niveauet fra 2017 stiger og dermed øges kørselsomkostningerne tilsvarende.

**Tabel 7: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Siddende patientbefordring i Region Midtjylland**

Oversigt over udgifter til Patientbefordring, Region Midtjylland

Region Midtjylland	2016			2017			2017			2018		
	Regnskab 2016	Antal ture 2016	Pris/Tur regnskab 2016	Budget 2017	Antal ture 2017	Pris/Tur budget 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal	Antal ture 2017	Pris/Tur forv. regnskab 2017	Budget 2018, 2. behandling	Antal ture 2018	Pris/Tur Budget 2018
Patientbefordring	118.372.227	400.930	295	120.000.000	405.000	296	120.000.000	405.000	296	123.000.000	415.000	296
Bro, færge og taxa	425.657			350.000			350.000			360.000		
<b>Netto udgifter (Regionens vognmandsbetaling)</b>	<b>118.797.884</b>	<b>400.930</b>	<b>296</b>	<b>120.350.000</b>	<b>405.000</b>	<b>297</b>	<b>120.350.000</b>	<b>405.000</b>	<b>297</b>	<b>123.360.000</b>	<b>415.000</b>	<b>297</b>
Patientbefordring	5.333.445	400.930	13	5.362.000	405.000	13	5.362.000	405.000	13	10.752.000	415.000	26
Administrationsomkostninger	5.333.445	400.930	13	5.362.000	405.000	13	5.362.000	405.000	13	10.752.000	415.000	26
<b>Kommunens samlede udgift*</b>	<b>124.131.329</b>	<b>400.930</b>	<b>310</b>	<b>125.712.000</b>	<b>405.000</b>	<b>310</b>	<b>125.712.000</b>	<b>405.000</b>	<b>310</b>	<b>134.112.000</b>	<b>415.000</b>	<b>323</b>

\* Regionens samlede udgift er netto udgifter plus administrationsomkostninger

## Trafikselskabet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

## Budget 2018 2. behandling

Budget 2017 er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018. Der er også foretaget en række omflytninger, hvor udgifterne er trukket ud af trafikselskabet og placeret på relevante driftsområder. De omtalte omflytninger indbefatter rejsegaranti, drift af tælleudstyr, rutebilstationer i Randers og Viborg og den del af administrationen af billetkontrol som ikke vedrører Aarhus og Letbanen. Der er også foretaget ændringer i forbindelse med Trafikplan 2017 og indførelsen af Aarhus Letbane. Fordelingsnøglerne for hhv. busadministration og handicapadministration er baseret på køreplantimer og turantal i de enkelte kommuner samt Region Midtjylland. Fordelingsnøglen for Letbanen var som udgangspunkt 79 % til Aarhus Kommune og 21 % til Region Midtjylland. Den er siden blevet ændret, så udgifterne fordeles med 50 % til hver. Budget 2018 for Region Midtjylland er samlet set på 43 mio. kr. Der er ingen ændringer i forhold til budget 2018 1. behandling.

**Tabel 8: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Trafikselskabet**

Region Midtjylland	Budget 2017	Forventet regnskab 1. kvartal	Forventet regnskab 2. kvartal	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Budget 2017				42.621.000	42.621.000
PL regulering (2,4 %)				1.022.904	1.022.904
Rejsegaranti				-256.030	-256.030
Billetkontrol				-738.000	-738.000
Tælleudstyr				-294.000	-294.000
Rutebilstationer				-618.695	-618.695
Samsø				0	0
Øvrige ændringer *				-602.080	-602.080
<b>Bus administration</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.958.072</b>	<b>42.958.072</b>
<b>Heraf Letbane administration</b>				<b>1.822.973</b>	<b>1.822.973</b>
<b>Handicap administration</b>				<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Samlet</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.621.000</b>	<b>42.958.072</b>	<b>42.958.072</b>

\* ændringer vedrørende rutebilstationer, X-bus, køreplantimer mm.

## Rejsekort

### Forventet regnskab 2. kvartal

I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er der ingen ændringer.

Der forventes lavere udgifter på samlet 0,7 mio. kr., heraf lavere udgifter på 1,2 mio. kr. på rejsekort i busser, ligesom der nu er indregnet udgifter på 0,5 mio. kr. til drift af rejsekort på Letbanen – vedligehold af udstyr – der tidligere har været indregnet under området Rejsekort Letbane.

Der forventes følgende afvigelser på rejsekort i busser:

- Der forventes højere tilbagebetaling på ansvarligt lån på 0,8 mio. kr., da Rejsekort A/S har opdateret forventningerne til 2017
- Der forventes lavere udgifter til afdrag og renter på lån hos Kommunekredit på 0,3 mio. kr. Faldet skyldes, at fordelingsnøglen for lånet er blevet justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for perioden 2013-2016 (rejsekort-investeringen).
- Der forventes højere udgifter til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S på 0,5 mio. kr.
- Forventede lavere udgifter til drift af busudstyr på 1,0 mio. kr., hvilket primært skyldes lavere udgifter til leasing af udstyr
- Forventede højere kunderelaterede udgifter på 0,4 mio. kr., blandt andet som følge af udfasningen af papklippekort. De kunderelaterede udgifter er behæftet med en del usikkerhed.

### Budget 2018 2. behandling

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

Driftsudgifterne til rejsekort er nu inddelt i tre hovedgrupper: abonnementsbetaling til Rejsekort A/S (fordeles nu som før på baggrund af indtægter), drift og vedligehold af udstyr (alle fordeles nu på baggrund af relevante busnøgler) og kunderelaterede udgifter (fordeles nu som før på baggrund af indtægter).

For Region Midtjylland er den største ændring i forhold til tidligere dog indarbejdelsen af udgifter til drift af rejsekort på Letbanen. Dette betyder, at rejsekortøkonomien nu består af to områder: rejsekort i busser og rejsekort på Letbanen, hvoraf Region Midtjylland skal betale for 50 % af driftsudgifterne.

Fordelingsprincipperne betyder tilsvarende, at Letbanen får en andel af udgifterne der hidtil har ligget under drift af rejsekort i busser.

#### *Ændringer fra budget 2017 til budget 2018 for rejsekort i busser*

- Ydelsesbetaling på lån hos Rejsekort A/S forventes at blive 0,4 mio. kr. lavere i 2018 (som følge af, at fordelingsnøglen er justeret og tilpasset det faktiske forbrug af lånet for 2013-2016).
- Abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S (fordeles efter indtægtsbudget 2018) falder med 1,2 mio. kr., hvilket dels skyldes, at den samlede abonnementsbetaling falder, dels at indtægtsandelen for busser i Region Midtjylland falder med 4,2 procentpoint.
- For drift og vedligehold af udstyr forventes udgiften at blive 0,8 mio. kr. lavere, hvilket skyldes lavere udgifter til leasing, hvilket delvist opvejes af højere udgifter til supportaftale for udstyr, der nu er uden for garantiperiode samt højere udgifter grundet køb af ekstraudstyr i 2016.
- Kunderelaterede udgifter (fordeles efter indtægtsbudget 2018) stiger med 0,4 mio. kr., der skyldes en forventet stigning i de samlede udgifter for Midttrafik. Dette modvirkes dog delvist af, at indtægtsandelen for busser i Region Midtjylland falder med 4,2 procentpoint.

Samlet set er udgifterne til rejsekort i busser 2,0 mio. kr. lavere end budget 2017 (2,6 mio. kr., når budget 2017 fremskrives til 2018-priser).

#### *Budget 2018 for rejsekort på Letbanen*

Budgettet for 2018 til drift af rejsekort på Letbanen blev i 2017 estimeret til samlet 4,4 mio. kr. af Midttrafik. Dette budget opjusteres nu til samlet 6,0 mio. kr., særligt som følge af, at en del af udgifterne til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S og kunderelaterede driftsudgifter er blevet flyttet fra drift af rejsekort i busser (ovenfor) til drift af rejsekort på Letbanen.

Der er altså en stigning i udgifterne på 1,6 mio. kr. samlet, eller 0,8 mio. kr. for Region Midtjylland.

Der budgetteres i 2018 med følgende udgifter til rejsekort på Letbanen for Region Midtjylland:

- Region Midtjyllands andel af abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S for Letbanen er 1,6 mio. kr. (på baggrund af 5,1 % af indtægterne, Letbanen har i alt 10,2 % af indtægtsbudgettet for 2018)
- Drift og vedligehold af udstyr fordeles konkret til det område, udgiften vedrører. For Letbanen er der indarbejdet udgifter til vedligehold af udstyr på 53 Letbanestationer i 2018 på i alt 2,4 mio. kr. Region Midtjyllands andel heraf er 1,2 mio. kr.
- Region Midtjyllands andel af de kunderelaterede driftsudgifter til rejsekort på Letbanen er på 0,1 mio. kr. (på baggrund af 5,1 % af indtægterne, Letbanen har i alt 10,2 % af indtægtsbudgettet 2018).

**Tabel 9a: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort i Region Midtjylland**

Alle tal i årets priser

<b>Region Midtjylland</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Investering</b>	<b>5.935.305</b>	<b>4.674.000</b>	<b>3.570.000</b>	<b>3.570.000</b>	<b>4.277.000</b>	<b>4.277.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	694.900	-	-	-	-	-
Ydelse på KK-lån i alt	6.870.743	6.761.000	6.481.000	6.481.000	6.398.000	6.398.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-935.438	-2.087.000	-2.911.000	-2.911.000	-2.121.000	-2.121.000
					-	-
<b>Drift</b>	<b>17.299.005</b>	<b>19.644.000</b>	<b>19.538.000</b>	<b>19.538.000</b>	<b>18.013.000</b>	<b>18.013.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	12.032.554	13.044.000	13.555.000	13.555.000	11.852.000	11.852.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	4.267.197	6.036.000	5.063.000	5.063.000	5.226.000	5.226.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	999.254	564.000	920.000	920.000	935.000	935.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>23.929.210</b>	<b>24.318.000</b>	<b>23.108.000</b>	<b>23.108.000</b>	<b>22.290.000</b>	<b>22.290.000</b>

### Rejsekort Letbane – anlæg

Udgiften til køb og installation af rejsekortudstyr på Aarhus Letbane indgår ikke længere i Midttrafiks budget eller regnskab, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland, interessenterne i Aarhus Letbane I/S, har ønsket at udgifterne afholdes af Aarhus Letbane I/S og finansieres af selskabet via anlægsøkonomien på Letbanen.

**Tabel 9b: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Rejsekort Letbanedrift - andel Region Midtjylland**

Alle tal i årets priser

<b>Letbanedrift - andel Region Midtjylland</b> (beløb i kr.)	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Budget 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 1. kvartal 2017</b>	<b>Forventet regnskab, 2. kvartal 2017</b>	<b>Budget 2018 (1. behandling)</b>	<b>Budget 2018 (2. behandling)</b>
<b>Drift</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>468.000</b>	<b>468.000</b>	<b>3.002.000</b>	<b>3.002.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	-	-	-	-	1.646.000	1.646.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i alt	-	-	468.000	468.000	1.225.000	1.225.000
Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	-	-	-	-	131.000	131.000
					-	-
<b>I alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>468.000</b>	<b>468.000</b>	<b>3.002.000</b>	<b>3.002.000</b>

### Kontrolafgifter

#### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger da udgifter i 2017 ligger under trafikkselskabet.



## Budget 2018 2. behandling

Region Midtjylland har fået et budget på 1,8 mio. kr. til administration af billetkontrol, hvoraf 1 mio. kr. kan tilskrives administration vedrørende Letbanen. Desuden er der budgetteret med 1,1 mio. kr. i kontrolafgifter, hvoraf 1 mio. kr. kan tilskrives Letbanen. Baggrunden for dette er udlicitering af billetkontrol til Securitas, som fremover vil foretage rutinemæssige kontroller i hele regionen samt opstart af kontrol i Letbanen. Udliciteringen af billetkontrollen i regionen udgør ikke en merudgift for Region Midtjylland, da et tilsvarende beløb er trukket ud af trafik-selskabet. Som forudsætning er det antaget, at snydeprocenten er ens for Aarhus bybusser og Letbanen, da billetteringen foregår på samme måde. Til gengæld er der antaget, at snydeprocenten er markant lavere uden for Aarhus, grundet en anden type af billettering. Der forventes dog stadig en stigning i indtægter fra kontrolafgifter på ruter uden for Aarhus, men dette kan tilskrives en øget effektivisering som følge af udlicitering til Securitas. Fordelingsnøglen for billetkontrollen er baseret på det forventede antal kontroller. Det samlede budgetforslag for Region Midtjylland er derfor på 0,6 mio. kr.

**Tabel 10: budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Kontrolafgifter Region Midtjylland**

Region Midtjylland	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling
Billetkontrol administration	0	0	0	738.000	738.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-108.000	-108.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>630.000</b>	<b>630.000</b>
<b>Aarhus letbane *</b>					
Billetkontrol administration	0	0	0	1.029.000	1.029.000
Kontrolafgifter	0	0	0	-1.026.000	-1.026.000
<b>Samlet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>633.000</b>	<b>633.000</b>

\* Aarhus letbane finansieres ligeligt af Aarhus Kommune og Region Midtjylland

## Letbanesekretariatet

### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet på nuværende tidspunkt.

## Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 er en fremskrivning af budget 2017. Budgettet er fremskrevet med 2,4 % svarende til KL's pris og løn-skøn for 2017/2018.

## Letbanedrift

### Forventet regnskab 2. kvartal

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. Der vil ikke være udgifter til drift af letbanetrafik i 2017. Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at betalingerne til Aarhus Letbane I/S for drift af letbanetrafik skal starte 1. februar 2018.

I 2017 forventes dog en mindre udgift til drift- og servicering af rejsekortudstyret på letbanens etablerede standsningssteder på den inderste strækning.

## Budget 2018 2. behandling

Region Midtjylland og Aarhus Kommune er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik. Der vil fra 23. september 2017 være opstart på letbanens inderste strækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby. Senere i efteråret åbnes strækningen mellem Aarhus – Odder og Skejby – Lisbjerg. Letbanedrift på strækningen til Grenaa og strækningen Lisbjerg – Lystrup forventes, efter den udmeldte tidsplan fra Aarhus Letbane I/S, at åbne i februar 2018. Regulær og fuld drift på hele Aarhus Letbane vil ifølge Aarhus Letbane I/S tidligst ske i løbet af 1. halvår 2018.

Driftsstartsfasen på Aarhus Letbane vil være forbundet med usikkerheder. Den planmæssige indfasning af letbanen kan blive påvirket af faktorer som betyder, at man må ændre i de planlagte opstartsdatoer. Dette vil samtidig få konsekvenser for udfasningen af busdrift.

Midttrafik indgår kontrakt med Aarhus Letbane I/S om levering af letbanetrafik. Aarhus Kommune og Region Midtjylland finansierer den bestilte letbanetrafik gennem indbetalinger til Midttrafik.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har under den administrative høring af budgetforslaget tilkendegivet, at Midttrafiks udgifter til køb af letbanedrift skal starte fra 1. februar 2018. Midttrafiks budgetterede udgifter til letbanedrift er baseret på Aarhus Letbane I/S' seneste driftsbudget for 2018. Det skal i den forbindelse nævnes, at Aarhus Letbane I/S gør opmærksom på, at driftsbudgettet endnu er behæftet med væsentlig usikkerhed.

På den baggrund er der endnu stor usikkerhed om et holdbart driftsbudget for letbanen. Hvis der i indeværende periode opstår behov for en revision af driftsbudgettet, kan Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som er Interessenterne i Aarhus Letbane I/S, anmode Midttrafik herom.

På indtægtssiden er der taget udgangspunkt i tidligere udarbejde skøn for overflytning af passagerindtægter fra bus til letbane. Det er aftalt, at realiseringen af de oprindelige indtægtskøn tidligst vil være opnået efter en indfasningsperiode på 4 år. Blandt andet fordi der ikke, som oprindeligt forventet, er sket udvikling af byområderne ved Lisbjerg/Terp og Nye.

I indtægtsbudgettet indgår passagerindtægter på strækningen Odder-Aarhus svarende til Odderbanens tidligere indtægtsgrundlag ved fuld årlig drift på Aarhus Nærbane. Der er heri forudsat, at opstartsfasen på Odderbanedelen er gennemført inden udgangen af 2017, og at der er regulær og stabil drift fra 1. januar 2018. Af forsigtighedsgrunde er ikke indregnet stigende indtægter som følge af udvidet kørselsomfang i forhold til kørsel Aarhus Nærbane.

På Grenaa-banen er indtægterne nedskrevet i forhold til banens tidligere indtægtsgrundlag, som er oplyst af DSB. Det skyldes at letbanedrift på Grenaa-banen tidligst forventes i regulær og fuld drift fra 1. april 2018.

Midttrafik gør opmærksom på, at der vil være stor usikkerhed om overholdelse af indtægtsbudgettet på letbanen i 2018.

Det er Midttrafiks erfaring, at længerevarende spærringer af togdrift giver et indtægtsfald, som det tager tid at genvinde. Odderbanen og Grenaa-banen har været lukket siden august 2016, hvilket betyder, at mange kunder har ændret adfærd og rejsevaner.

Til finansiering af letbanedrift er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om at bidrage med et bestillerbidrag jævnfør den politisk godkendte principaftale fra 2013. Parternes netto-bestillerbidrag, jf. principaftalen, reguleres på baggrund af en p/l fremskrivning til 2018 og på baggrund af Midttrafiks oplæg til Kollektiv Trafikplan Aarhus. I budgetforslaget indgår parternes nettobestillerbidrag, som er aftalt på et fællesmøde med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Til finansiering af letbanedrift indgår også det statslige driftsbidrag til letbanedrift på Grenaa-banen. Bidraget udbetales til Region Midtjylland, som henfører det til Midttrafik. I budgettet er det statslige bidrag indregnet med det af Trafikstyrelsen oplyste niveau for 2017.

Herudover er der i det foreliggende budgetforslag behov for et ekstra bestillerbidrag fra henholdsvis Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I det ekstra bestillerbidrag er der taget højde for den forhåndsudligning, der er aftalt på et fællesmøde med Aarhus Kommune og Region Midtjylland.



**Tabel 12: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Aarhus Letbane Drift**

Samlet	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	55.000.000			212.500.000	212.500.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>				<i>91.800.000</i>	<i>91.800.000</i>
Drift billetteringsudstyr	1.100.000	500.000	500.000	1.000.000	1.000.000
Passagerindtægter	-19.700.000			-70.800.000	-70.800.000
<b>Driftstilskud</b>	<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Netto driftstilskud</b>	<b>36.400.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>142.700.000</b>	<b>142.700.000</b>
<b>Finansiering Region Midtjylland</b>					
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	7.200.000			26.600.000	28.000.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen	11.900.000			42.800.000	42.800.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	2.950.000			15.600.000	14.000.000
<b>I alt Region Midtjylland</b>	<b>22.050.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>85.000.000</b>	<b>84.800.000</b>
<b>Finansiering Aarhus Kommune</b>					
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	11.400.000			42.100.000	41.300.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	2.950.000			15.600.000	16.600.000
<b>I alt Aarhus Kommune</b>	<b>14.350.000</b>	<b>250.000</b>	<b>250.000</b>	<b>57.700.000</b>	<b>57.900.000</b>

## Buserstatningskørsel

### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes merudgifter til buserstatningskørslen på Odderbanen og Grenaabanen fordi idriftsættelsen af Aarhus Letbane er forsinket. I budget 2017 er forudsat, at erstatningskørslen ville ophøre pr. 1. oktober 2017.

### Budget 2018 2. behandling

Aarhus Letbane er forsinket i forhold til de oprindelige idriftsættelsesperioder. Aarhus Letbane I/S har meddelt, at opstart af letbanekørsel på Grenaabanen tidligst kan ske 1. halvår 2018. Midttrafik og Region Midtjylland har vurderet, at der som minimum, vil være behov for buserstatningskørsel på Grenaabanen frem til 31. marts 2018. Budgettet for erstatningskørsel vedrører kun Region Midtjylland.

Letbanetraffic på Odderbanen forventes at starte i uge 48 2017. Midttrafik vurderer, at letbanetraffic vil være i regulær drift inden udgangen af 2017. Der er således ikke behov for buserstatningskørsel på Odderbanen i 2018.

Der er ingen ændringer i forhold til 1. behandling af budget 2018.

**Tabel 14: Budget 2018 / forventet regnskab 2. kvartal - Buserstatningskørsel**

#### Buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane

Samlet	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Budget 2018 1. behandling	Budget 2018 2. behandling
Udgifter Grenåbanen	7.470.169	25.350.000	22.300.000	22.200.000	5.700.000	5.700.000
Udgifter Odderbanen	6.204.032	9.350.000	18.300.000	18.000.000	0	0
Teletaxaordning	1.720.688		3.400.000	3.400.000	500.000	500.000
Indtægter Grenåbanen	-4.880.334	-10.000.000	-12.300.000	-12.300.000	-3.400.000	-3.400.000
Indtægter Odderbanen	-2.176.717	-4.000.000	-6.300.000	-6.300.000	0	0
Informations- og kommunikationskampagne	1.180.283	2.000.000	1.500.000	1.750.000	500.000	500.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	1.116.654	1.114.000	1.100.000	1.100.000	500.000	500.000
<b>I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland</b>	<b>10.634.775</b>	<b>23.814.000</b>	<b>28.000.000</b>	<b>27.850.000</b>	<b>3.800.000</b>	<b>3.800.000</b>

**Tabel 1: Budget 2018 - udgifter til busdrift i Region Midtjylland**

Rute nr. og regionsangivelse			In-dex	Strækning	Regnskab 2016			Budget 2018	
Rutenr.	Region	A-tillæg			Kpl. timer	Udgifter	P/l-reg 2017-2018	Beskr. af ændr.	I alt budget 2018
								Kpl.t.	Udg.
11			n	Herning-Arnborgholm	830	469.128	5.677	817	479.433
12			n	Herning-Aulum-Holstebro	4.174	2.358.621	31.917	4.189	2.706.921
13			n	Herning-Haderup-Skive	7.257	3.908.657	51.122	7.273	4.317.646
15			n	Herning-Videbæk-Ringkøbing	6.281	4.117.914	48.964	6.023	4.152.874
19			n	Herning-Hammerum-Fasterholt	729	422.317	4.839	680	408.401
21			n	Holstebro-Vildbjerg	727	453.201	5.610	727	474.005
23			n	Holstebro-Struer	2.185	1.237.252	10.617	1.466	952.005
24			n	Holstebro-Lemvig	6.078	3.587.667	43.900	6.049	3.704.531
26			g	Holstebro-Sjald-Skjern	6.077	4.011.842	47.835	6.047	4.042.567
28			g	Holstebro-Haderup-Viborg	8.761	5.080.749	62.184	8.718	5.250.774
29			n	Holstebro-Feldborg	1.109	764.396	9.714	1.121	799.745
33			n	Struer-Lemvig	7.620	4.235.926	52.557	7.702	4.427.264
40			n	Nykøbing-Glyngøre-Roslev-Skive	8.710	5.170.250	61.876	8.570	5.234.747
40	Nord		n	Nykøbing-Glyngøre-Roslev-Skive	1.938	1.219.400	14.536	1.902	1.228.840
50			n	Viborg-Løgstrup-Skive	8.817	5.428.539	66.320	8.759	5.603.239
53			n	Viborg-Karup/Kølvrå-Herning	16.085	9.188.323	113.257	16.156	9.560.161
55			n	Bjerringbro-Thorsø-Hammel	2.440	1.691.202	21.951	2.371	1.847.601
59			n	Viborg-Møldrup-Aalestrup	4.232	2.867.082	34.857	4.167	2.946.227
59	Nord		n	Viborg-Møldrup-Aalestrup	419	283.831	3.477	417	293.905
60			n	Viborg-Kjellerup-Silkeborg	9.391	6.615.443	90.928	9.610	6.963.964
62			n	Viborg-Ørum-Randers	7.335	4.523.157	55.256	7.268	4.663.693
64			n	Viborg-Vammen-Hobro	4.644	3.166.912	39.147	4.606	3.307.652
64	Nord		n	Viborg-Vammen-Hobro	2.168	1.486.456	18.214	2.155	1.539.236
67			g	Viborg-Gedsted-Farsø	100	70.976	864	97	73.115
67	Nord		g	Viborg-Gedsted-Farsø	0	7.552	97	0	8.179
69			n	Skjern-Tarm-Nr.Nebel	3.399	2.103.059	25.582	3.359	2.158.906
69	Syd		n	Skjern-Tarm-Nr.Nebel	305	188.966	2.401	315	202.588
72			g	Holstebro-Vinderup-Sevel-Skive	7.097	4.122.630	52.925	6.837	4.470.322
73			n	Randers-Bjerringbro-Silkeborg	12.075	7.887.061	107.160	12.032	8.099.008
75			n	Bjerringbro-Rødkærsbro-Kjellerup	1.483	1.136.265	14.474	1.652	1.071.266
77			n	Herning-Ikast-Bording-Silkeborg	5.610	3.585.438	43.138	5.341	3.715.817
81			n	Herning-Kibæk-Sdr.Felding-Grindsted	5.801	3.249.621	42.856	5.821	3.618.226
81	Syd		n	Herning-Kibæk-Sdr.Felding-Grindsted	2.052	1.142.786	15.070	2.058	1.272.627
100		x	n	Odder-Aarhus-Hornslet	60.082	36.400.407	405.030	54.378	34.480.919
103		x	n	Aarhus-Beder-Malling-Odder-Hou	6.391	4.606.426	31.551	3.578	2.656.344
104			n	Horsens-Glud-(Snaptun)-Juelsminde	6.669	3.671.514	47.786	6.826	4.221.171
105			n	Horsens-Hornslyd-Juelsminde	7.858	4.114.526	51.804	7.798	4.561.478
107			n	Aarhus-Skanderborg-Horsens	8.424	5.473.028	67.357	8.410	5.690.663
109		x	n	Aarhus-Hørning-Skovby-Galten	1.890	2.280.098	15.597	881	1.740.129
110			n	Horsens-Silkeborg	11.174	6.215.949	78.291	11.258	6.879.154
111		x	n	Aarhus-Foldby-Hinnerup	7.360	4.764.498	57.516	7.226	4.861.334
112		x	n	Aarhus-Sorring-Silkeborg	8.293	6.305.392	77.668	8.219	6.563.213
113		x	n	Aarhus-Galten-Silkeborg	20.576	15.699.963	181.127	20.103	14.672.395
114		x	n	Aarhus-Hammel-Viborg	19.738	14.163.833	168.238	19.166	14.243.399
115			n	Aarhus-Hinnerup-Hadsten-Randers	8.439	6.269.717	77.223	8.482	6.513.275
116			n	Horsens - Herning	12.060	6.321.182	82.085	12.148	7.287.085
116		x	n	Aarhus-Skovby-Galten	7.089	5.114.663	62.514	7.045	5.284.578
117		x	n	Aarhus-Spørring-Hadsten-Langå	9.285	6.067.050	73.702	9.172	6.226.408
118		x	n	Aarhus-Randers	13.997	8.544.824	104.445	13.903	8.814.257
120		x	n	Aarhus-Rønde-Kolind-Grenaa	11.196	7.552.267	93.094	11.331	7.861.554
121		x	n	Aarhus-Rønde-Ryomgård	9.032	6.065.768	73.140	9.094	6.175.946
122		x	n	Aarhus-Rønde-Grenaa	11.261	7.384.317	90.940	11.250	7.678.908
123		x	n	Aarhus-Rønde-Ebeltoft	15.838	10.942.599	132.377	15.815	11.168.935
130			g	Ilskov-Sunds-Ikast	757	484.419	5.712	583	483.981
200		x	n	Skanderborg-Hørning-Aarhus-Skejby-Hinnerup-Grundfør/Hammel	48.075	30.644.686	347.064	44.353	29.254.690
202		x	n	Vejle-Horsens-Aarhus	20.888	11.128.292	125.818	18.056	11.075.701
202	Syd		n	Vejle-Horsens-Aarhus	4.756	2.737.311	35.657	4.743	3.127.618
205			n	Vejle-Juelsminde	4.567	2.381.385	29.528	4.348	2.654.399
205	Syd		n	Vejle-Juelsminde	3.087	1.684.138	20.691	2.937	1.851.598
211			n	Randers-Ørsted-Udbyhøj	7.723	5.305.926	64.780	7.683	5.473.486
212			n	Randers-Ryomgård-Ebeltoft	9.821	6.351.727	77.389	9.738	6.539.031
213			n	Randers-Fjellerup-Grenaa	13.143	8.066.044	98.609	13.059	8.326.762
214			n	Randers-Auning-Grenaa	13.012	8.398.024	101.878	12.932	8.600.090
215			n	Vejle-Silkeborg	11.510	6.180.202	78.139	11.455	6.916.981
215	Syd		n	Vejle-Silkeborg	2.833	1.517.163	19.069	2.822	1.681.560
217			n	Randers-Hornslet-Mørke-Rønde	7.530	4.985.751	61.292	7.541	5.171.447
220			n	Horsens-Uldum-Ølholm-Tørring	3.865	2.377.994	29.243	3.815	2.512.386
221			n	Randers-Voldum-Hornslet	2.003	1.568.263	18.773	1.979	1.566.570
223			n	Randers-Hammel-Silkeborg	13.153	8.578.839	104.124	12.966	8.800.113
230			n	Randers-Fårup-Hobro	4.635	3.670.077	44.650	4.591	3.775.941
230	Nord		n	Randers-Fårup-Hobro	1.605	1.081.406	13.178	1.591	1.113.340
235			n	Randers-Mariager-Hadsund	5.843	4.410.885	53.715	5.792	4.540.549
235	Nord		n	Randers-Mariager-Hadsund	1.156	858.681	10.506	1.152	887.909
237	Nord		n	Randers-Gjerlev-Havndal-Hadsund	1.015	665.973	8.115	1.006	685.284





## NT

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for NT:

#### Kommunal kørsel

##### Forventet regnskab 2. kvartal

Der forventes en stigning på grund af flere kørte ture

#### Budget 2018 2. behandling

Budgettet for 2018 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2016 samt 2. kvartal 2017. Det vurderes, at niveauet i 2018 stiger i forhold til 2017 på grund af flere kørte ture.

#### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

NT		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Kommunal kørsel									
	Kørselsudgifter	239.526	180.000	180.000	240.000	60.000	340.000	340.000	160.000
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0	0	0	0
	I alt	239.526	180.000	180.000	240.000	60.000	340.000	340.000	160.000
Total - netto		239.526	180.000	180.000	240.000	60.000	340.000	340.000	160.000

## Sydtrafik

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Sydtrafik:

#### Kommunal kørsel

##### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen ændringer i forventningen i forhold til 1. kvartal.

#### Budget 2018 2. behandling

Efter aftale med Sydtrafik og Fynbus er de administrative omkostninger reduceret med 0,4 mio. kr. Midttrafik modtager fra Fynbus og Sydtrafik et samlet administrationsgebyr på 0,6 mio. kr. til varetagelsen af afregningen af et samlet kørselsbudget på ca. 300 mio. kr. Administrationsgebyret er modsat tidligere blevet turafhængigt således at det ved endelig afregning justeres i forhold til hvor mange ture der er kørt.

#### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Sydtrafik		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17 ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18 ift. budget 17)
Kommunal kørsel									
	Kørselsudgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	402.000	290.000	290.000	290.000	0	297.000	297.000	7.000
	I alt	402.000	290.000	290.000	290.000	0	297.000	297.000	7.000
Total - netto		402.000	290.000	290.000	290.000	0	297.000	297.000	7.000

## Fynbus

### Forudsætninger for budget/forventet regnskab for Fynbus:

#### Kommunal kørsel

##### Forventet regnskab 2. kvartal

Ingen ændringer i forventningen i forhold til 1. kvartal.

#### Budget 2018 2. behandling

Efter aftale med Sydtrafik og Fynbus er de administrative omkostninger reduceret med 0,4 mio. kr. Midttrafik modtager fra Fynbus og Sydtrafik et samlet administrationsgebyr på 0,6 mio. kr. til varetagelsen af afregningen af et samlet kørselsbudget på ca. 300 mio. kr. Administrationsgebyret er modsat tidligere blevet turafhængigt således at det ved endelig afregning justeres i forhold til hvor mange ture der er kørt.

#### Budget 2018 2. behandling / forventet regnskab 2. kvartal 2017

Fynbus	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab, 1. kvartal 2017	Forventet regnskab, 2. kvartal 2017	Difference (forventet regnskab 17.ift. budget 17)	Budget 2018, 1. behandling	Budget 2018, 2. behandling	Difference (budget 18.ift. budget 17)	
<b>Kommunal kørsel</b>									
Kørselsudgifter	0	0	0	0	0	0	0	0	
Administrationsomkostninger	665.000	333.000	333.000	333.000	0	341.000	341.000	8.000	
I alt	665.000	333.000	333.000	333.000	0	341.000	341.000	8.000	
<b>Total - netto</b>	<b>665.000</b>	<b>333.000</b>	<b>333.000</b>	<b>333.000</b>	<b>0</b>	<b>341.000</b>	<b>341.000</b>	<b>8.000</b>	

**Sammendrag af hørings svar efter politisk høring vedr.  
budget 2018**

Nedenfor er et sammendrag af alle hørings svar fordelt på bestillere.

<b>Favrskov Kommune</b>	Teknik- og Miljøudvalget behandlede Midttrafiks budgetforslag på mødet 10. august 2017. Det kan oplyses, at Favrskov Kommune tager budgetforslaget til efterretning.
<b>Hedensted Kommune</b>	Hedensted Kommune har ingen bemærkninger til Midttrafiks budget 2018.
<b>Herning Kommune</b>	Byrådet i Herning Kommune har 14. august 2017 behandlet Midttrafiks fremsendte forslag til budget for 2018. Herning Kommune indstiller budgetforslaget for 2018 til godkendelse under de i forslaget indarbejdede forudsætninger.
<b>Holstebro Kommune</b>	Fremsendte budget 2018 til høring har været på Udvalgsmøde i Holstebro Kommune og der er ingen kommentarer eller ændringer herfra.
<b>Horsens Kommune</b>	Direktionen indstiller, at Byrådet godkender Midttrafiks forslag til budget 2018 vedrørende kollektiv bustrafik i Horsens Kommune. Byrådet vedtog indstillingen fra Teknik-og Miljøudvalget samt Økonomi-og Erhvervsudvalget.
<b>Ikast-Brande Kommune</b>	<i>Intet hørings svar modtaget men Teknik- og Miljøudvalget har 22. august taget budgettet til efterretning uden anmærkninger.</i>
<b>Lemvig Kommune</b>	<i>Intet hørings svar modtaget pr. 28/08/2017</i>
<b>Norddjurs Kommune</b>	Bemærk at Miljø- og teknikudvalgets godkendelse den 15. august er under forudsætning af godkendelse i økonomiudvalget den 5. september og kommunalbestyrelsen den 12. september 2017. Hørings svar fremsendes nu for at overholde høringsfrist.
<b>Odder Kommune</b>	Miljø- og Teknikudvalget har på møde den 8. august 2017 besluttet, at Midttrafiks budget 2018 tages til efterretning.
<b>Randers Kommune</b>	Miljø- og teknikudvalget behandlede høringen af Midttrafiks budget 2018 på mødet den 24. august 2017, hvor det blev besluttet at afgive hørings svar uden bemærkninger.
<b>Ringkøbing-Skjern Kommune</b>	Ringkøbing-Skjern har ingen bemærkninger til budget 2018.
<b>Samsø Kommune</b>	<i>Intet hørings svar modtaget pr. 28/08/2017</i>
<b>Silkeborg Kommune</b>	Vej-og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune har behandlet budgettet på møde 14. august 2017 og har efterfølgende godkendt budgettet dog med et enkelt spørgsmål til indtægterne – Midttrafik har efterfølgende besvaret spørgsmålet.
<b>Skanderborg Kommune</b>	<i>Intet hørings svar modtaget men Miljø- og Planudvalget har den 23. august taget budgettet til efterretning.</i>
<b>Skive Kommune</b>	Skive Kommune har indstillet et budget med besparelser på 0,15 mio. kr. vedrørende Flexture og 0,55 mio. kr. vedrørende dubleringsaftaler på busdriften. Midttrafik har indarbejdet disse besparelser i budgetmaterialet, også selvom besparelsen på dubleringsaftalen ikke står til at kunne udfases. Besparelsen indregnes alligevel for at sikre fælles enighed omkring referencebudgettet, og dette er aftalt med Skive Kommune.
<b>Struer Kommune</b>	Budgettet er behandlet, og der er ikke nogle bemærkninger.

<b>Syddjurs Kommune</b>	Udvalget for natur, teknik og miljø har på sit møde d. 14 august 2017 godkendt at meddele Midttrafik at Syddjurs Kommune ikke har kommentarer til det fremsendte forslag.
<b>Viborg Kommune</b>	Direktøren for Teknik & Miljø indstiller til Teknisk Udvalg, at Midttrafiks forslaget til budget 2018 for den kollektive trafik i Viborg Kommune tages til efterretning.
<b>Aarhus Kommune</b>	Aarhus Kommune tager grundlæggende Midttrafiks forslag til budget 2018 til efterretning.
<b>Region Midtjylland</b>	<p>Midlertidigt høringssvar modtaget: Regionsrådet har i dag den 23. august behandlet Midttrafiks budget 2018 i høring og vedtaget følgende som indstillet af Forretningsudvalget:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At det meddeles Midttrafik, at Region Midtjylland godkender forslag til budget 2018 for den regionale kollektive trafik, inkl. en overskridelse på 35,8 mio. kr., og</li> <li>• At det samtidig meddeles, at Region Midtjylland vil foreslå, at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og kommunerne i regionen fra og med budget 2019, som inden for de fremtidige økonomiske rammer sikrer den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.</li> </ul>



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Favrskov Kommune  
**Trafik og Veje**  
Skovvej 20  
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

[favrskov@favrskov.dk](mailto:favrskov@favrskov.dk)  
[www.favrskov.dk](http://www.favrskov.dk)

### Høringssvar til Midttrafiks budget 2018

Teknik- og Miljøudvalget behandlede Midttrafiks budgetforslag på mødet 10. august 2017.

27. juni 2017

Det kan oplyses, at Favrskov Kommune tager budgetforslaget til efterretning.

Sagsbehandler:  
Peter Lundtofte

Tlf. 8964 5339  
[pelu@favrskov.dk](mailto:pelu@favrskov.dk)

Venlig hilsen

**Personlig henvendelse:**

Hans Minor Vedel  
Direktør for Teknik og Kultur

Favrskov Kommune  
**Trafik og Veje**  
Torvegade 7  
8450 Hammel

Sagsnr.  
710-2017-19215

Dokument nr.  
710-2017-153685

Cpr.-/CVR-nr./Ejd.nr.

Midttrafik

Tjørnevej 6  
7171 Uldum  
T: 79755000

Lars Oksbjerg  
Dir: +4579755112  
Mob: +4524341211  
e-mail:  
Lars.Oksbjerg  
@Hedensted.dk  
Sagsnr. 13.05.12-000-2-17

11.8.2017

### **Bemærkninger til Midttrafiks budget 2018**

Hedensted Kommune har ingen bemærkninger til Midttrafiks budget 2018.

Med venlig hilsen

Lars Oksbjerg  
Kørselskoordinator





Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

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

Sagsnummer:  
13.05.00-S55-1-16

Kontaktperson:  
Lene Ahle Skoubo

Dato: 17. august 2017

### **Forslag til Hørings svar til Midttrafiks forslag til budget 2018**

Byrådet i Herning Kommune har 14. august 2017 behandlet Midttrafiks fremsendte forslag til budget for 2018.

Herning Kommune indstiller budgetforslaget for 2018 til godkendelse under de i forslaget indarbejdede forudsætninger.

Med venlig hilsen  
På byrådets vegne



**Lars Krarup**  
Borgmester



**Erik Hattens**  
Kommunaldirektør

**Fra:** [Lena Husted \(Holstebro Kommune\)](#)  
**Til:** [Jakob Munk Tersbøl](#); [Økonomi Midttrafik](#)  
**Emne:** VS: Budget 2018 politisk høring/forventet regnskab 1. kvartal 2017  
**Dato:** 16. august 2017 08.45.19  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

Fremsendte budget 2018 til høring har været på Udvalgsmøde i Holstebro Kommune og der er ingen kommentarer eller ændringer herfra.

Ha en go dag !

Venlig hilsen

Lena Husted

Driftsinspektør, Trafik og Park

Tlf: 9611 7685

---

**Fra:** Annette Vognbjerg (Holstebro Kommune)

**Sendt:** 25. juni 2017 10:40

**Til:** Lena Husted (Holstebro Kommune)

**Emne:** VS: Budget 2018 politisk høring/forventet regnskab 1. kvartal 2017

Venlig hilsen

Annette Vognbjerg

Afdelingschef, Trafik og park

Tlf: 9611 7680 | Mobil: 2098 3857

---

**Fra:** Jakob Munk Tersbøl [<mailto:jamt@Midttrafik.dk>]

**Sendt:** 23. juni 2017 11:46

**Cc:** Lone Litvak <[lli@Midttrafik.dk](mailto:lli@Midttrafik.dk)>

**Emne:** Budget 2018 politisk høring/forventet regnskab 1. kvartal 2017

Kære Kommuner og Region Midtjylland

### **Budget 2018 i politisk høring**

Hermed udsendes forslag til budget for 2018 i politisk høring. Budgettet er blevet godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 22. juni 2017.

Eventuelle kommentarer til budgettet bedes fremsendt til [okonomi@midttrafik.dk](mailto:okonomi@midttrafik.dk) senest **den 23. august 2017**. Efter den politiske høring vil eventuelle kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forelægges Midttrafiks bestyrelse på mødet den 15. september 2017.

### **Materialet er tilgængeligt på Midttrafiks hjemmeside**

Materialet består af 3 bilag (hovednotat, bestilleroversigter og detaljerede bestillerspecifikke oversigter og kommentarer). Som noget nyt har Midttrafik i år valgt at samle budgetmaterialet og materialet for forventet regnskab i et samlet materiale.

Hovednotatet og bestilleroversigterne findes i en pdf-udgaver både i mappen Budget og i mappen Kvartalsrapporter, og det kan bl.a. tilgås via nedenstående link.

Link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-kommuner-og-region/okonomi/budget/>

Det detaljerede bestillerspecifikke materiale findes i en pdf-udgave under de respektive bestillere i mappen Kommune- og regionsspecifik information, og det kan tilgås via nedenstående link.

Link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-kommuner-og-region/okonomi/kommune-og-regionsspecifik-information/>

Skulle man efterspørge en Excel-udgave af materialet, så er man velkommen til at kontakte undertegnede.

Såfremt du ikke er den rette modtager af denne mail, videresend da til rette vedkommende og notér os om dette, så vi fremadrettet kan sende materialet til den rette.

Med venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl

Ellen T. Schmidt  
Peter Sørensen  
Susan Gyldenkilde  
Hans Bang-Hansen  
Ole Pilgaard Andersen  
Betina Steufer  
Bjarne Sørensen  
Niels Peter Bøgballe  
Thomas Monberg Andersen  
Lars Skytte Nielsen  
Tina Naldal  
Ingerlise Thaysen  
Jørgen Korshøj  
Jens Pedersen  
Dan Ingemann Jensen  
Anne Lene Løvbjerg  
Claus Kvist Hansen  
Saliem H. Bader  
Anders Kühnau  
Dorte Normann  
Lone Ørsted  
Martin Ravn  
Per Løkken  
Torben Engholm  
Per S. Andersen  
Andreas Boesen  
Birthe Knudsen

### **13. TM Kollektiv bustrafik, budgetforslag 2018**

13.05.16-Ø00-1-17

#### **Resumé**

Midttrafik har sendt budgetforslag 2018 vedrørende kollektiv bustrafik til høring hos Horsens Kommune, med anmodning om kommunens godkendelse.

Budgetforslaget er baseret på regnskab 2016, justeret for prisudvikling og forventede indtægter og udgifter, herunder bidrag til rejsekortet og konsekvenser af 49. og 50. udbud omfattende lokalruter, henholdsvis skolebusruter/rabatruter.

De økonomiske konsekvenser af indførelsen af "Trafikplan 2017" er ikke indeholdt, idet resultatet af Horsens Kommunens budgetdrøftelser for 2018 afventes.

Sagen afgøres af Byrådet.

## Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Byrådet godkender Midttrafiks forslag til budget 2018 vedrørende kollektiv bustrafik i Horsens Kommune.

## Beslutning

Byrådet vedtog indstillingen fra Teknik- og Miljøudvalget samt Økonomi- og Erhvervsudvalget.

## Sagsfremstilling

Midttrafik har den 18. maj 2017 sendt forslag til budget 2018 for den kollektive busbetjening, i administrativ høring hos Horsens Kommune.

Teknik og Miljø har efterfølgende den 30. maj 2017 fremsendt sit administrative høringssvar til Midttrafik. Midttrafik har indarbejdet disse høringssvar i budgetforslag 2018, inden forelæggelsen for Midttrafiks bestyrelse den 22. juni 2017, hvor budgetforslaget blev godkendt.

Midttrafik fremsender hermed budgetforslag 2018 til politisk høring/vedtagelse med en svarfrist den 23. august 2017.

Efter den politiske høring vil eventuelle kommentarer blive indarbejdet i budgettet. Herefter forelægges budgettet på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 15. september 2017.

Midttrafiks budgetforslag er baseret på regnskab 2016, justeret for prisudvikling og forventede indtægter og udgifter, herunder bidrag til rejsekortet og konsekvenser af 49. og 50. udbud omfattende lokalruter, henholdsvis skolebusruter/rabatruter.

Horsens Kommunes Byråd godkendte den 28. februar 2017 Trafikplan 2017 for den kollektive bustrafik i Horsens Kommune.

I forbindelse med Byrådets godkendelse blev det samtidigt besluttet, at de økonomiske konsekvenser ved gennemførelsen af trafikplanen, skulle indgå i Byrådets budgetdrøftelser for 2018. Midttrafiks budgetforslag for den kollektive bustrafik indeholder derfor ikke de økonomiske konsekvenser af gennemførelsen af Trafikplan 2017.

Midttrafiks budgetforslag 2018 i forhold til Horsens Kommunes budget til kollektiv trafik  
Midttrafiks samlede budgetforslag 2018 til den kollektive bustrafik i Horsens Kommune udgør 37,058 mio. kr.

Heraf vedrører 34,264 mio. kr. Teknik- og Miljøudvalget, 0,184 mio. kr. vedrører Børne- og Skoleudvalget og 2,61 mio. kr. vedrører Velfærds- og Sundhedsudvalget.

Kørsel vedrørende lægekørsel og kørsel i forbindelse med genoptræning, henhører under Velfærds- og Sundhedsudvalget, og "brækket-ben-kørsel" henhører under Børne- og Skoleudvalget.  
Øvrige områder henhører budgetmæssigt under Teknik- og Miljøudvalget.

Der er ikke behov for at ændre Horsens Kommunes budget til den kollektive trafik vedrørende Velfærds- og Sundhedsudvalget og Børne- og Skoleudvalget.

Budgettet til den kollektive trafik under Teknik- og Miljøudvalget er fastsat som et ikke-rammebelagt område.

Teknik- og Miljøudvalgets budget til den kollektive trafik kan reduceres med 1,1 mio. kr. i 2018, som følge af Midttrafiks budgetforslag. Det skal dog bemærkes, at der er betydelig usikkerhed om kommende priser til særligt brændstof samt eventuelle besparelser ved den regionale kørsel.

I bilag er Midttrafiks budgetforslag kommenteret i forhold til nedenstående hovedposter:

- busdrift (bybusdrift, rabatruter/skolebusruter og lokalruter)
- handicapkørsel
- teletaxa og flexiture
- kan-kørsel (lægekørsel, kørsel i forbindelse med genoptræning og "brækket-ben-kørsel")
- trafikskabet (Midttrafiks administration og fællesudgifter)
- rejsekort
- tjenestemandspension
- billetkontrol
- renter

I det følgende er de vigtigste områder kort beskrevet.

#### Busdrift generelt

Det bemærkes, at der er en betydelig usikkerhed omkring omkostningsindekset, særligt på grund af prisen på brændstof. Midttrafik afsætter gerne en pulje til at håndtere eventuelle indeksstigninger i budget 2018.

Der er dog ikke i budgetforslaget medtaget yderligere midler til imødegåelse af stigninger i brændstofpriserne, da Midttrafik ikke har kunnet oplyse om eventuelle prisstigninger på bl.a. brændstof.

#### Bybusdrift

Budget til bybuskørsel er udarbejdet med udgangspunkt i regnskabet for 2016, med indregning af indeksregulering.

Aktivitetsændringer foranlediget af Trafikplan 2017, som medfører behov for yderligere midler, er ikke indeholdt i budgetforslaget.

Ved Byrådets godkendelse af Trafikplan 2017 (den 28. februar 2017) blev besluttet, at udgiften til en ny bybuslinje 12 medtages i budgetdrøftelserne til budget 2018.

Merudgiften til serviceudvidelsen (ny bybuslinje 12) vil udgøre 0,620 mio. kr. årligt fra og med 2018.

#### Lokalruter

Budget til lokalbuskørslen er udarbejdet med udgangspunkt i regnskabet for 2016, med indregning af indeksregulering og med konsekvenserne af 49. udbud.

Ved Byrådets godkendelse af køreplanerne 2017/2018 for de regionale ruter og lokalruterne blev det besluttet, at ændret kørsel ved rute 112 (Horsens Gymnasium) og rute 114 (Vega) medtages til budgetdrøftelserne til budget 2018.

Årlig merudgift 0,138 mio. kr. i 2018 og frem.

#### Regionalruter

Aktivitetsændringer foranlediget af Trafikplan 2017, som medfører behov for yderligere midler, er ikke indeholdt i budgetforslaget.

Som følge heraf, er den øgede buskørsel med rute 220 mellem Horsens og Hatting ikke medtaget i budgetforslaget. Ændringen vil medføre en årlig udgift på 1,150 mio. kr. i 2018 og frem, idet tidligere besparelser efter udbud af lokalruter og skolebus-/rabatrutekørsel i Midttrafiks budgetforslag er

indregnet direkte i Midttrafiks budget 2018.

Ved Byrådets godkendelse af Trafikplan 2017 blev besluttet, at udgiften medtages i budgetdrøftelserne til budget 2018, da der er tale om en serviceudvidelse.

#### Besparelser i den regionale trafikbetjening

Region Midtjylland har fremsendt forslag til tilpasninger på regionalruterne til samtlige kommuner i regionen. Dette kan have konsekvenser for den kollektive trafik i Horsens. Der henvises til sagen "Forslag til rutetilpasninger på det regionale rutenet", som også fremsendes til behandling i Teknik- og Miljøudvalget i august måned 2017.

Der er ikke, i vedlagte budgetforslag fra Midttrafik, indarbejdet konsekvenser ved en eventuel ændring af den nuværende regionale kørsel i Horsens Kommune.

#### Skolebusser/rabatruter

Budget til skolebuskørslen er udarbejdet med udgangspunkt i regnskabet for 2016, med indregning af indeksregulering og med konsekvenserne af 50. udbud.

Indeholdt i budgettet er også den nye rute 672, der omfatter skolebuskørslen mellem Østerhåbskolen i Hatting og Østerhåbskolen i Torsted.

#### Samlet forslag til serviceudvidelser

Samlet set er der følgende forslag til serviceudvidelser af den kollektive trafik, som ikke er medtaget i Midttrafiks budgetforslag.

De økonomiske konsekvenser af serviceudvidelserne medtages, som tidligere besluttet (Byrådet 28. februar 2017), ved Horsens Kommunes budgetdrøftelser til budget 2018.

Område	Serviceudvidelser	Årlig udgift
Bybusdrift	Bybuslinje 12	0,620 mio. kr.
Lokalruter	Rute 112, Rute 114	0,138 mio. kr.
Regionalruter	Rute 220	1,150 mio. kr.
<b>Samlet merudgift som følge af Trafikplan 2017 og køreplanændringer</b>		<b>1,908 mio. kr.</b>

Herudover er der fremsendt ønsker fra Ældrerådet og Dansk Blindesamfund, DBS Sydøstjylland til Horsens Kommunes budget 2018.

#### Bybusrabatordning for pensionister

Ældrerådet i Horsens har fremsendt ønske til Horsens Kommune, om der kan etableres en fordelagtig bybusrabatordning for pensionister.

Midttrafik har, på baggrund af erfaringer fra Randers Kommune, opstillet et overslag til Horsens Kommune.

I overslaget tilbydes kommunens pensionister et pensionistrabatkort til 365 kr. pr. år. Rabatkortet giver mulighed for at bruge bybusser, lokalruter og regionale busruter indenfor kommunegrænsen.

Overslagsmæssigt vil rabatkortet til kommunens pensionister medføre en nettoudgift for kommunen på 1,1 mio. kr. pr. år.

Der er ikke i Midttrafiks budgetforslag for budget 2018 medtaget udgifter, til gennemførelse af en rabatordning for kommunens pensionister. Anmodningen sendes til Horsens Kommunes budgetdrøftelser til budget 2018.

#### Inkludering af borgere med synshandicap i den individuelle handicapkørsel

Dansk Blindesamfund, DBS Sydøstjylland har sendt ønske til bl.a. Horsens Kommune om mulighederne for at inkludere borgere med synshandicap i den individuelle handicapkørsel.



Der er ikke i Midttrafiks budgetforslag for budget 2018 medtaget udgifter til gennemførelse af en sådan ordning. Anmodningen sendes til Horsens Kommunes budgetdrøftelser til budget 2018.

/ALYHA

## Bilag

- [Bilag til indstilling: Budgetforslag 2018-Horsens Kommune 2018-Politisk behandling](#)
- [Bilag til indstilling: Bestillerfordelt budgetforslag 2018 - Midttrafik](#)
- [Bilag til indstilling: Samlet budgetforlag 2018 - Midttrafik](#)

## Underskrifter

Ellen T. Schmidt

Peter Sørensen

Susan Gyldenkilde

Hans Bang-Hansen

Ole Pilgaard Andersen

Betina Steufer

Bjarne Sørensen

Niels Peter Bøgballe

Thomas Monberg Andersen

Lars Skytte Nielsen

Tina Naldal

Ingerlise Thaysen

Jørgen Korshøj

Jens Pedersen

Dan Ingemann Jensen

Anne Lene Løvbjerg

Claus Kvist Hansen

Saliem H. Bader

Anders Kühnau

---

Dorte Normann

---

Lone Ørsted

---

Martin Ravn

---

Per Løkken

---

Torben Engholm

---

Per S. Andersen

---

Andreas Boesen

---

Birthe Knudsen

---

## Bilag

- [Bilag til indstilling: Budgetforslag 2018-Horsens Kommune 2018-Politisk behandling](#)
- [Bilag til indstilling: Bestillerfordelt budgetforslag 2018 - Midttrafik](#)
- [Bilag til indstilling: Samlet budgetforlag 2018 - Midttrafik](#)

Midttrafiks budgetforslag for 2018 til politisk høring

13.05.00.G00

17/9671

Åben sag

Sagsgang: MTU, ØK, KB

### **Sagsfremstilling**

**Sagsgang: MTU, ØK, KB**

Midttrafik har på bestyrelsesmøde den 22. juni 2017 godkendt forslag til budget 2018 og har sendt forslaget i politisk høring. Høringssvar skal være Midttrafik i hænde senest den 23. august 2017, hvorefter bestyrelsen kan vedtage et endeligt budget på mødet den 15. september 2017.

Budgetmaterialet indeholder en oversigt over det samlede budget samt specifikationer for busudgifter, busindtægter, lovpligtig handicapkørsel, ”kan-kørsel” (hjælpemidler, brækket ben, genoptræning, lægekørsel, flextur) bus- og handicapadministration, rejsekort samt letbanen.

Det fremgår af det udsendte materiale, at der for Norddjurs Kommune foreslås et budget på 23,9 mio. kr. Heraf er der afsat 2,9 mio. kr. (vognmandsbetaling) samt 0,4 mio. kr. (administrationsudgifter) til ”kan-kørslen” genoptræning. Kørselstypen startes sommeren 2017 og hører under voksen- og plejeudvalget.

Forvaltningen oplyser, at det fremsendte budgetforslag ikke tager højde for nedenstående væsentlige forhold, og at disse derfor bør indarbejdes:

Ny køreplan for de åbne skolebusruter pr. 14. august 2017

- Ruteændringer i forhold til de transportberettigede elevers bopæl (folkeskolen)
- Returkørsel fra Auning EUD10 til Ørum

Samlet set betyder ændringerne, at antal køreplantimer på de åbne skolebusruter i skoleåret 2017-2018 er uændret sammenlignet med skoleåret 2016-2017 (budget 2017).

I budgetmaterialet havde nogle tal desværre forrykket sig, hvilket betyder, at køreplantimerne og budget for de åbne skolebusruter i budgetmaterialet er reduceret med 185 timer i forhold til de faktiske, som er 13.653 køreplantimer.

Indarbejdelse af disse forhold betyder, at Midttrafiks budgetforslag for Norrdjurs Kommune for 2018 bør forøges med en merudgift udgift på 0,105 mio. kr.

Som noget nyt sker endelig afregning for regnskab 2016 først i budgetår 2018. Endelig regnskab 2016 til afregning i 2018 udgør en netto merudgift på 101.023 kr.. Se fordeling på kørselstyper og bemærkninger i vedlagte regnskab for 2016.

Forvaltningen har udarbejdet vedlagte forslag til høringssvar til Midttrafik og revideret budget. Se kolonnen markeret med gult yderst til højre.

Der er en merudgift på 1,172 mio. kr. for miljø- og teknikudvalgets andel af budgettet til busdrift (eksl. ”kan kørsel”) på Norrdjurs Kommunes tekniske budget 2018 - 20 i forhold til Midttrafiks budget 2018. Forskellene ligger særligt inden for lokalruter (0,675 mio. kr. (inkl. administration)) og flextur (0,312 mio. kr. (inkl. administration)) samt handicapkørsel (0,099 mio. kr.). Forskellen mellem budgetterne sker, fordi kommunens tekniske budget 2018 ift. busdrift er en fremskrivning af kommunens budget for 2017, mens Midttrafiks budget er korrigeret ift. faktisk brug.

Seneste status for buskørsel juni 2017 fra Midttrafik viser også en forventet afvigelse på Midttrafiks budget 2017 på 0,807 mio. kr. i merudgift i 2017, heraf 0,752 mio. kr. til lokal kørsel. Midttrafik begrundet stigningen i udgifter på lokal kørsel ift. særligt den nye telebybus i Grenaa, mens stigningen i flextur skyldes øget brug af ordningen.

### **Økonomiske konsekvenser**

Ændringerne ift. de åbne skolebusruter betyder en merudgift på 0,105 mio. kr. i forhold til Midttrafiks budgetforslag 2018 for Norrdjurs Kommune.

Merudgiften, netto, for endelig afregning af regnskabsår 2016 vedrører ”kan kørslen, brækket ben”.

I forhold til Norddjurs Kommunes tekniske budget 2018-20 er der totalt set tale om en merudgift på 1,172 mio. kr. for miljø- og teknikudvalgets andel af budgettet til busdrift (ekskl. ”kan kørsel”).

Merudgiften på 1,172 mio. kr. vil blive fremsat som et administrativt ændringsforslag i forbindelse med budget 2018.

### **Indstilling**

Miljø- og kulturdirektøren indstiller, at ændringsforslaget til Midttrafiks budgetforslag 2018 for Norddjurs Kommune samt forslag til høringsvar godkendes.

### **Bilag:**

1	Åben Norddjurs B2018 i politisk høring	103093/17
2	Åben Norddjurs B2018 i politisk høring - revideret budget	103095/17
3	Åben Forslag til høringsvar til budget 2018	103356/17
4	Åben Regnskab 2016 - bilagssamling Norddjurs Kommune	103263/17

### **Beslutning i Miljø- og teknikudvalget den 15-08-2017**

Tiltrådt.



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Sendt pr. mail til [oekonomi@midttrafik.dk](mailto:oekonomi@midttrafik.dk)

**Miljø- og Teknikudvalget**

Rådhusgade 3  
8300 Odder  
Tlf. 8780 3333

[www.odder.dk](http://www.odder.dk)

**Budget 2017.**

Miljø- og Teknikudvalget har på møde den 8. august 2017 besluttet, at Midttrafiks budget 2018 tages til efterretning.

Med venlig hilsen

Elvin J. Hansen  
Udvalgsformand

Anette Marqvardsen  
Teknisk chef

09-08-2017  
Sags Id. 727-2017-10377

Sagsbeh.  
Gitte Rasmussen  
Tlf. 8780 4059  
[gitte.rasmussen@odder.dk](mailto:gitte.rasmussen@odder.dk)

Dok id. 727-2017-90914  
Side 1/1

**Fra:** [Nana Andersen](#)  
**Til:** [Jakob Munk Tersbøl](#)  
**Emne:** SV: Budget 2018 politisk høring/forventet regnskab 1. kvartal 2017  
**Dato:** 28. august 2017 15.10.14  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

Hej Jakob

Hermed høringsvar fra Randers Kommune.

Miljø- og teknikudvalget behandlede høringen af Midttrafiks budget 2018 på mødet den 24. august 2017, hvor det blev besluttet at afgive høringsvar uden bemærkninger.

Venlig hilsen

**Nana Andersen**

Kollektiv trafik

Randers Kommune  
Veje og trafik  
89151655 - 25441655



---

**Fra:** Jakob Munk Tersbøl [mailto:jamt@Midttrafik.dk]  
**Sendt:** 23. juni 2017 11:46  
**Cc:** Lone Litvak <lli@Midttrafik.dk>  
**Emne:** Budget 2018 politisk høring/forventet regnskab 1. kvartal 2017

Kære Kommuner og Region Midtjylland

### **Budget 2018 i politisk høring**

Hermed udsendes forslag til budget for 2018 i politisk høring. Budgettet er blevet godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 22. juni 2017.

Eventuelle kommentarer til budgettet bedes fremsendt til [oekonomi@midttrafik.dk](mailto:oekonomi@midttrafik.dk) senest **den 23. august 2017**. Efter den politiske høring vil eventuelle kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forelægges Midttrafiks bestyrelse på mødet den 15. september 2017.

### **Materialet er tilgængeligt på Midttrafiks hjemmeside**

Materialet består af 3 bilag (hovednotat, bestilleroversigter og detaljerede bestillerspecifikke oversigter og kommentarer). Som noget nyt har Midttrafik i år valgt at samle budgetmaterialet og materialet for forventet regnskab i et samlet materiale.



Hovednotatet og bestilleroversigterne findes i en pdf-udgaver både i mappen Budget og i mappen Kvartalsrapporter, og det kan bl.a. tilgås via nedenstående link.

Link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-kommuner-og-region/okonomi/budget/>

Det detaljerede bestillerspecifikke materiale findes i en pdf-udgave under de respektive bestillere i mappen Kommune- og regionsspecifik information, og det kan tilgås via nedenstående link.

Link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-kommuner-og-region/okonomi/kommune-og-regionsspecifik-information/>

Skulle man efterspørge en Excel-udgave af materialet, så er man velkommen til at kontakte undertegnede.

Såfremt du ikke er den rette modtager af denne mail, videresend da til rette vedkommende og notér os om dette, så vi fremadrettet kan sende materialet til den rette.

Med venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl  
Økonomi og Kontrakter  
Økonomi

87 40 82 66  
[jamt@midttrafik.dk](mailto:jamt@midttrafik.dk)



**midttrafik**

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
[midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

**Regionshuset**  
Viborg

Regional Udvikling  
Skottenborg 26  
Postboks 21  
DK-8800 Viborg  
Tel. +45 7841 0000  
kontakt@rm.dk  
www.rm.dk

**midt**  
regionmidtjylland

## **Endelig hørings svar og meddelelse af økonomisk ramme 2018**

Midttrafik har pr. 23. juni 2017 fremsendt budget 2018 i høring.

Budgettet omfatter Midttrafiks hidtidige opgaver indenfor regional kollektiv trafik, de drift af Aarhus Letbane og erstatningsbuskørsel på Grenaabanen. De samlede udgifter er efter høringsbudgettet på 395,3 mio.kr. (pl.18)

Regionsrådet besluttede på sit møde den 23. august, at godkende Midttrafiks høringsbudget som fremsendt, som meddelt Midttrafik ved foreløbigt hørings svar samme dag.

Efter budgetforliget pr. 4. september tilføres rammen for kollektiv trafik 18,0 mio.kr. i 2018 fra Regional Udviklings øvrige områder til formålet kollektiv trafik. Derudover budgetteres med anvendelse af 17,4 mio.kr. af de reservemidler der henstår i Midttrafik.

I budgetaftalen forudsættes, at der alene er tale om en engangstilførsel fra det øvrige Regional Udvikling i 2018, og at ekstramidlerne tilbageføres til de områder, de er taget fra, i overslagsårene 2019-2021. Dermed er der som udgangspunkt ved budgetlægningen af budget 2019 en udfordring på den kollektive trafik af samme størrelsesorden.

I efteråret 2017 og foråret 2018 indbyder Region Midtjylland kommunerne til, sammen med Midttrafik, at deltage i en undersøgelse af hele trafikområdet set i lyset af de aktuelle udfordringer. Resultatet heraf skal, inden for budgetrammerne i overslagsårene 2019-2021, sikre den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.

Midttrafiks ramme for kollektiv trafik i 2018 inklusive drift af letbanen kan oplyses til 395,3 mio.kr. (pl.18) fordelt på:

- Bus-, togdrift, administration rejsekort med mere 301,6 mio.kr. (pl.18)

Dato 05-09-2017

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

Tel. +4578411815

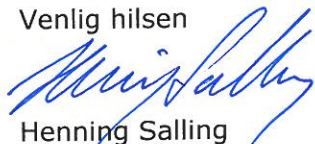
Sagsnr. 1-30-75-1-17

Side 1

- Drift af Aarhus letbane og erstatningsbuskørsel 93,6 mio.kr.  
(pl.18)

Der gøres opmærksom på, at den del af rammen der har sin oprindelse i Statens tilskud for drift af Grenaa-banen ikke kan omdisponeres til andet formål.

Venlig hilsen



Henning Salling

Leder af mobilitet og økonomi

**midt**  
regionmidtjylland

**Fra:** [Anette Thesbjerg Lauridsen](#)  
**Til:** [Jakob Munk Tersbøl](#)  
**Emne:** SV: Budget 2018 politisk høring/forventet regnskab 1. kvartal 2017  
**Dato:** 15. august 2017 08.37.51  
**Vedhæftede filer:** [image002.png](#)  
[image003.png](#)

---

Hej Jakob.

RKSK har ikke bemærkninger til budget 2018.

Venlig hilsen

**Anette Thesbjerg Lauridsen**

Land, By og Kultur

Trafik, Vej og Havne

Smed Sørensens Vej 1, 6950 Ringkøbing

Telefon 99 74 11 78

E-post [anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk](mailto:anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk)

NATURENS\_RIGE\_VAABEN\_PMS



---

**Fra:** Jakob Munk Tersbøl [mailto:jamt@Midttrafik.dk]

**Sendt:** 23. juni 2017 11:46

**Cc:** Lone Litvak

**Emne:** Budget 2018 politisk høring/forventet regnskab 1. kvartal 2017

Kære Kommuner og Region Midtjylland

### **Budget 2018 i politisk høring**

Hermed udsendes forslag til budget for 2018 i politisk høring. Budgettet er blevet godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 22. juni 2017.

Eventuelle kommentarer til budgettet bedes fremsendt til [økonomi@midttrafik.dk](mailto:økonomi@midttrafik.dk) senest **den 23. august 2017**. Efter den politiske høring vil eventuelle kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forelægges Midttrafiks bestyrelse på mødet den 15. september 2017.

### **Materialet er tilgængeligt på Midttrafiks hjemmeside**

Materialet består af 3 bilag (hovednotat, bestilleroversigter og detaljerede bestillerspecifikke oversigter og kommentarer). Som noget nyt har Midttrafik i år valgt at samle budgetmaterialet og materialet for forventet regnskab i et samlet materiale.

Hovednotatet og bestilleroversigterne findes i en pdf-udgaver både i mappen Budget og i mappen Kvartalsrapporter, og det kan bl.a. tilgås via nedenstående link.

Link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-kommuner-og-region/okonomi/budget/>

Det detaljerede bestillerspecifikke materiale findes i en pdf-udgave under de respektive bestillere i mappen Kommune- og regionsspecifik information, og det kan tilgås via nedenstående link.

Link: <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-kommuner-og-region/okonomi/kommune-og-regionsspecifik-information/>

Skulle man efterspørge en Excel-udgave af materialet, så er man velkommen til at kontakte undertegnede.

Såfremt du ikke er den rette modtager af denne mail, videresend da til rette vedkommende og notér os om dette, så vi fremadrettet kan sende materialet til den rette.

Med venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl

Økonomi og Kontrakter

Økonomi

Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

Att.: Jakob Munk Tersbøl

Sendt pr. mail til:  
oekonomi@midttrafik.dk

15. august 2017

### **Høringssvar – Budgetforslag 2018**

Midttrafik har sendt forslag til budget 2018 i høring i Silkeborg Kommune.

Vej- og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune har behandlet budgettet på møde 14. august 2017 og har følgende bemærkning til forslaget.

De samlede indtægter fra busdrift i Silkeborg Kommune falder fra 24.866.000 kr. i budget 2017 til 24.064.000 kr. i forslag til budget 2018. Et fald på 802.000 kr.

Forventet regnskab 1. kvartal 2017 viser en indtægt på 24.841.000 kr. Udvalget er af den opfattelse, at indtægterne i budgetforslag 2018 bør sættes op i størrelsesordenen 24.800.000 kr. Dette med grundlag i forventet indtægt i 2017.

Ellers ingen bemærkninger til forslag til budget 2018.

Venlig hilsen

Frank Borch-Olsen  
Udvalgsformand

Jann Hansen  
Direktør

**Fra:** [Brian Capion Rasmussen](#)  
**Til:** [Jakob Munk Tersbøl](#)  
**Emne:** SV: Behandling af budget 2018  
**Dato:** 28. august 2017 07.53.37  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

Hej Jacob

Budgettet er behandlet, og der er ikke nogle bemærkninger.

Venlig hilsen  
**Brian Capion Rasmussen**  
Teknisk medarbejder

Direkte: 96848435  
Mobil: 23614799  
e-mail: [bcr@struer.dk](mailto:bcr@struer.dk)

STRUER KOMMUNE

---

**Fra:** Jakob Munk Tersbøl [<mailto:jamt@Midttrafik.dk>]  
**Sendt:** 24. august 2017 10:45  
**Til:** Brian Capion Rasmussen <[bcr@struer.dk](mailto:bcr@struer.dk)>  
**Emne:** Behandling af budget 2018

Hej Brian

Da vi endnu ikke har modtaget et høringssvar fra jer angående budget 2018, så vil jeg lige høre, om I har behandlet budget 2018, og om der evt. er nogle bemærkninger til dette?

Med venlig hilsen

Jakob Munk Tersbøl  
Økonomi og Kontrakter  
Økonomi

87 40 82 66  
[jamt@midttrafik.dk](mailto:jamt@midttrafik.dk)



**midttrafik**

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
[midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)

Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

23-08-2017

Sagsnummer.: 17/22869

Sagstype: KLE: 05.00.00

**Sagsbehandler:**

Klaus Dannemarre

Tlf.: 87535231

## Kollektiv trafik – budgetforslag 2018 fra Midttrafik til høring

Udvalget for natur, teknik og miljø har på sit møde d. 14 august 2017 godkendt at meddele Midttrafik at Syddjurs Kommune ikke har kommentarer til det fremsendte forslag.

### Sagsfremstilling

Midttrafik har den 23.06.2017 fremsendt budgetforslag til 2018 til politisk høring.

#### Busdrift

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset er fremskrevet fra 2016 til 2017 med 2,4 %, mens fremskrivning fra 2017 til 2018 er på 1,2 %.

Der forventes et samlet merforbrug på ca. 1.1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet er rute 4 blevet oprettet med start fra d. 4 januar 2017 med et merforbrug på ca. 0,7 mio. kr. til følge. Derudover er der merudgifter på ca. 0,3 mio. kr., der er sammensat af stigende indeksudgifter på ca. 0,1 mio. kr. samt effekt af Midttrafiks udbud på Syddjurs Kommunes lokal- og skolebuskørsel på ca. 0,2 mio.kr.

#### Flextrafik

Budgettet tager udgangspunkt i regnskabet for 2016 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 3,8 % mens administrationsomkostningerne reguleres med KL's pris og løn-skøn for 2017/2018 på 2,4 %.

Handicapkørsel: Der forventes et mindreforbrug på handicapkørsel. Årsagen skyldes færre kørsler.

Flexetur: Der forventes et merforbrug på ca. 0,37 mio. kr. Årsagen skyldes vækst i antallet af flexetur.

Kan-kørsel: Der forventes et merforbrug på ca. 0,36 mio. kr. Årsagen skyldes hovedsageligt et stigende antal ture til genoptræning, men også et stigende antal ture til læge.

Veje og Trafik  
Lundbergsvej 2  
8400 Ebeltoft

#### Postadresse

Lundbergsvej 2  
8400 Ebeltoft

Tlf.: 87 53 50 00  
syddjurs@syddjurs.dk  
www.syddjurs.dk

## **Økonomi og organisatoriske konsekvenser**

Ingen.

## **Indstilling**

Direktøren indstiller, at det meddeles Midttrafik, at Syddjurs Kommune ikke har kommentarer til det fremsendte forslag.

## **Beslutning i Udvalget for natur, teknik og miljø (NTM) den 14-08-2017**

Indstillingen godkendt

Med venlig hilsen

Per Dalgaard  
Udvalgsformand



Poul Møller  
Direktør



**Fra:** [Økonomi Midttrafik](#)  
**Til:** [Jakob Munk Tersbøl](#)  
**Emne:** VS: Politisk høring af budget 2018  
**Dato:** 22. august 2017 14.38.06  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

**Fra:** Martha Johansen [mailto:majoh@viborg.dk]

**Sendt:** 22. august 2017 14:34

**Til:** Økonomi Midttrafik

**Cc:** Thorkild Vestergaard

**Emne:** Politisk høring af budget 2018

Fra Viborg Kommune

TU-beslutning den 9. august 2017

Midttrafiks forslag til budget 2018 for den kollektive trafik i Viborg Kommune tages til efterretning.

<https://kommune.viborg.dk/Politik/Dagsordener-og-referater/Dagsordner-og-referater-fra-byraad-udvalg-raad-naevn/Teknisk-Udvalg/2017/8/09082017201708090830#5>



Med venlig hilsen

**Martha Johansen**

Trafikplanlægger



Viborg Kommune  
Teknik & Miljø  
Trafik og Veje  
Prinsens Alle 5  
8800 Viborg  
Direkte tlf.: 87 87 51 09



Rådhuset, Rådhuspladsen 2, 8100 Aarhus C

---

Midttrafik

Mail: [oekonomi@midttrafik.dk](mailto:oekonomi@midttrafik.dk)

23-08-2017

Side 1 af 1

### Bemærkninger til Midttrafiks budgetforslag 2017

Aarhus Kommune tager grundlæggende Midttrafiks forslag til budget 2018 til efterretning, idet dog bemærkes følgende:

- Der er en betydelig usikkerhed på såvel udgifts- som indtægtsbudgettet som følge af letbanen og omlægningerne af busstrafikken. Der er derfor behov for en meget tæt opfølgning og løbende afrapportering af økonomien i 2018 i takt med, at der indhentes erfaringer i den konkrete drift.
- Aarhus Kommune forudsætter, at betaling for letbanedrift fra Midttrafik til Aarhus Letbane igangsættes pr. 1. februar 2018.
- Budgettet tager udgangspunkt i Aarhus Letbanes senest opdaterede driftsbudget for 2018, som er noget højere end oprindeligt forudsat. På grund af de væsentlige usikkerheder, der er knyttet til dette budget, forventes også her en meget tæt økonomiopfølgning og løbende afrapportering til interessenterne.
- Justeret budget for udgifter til letbanedrift og fordelingen heraf mellem Aarhus Kommune og region Midtjylland skal ske jf. det aftalte på møde afholdt hos Midttrafik den 10. august 2017.

### TEKNIK OG MILJØ

Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2  
8100 Aarhus C

Telefon: 8940 2000

Direkte e-mail:  
[post@mtm.aarhus.dk](mailto:post@mtm.aarhus.dk)

Sag: 17/038189-6

[www.aarhus.dk](http://www.aarhus.dk)

Med venlig hilsen

Kristian Würtz  
Rådmand

/

Luise Pape Rydahl  
Centerchef

# Strategiplan 2017-2020



midttrafik



**Flere tilfredse kunder er Midttrafiks vigtigste mål. Det skal nåes gennem en kompetent organisation, dygtige leverandører og et godt samarbejde med bestillerne.**



# Forord

Strategiplanen 2017-2020 er et instrument til at lede og styre virksomheden. Med udgangspunkt i de markeds- og rammevilkår Midttrafik opererer under, beskriver strategiplanen, hvilke resultater Midttrafik skal nå i de kommende 3 år.

Strategiplanen fastlægger de overordnede mål, mens Midttrafiks målstyringsprogram beskriver de konkrete mål og indsatser, så alle medarbejdere i Midttrafik ved, hvad de skal prioritere.

I de kommende år kommer vi til at arbejde mere med, hvordan vi kan anvende ny teknologi til at give kunderne en bedre service og til at effektivisere arbejdsgange. Og vi skal indgå i samarbejder som supplerer den almindelige kollektive trafik med individuelle transportmuligheder som fx delebiler, cykler og samkørsel.

Midttrafik skal på den ene side være meget visionær og teste de nye muligheder og på den anden side skal vi fastholde en stabil drift, god kvalitet og have styr på økonomien.

Strategiplanen udgør sammen med Midttrafiks Trafikplan styringsgrundlaget for Midttrafiks virke.

## Trafikplanen

I samarbejde med kommuner og region vil Midttrafik udarbejde et strategisk net, der udgør en sikker grundstamme i den kollektive trafik. Nettet suppleres med regionale og lokale ruter med mere behovstilpasset frekvens.

Der indføres rutebaseret teletaxa til de små rejsestrømme. Teletaxa integreres fuldt og helt i den øvrige kollektive trafik, så den er koordineret med busser og letbane, og kunden kan betale med app og se den på Rejseplanen. Flextur vil fortsat være et tilbud for de kommuner, der ønsker det.

Trafikplanen vil også pege på centrale trafikale knudepunkter med gode publikumsfaciliteter, og i planen vil indgå bredere mobilitetsløsninger, der skaber bedre sammenhæng mellem kollektiv trafik og individuel transport som for eksempel samkørsel, delebiler og cykler.

## Markedet og rammevilkår

Antallet af påstigere i Midttrafiks område er status quo, trods det at trafikarbejdet generelt er steget gennem de senere år. Stagnation er en landsdækkende tendens for busbranchen, mens togoperatørerne oplever en mindre stigning i antallet af påstigere visse steder.

Der er en række forhold, som taler imod flere kunder i den kollektive trafik. Danmark er på vej ind i en højkonjunktur med stigninger i real-lønnen, større beskæftigelsesgrad og en højere tillid blandt forbrugerne. Historisk set tilgodeser højkonjunktur bilsalget, og salget af nye biler har da også være jævnt stigende de senere år. Bilbranchen lancerer til stadighed flere fordelagtige leasing og lejemuligheder på mikrobiler, som især har fået fat i de unge forbrugere.

Der ses også potentialer for flere kunder. Letbanen, som åbner en delstrækning i 2017, vil give den kollektive trafik et markant løft. Letbanen vil med stor sandsynlighed kunne tiltrække nye kunder og få eksisterende kunder til at rejse mere, især hvis der sikres god tilbringertrafik.

En generel befolkningstilvækst i Region Midtjylland er også et potentiale for den kollektive trafik, især for Østjylland og de store byer i regionen, som prognoser anslår vil stå for den største stigning i antallet af borgere.

Det er især blandt de yngre borgere, at der ses en tilflytning til de større byer.

Potentialet for flere kunder vil særligt være en mulighed i større byer, hvis der samtidig investeres i tæt busdrift og fremkommelighed, så busserne kører ofte og hurtigt og dermed opleves som et reelt alternativ til bilen.

**Målet er at fastholde de 68 % af kunderne, som rejser ofte, så de forbliver loyale og anbefaler produktet til andre. Målet er også, at antal rejsende pr. køreplantime vokser med 1 % om året ved at arbejde på at få kunder, der rejser et par gange om måneden eller sjældnere, til at rejse mere.**

## Midttrafiks kunder

Midttrafik får viden om kunderne gennem systematiske kundeundersøgelser. Det giver et værdifuldt indblik i, hvor Midttrafik kan forbedre sig, og hvor fokus med fordel kan lægges for at gøre kunderne endnu mere tilfredse.

I perioden fra 2011 til 2016 er kundetilfredsheden fastholdt på tværs af samtlige transporttyper. Både de regionale busser, bybusser og lokalruter har en positiv NPS-score på mellem 10 og 21. Det betyder, at andelen af kunder der vil anbefale Midttrafik er større end andelen af kunder, som ikke vil anbefale. Det er især trykgheden i bussen, chaufførens venlighed og chaufførens kørsel, som opnår en høj vurdering af kunderne.

Over halvdelen af Midttrafiks kunder bruger bussen til og fra arbejde eller uddannelse. Knap halvdelen af kunderne er mellem 15-24 år, og to ud af tre af Midttrafiks kunder bruger bussen hver dag eller flere gange om ugen.

Midttrafiks kundegruppe er en heterogen gruppe, som har forskellige holdninger til kollektiv trafik. F.eks. er det mere end halvdelen af de unge kunder, som finder, at det er nemt at bruge den kollektive trafik, nemt at købe billet og nemt at finde information om rejsen. Blandt kunder over 60 år er det til gengæld kun hver tredje, som mener, at det er nemt at bruge den kollektive trafik. Især finder de ældre kunder, at det er svært at billettere og at regne prisen ud.

På tværs af alle segmenter er der forhold som de fleste er enige i, skal være i orden, når de rejser med Midttrafik. Først og fremmest skal det være let at få information om

køreplanter, priser skal være til at forstå, busserne skal køre som planlagt, og hvis de ikke gør, skal man have hurtig besked. Komforten skal være i orden, chaufføren skal yde en god service, og når man har brug for rejsegaranti, vil klage, eller vil have hjælp til hittegods, så skal vi være let tilgængelige og servicemindedede.

De unge borgere er meget digitale, de e-handler i stor stil, og de finder information og kommunikerer via mobilen på nettet. Ifølge DR's medieundersøgelse råder 95 pct. af de unge mellem 15 og 24 år over en smartphone. Undersøgelsen viser også, at alle generationer op til 65 år følger godt med i den digitale udvikling. Midttrafik skal udnytte danskernes positive digitale indstilling f.eks. ved at tilbyde mobile services, der kan bruges på farten.

Den kollektive trafik har et socialt sigte og er et tilbud til alle borgere. Derfor skal produktsortiment, betalingsmuligheder og services kunne bruges af alle. For eksempel foretrækker en del af den ældre del af Midttrafiks kunder at fastholde periodekort af pap, ligesom de foretrækker personlig betjening, det skal fremtidige indsatser også tage højde for. Og der er stadig ca. 5 pct. af befolkningen, som ikke bruger internet, primært de ældre. Fx bruger en tredjedel af alle 75-89 årige aldrig internet.

# Udviklingstendenser

Inden for mobilitet ses flere megatrends, som på forskellige måder kommer til at få betydning for måden, vi tænker og planlægger den kollektive trafik på.

Lån eller leje af bil når man har brug for det; shared mobility vinder frem på bekostning af owned mobility, hvor man ejer sin bil.

Der er delte meninger om, hvordan shared mobility vil påvirke den kollektive trafik. Nogle mener, at deletjenester kan ses som en konkurrent, fordi tjenesterne især er attraktive for borgere i områder, hvor der i forvejen er gode busforbindelser. Andre mener, at deletjenesterne er det supplement, der kan være med til at fastholde kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder. Uanset de delte meninger om shared mobility, så er tendensen, at den kollektive trafik suppleres med flere individuelle løsninger som f.eks. debiler.

En anden stor tendens er førerløse biler og busser. Førerløse busser kan være med til at højne trafikssikkerheden og et godt initiativ i forhold til trængselsproblemer. Et bredt politisk flertal i Folketinget har åbnet op for forsøgsordninger med selvkørende biler og busser. Midttrafik deltager gerne i udviklingsprojekter med interesserede ejere for at få nyttige erfaringer.

Inden for kundeservice er brugen af robotteknologi for alvor slået igennem, og der findes allerede meget velfungerende robotservices, som kan overtage de mest rutineprægede opgaver inden for kundeservice. Midttrafik skal gøre forsøg med robotteknologi fx. i forhold til de flere hundrede henvendelser om priser og tider,

som vi dagligt modtager. Tiden kan i stedet bruges på mere værdiskabende opgaver.



# Mål i strategiplan 2017-2020

## Tilfredse kunder

Midttrafiks vigtigste mål er tilfredse kunder. Midttrafik skal arbejde på at fastholde kunderne, og sekundært forsøge at få lejlighedsvis rejsende til at bruge busserne mere. Midttrafik har særligt fokus på de unge kunder, ikke kun fordi de er mange, men fordi de er trendsettende for resten af samfundet. Strategiplanen beskriver de overordnede indsatser, der skal til for at nå målene.

## Dygtige leverandører

Dygtige leverandører er en forudsætning for at nå målet om flere tilfredse kunder. Strategiplanen beskriver de væsentligste indsatser, der skal iværksættes i et samarbejde med leverandørerne.

## Tilfredse bestillere

God kollektiv trafik kræver et godt samarbejde med bestillerne. Strategiplanen beskriver de områder, Midttrafik skal have fokus på for at få tilfredse bestillere.

## En kompetent og effektiv organisation

Strategiplanen beskriver de overordnede indsatser, der skal sikre, at Midttrafik har tilfredse og dygtige medarbejdere og en kompetent og effektiv organisation.

# Tilfredse kunder

De unge er en central målgruppe for Midttrafik. De unge er trendsettere og påvirker resten af samfundet med deres vaner. Vi skal give de unge gode oplevelser, når de rejser med os, så de anbefaler busserne og tager deres transportadfærd med videre i livet.



## Overordnede mål

- Fastholde kunder
- Få lejlighedsvisrejsende kunder til at rejse mere
- Særligt fokus på de unge

## Særlige fokusområder i 2017-planen

- Fastholde en god basiskvalitet
- Tilbyde en flerstrengt kundeservice
- Gå fra massekommunikation til mere målrettet kommunikation
- Forsøg med mere selvbetjening på basisviden
- God og rettidig information og nemmere billettering
- Udbygge vores viden om kunderne
- Inddrage kunderne mere i løsningerne

Midttrafik skal fortsætte med at arbejde for, at kunders og borgeres holdning til den kollektive trafik forbedres. En landsdækkende undersøgelse viser, at det kun er omkring 20 pct. af alle kunder, der mener, at deres venner og bekendte er positive overfor kollektiv trafik, og kun 17 pct. af de unge mellem 18 og 24 år mener, at de får value for money, når de rejser med kollektiv trafik.

Hvis kunderne skal have en positiv holdning til Midttrafik, så skal vi leve-re hver gang, og vi skal altid holde, hvad vi lover.

### **God basiskvalitet**

Midttrafik skal i de kommende år fortsætte med initiativer, der skal fastholde og forbedre kvaliteten i og omkring busserne. Det er fx gennem mere incitament for busselskaberne til at skaffe tilfredse kunder, øget kvalitetskontrol på busmateriel så produktet altid er i orden og uddannelse af chauffører så kunderne får en god oplevelse, når de kører med busserne.

Busser til tiden er en forudsætning for tilfredse kunder. Midttrafik har investeret i realtidsudstyr i alle busser, så Midttrafik (og kunderne via Midttrafik Live) til enhver tid kan følge med i rettidigheden. Vi skal systematisk overvåge rettidigheden og skal komme med anbefalinger til kommunerne om, hvad de kan gøre for at sikre bus til tiden.

For at give busselskaberne et ekstra incitament til at gøre det bedre og skaffe tilfredse kunder, skal bonusprogrammet, Midttrafiks bedste busselskab, udbygges og indarbejdes i kontrakterne. Bonussummen forhøjes, så busselskaberne får et reelt incitament for at levere en ekstra høj kvalitet.

Kontrakterne mellem busselskaberne og Midttrafik skal bakke op omkring Midttrafiks udvikling f.eks. digital kommunikation mellem parterne og bussens indretning ud fra kundernes ønsker. Kontraktindhold skal derfor løbende revideres, så det sikres, at kontrakterne ikke bliver en hindring for den ønskede udvikling.

Midttrafik udliciterer i 2018 al billet- og kvalitetskontrol. I den forbindelse opgraderes kvalitetskontrollen, så Midttrafik får pålidelig dokumentation for, om vi får den lovede kvalitet fra leverandørerne. Hvis leverandørerne ikke leverer, skal der ske en effektiv opfølgning, og eventuelle fejl skal rettes hurtigt.

Udover kvalitetskontrollen skal der foretages løbende målinger af kundetilfredsheden, så vi ved, hvor vi skal sætte ind og hurtigt kan handle på eventuelle problemer i driften. Tilfredshedsmålinger suppleres med mere kvalitative målinger, så vi får bedre input til fremtidige løsninger.

Endvidere skal Midttrafik fortsætte med uddannelsesprogrammet Fly High, hvor målet er at dygtiggøre chauffører og driftsledere inden for kundeservice, så kunderne altid møder smilende og dygtige chauffører.

### **Flerstrengt kundeservice**

Midttrafik møder kunderne gennem flere forskellige kanaler.

10 pct. af kunderne foretrækker at kontakte et salgssted eller chaufføren for at få information om rejsen, og 20 pct. af kunderne foretrækker fortsat den skriftlige information, som de kan få f.eks. ved udlagte materialer i bussen eller køreplantavlen ved stoppestedet.

Grundstammen i information til kunder vil fortsat være Midtrafiks kundecenter, men i takt med den øgede digitalisering skal Midttrafik udvikle flere selvbetjeningsløsninger, der sikrer, at kunderne får svar i realtid, uanset hvor og hvornår de ønsker vores hjælp.

Det er afgørende, at nye løsninger udvikles til brug på mobiltelefonen, så kunderne kan bruge Midttrafiks ydelser, når de er på farten. Endvidere skal vi i højere grad udnytte mulighederne for at lave mere individuel kundeservice, der er målrettet den enkelte kunde. Det kan f.eks. være forstyrrelser i driften som pushes via mobiltelefonen.

Der skal også laves forsøg med elementer af kunstig intelligens, som giver kunderne en automatisk selvbetjening om alt fra priser, køreplantider til godkendelse af rejsegaranti.

Generelt giver øget selvbetjening mulighed for at give kunderne en god service døgnet rundt, samtidig med at Midttrafik får frigjort ressourcer til andre opgaver.

Facebook, som stadig er danskernes foretrukne sociale medie, fastholdes som informationskanal, fordi mediet er en god mulighed for at nå mange kunder hurtigt, for eksempel når der skal informeres om driftsforstyrrelser og nye produkter. Udover at måle på antallet af brugere, der synes godt om Midttrafik, skal vi sikre, at dialogerne på Facebook i højere grad bruges til at overvåge kundernes interesser og vurdering af Midttrafik.

### **Nem billettering**

Undersøgelser viser, at det stort set er alle kundegrupper, som finder, at det er svært at forstå takstsystemerne.

Det er en særlig udfordring, at den

kollektive trafikks takstsystem og prispolitik er uigennemsigtig og vanskelig at forstå.

Trafikselskaberne og togoperatørerne gennemfører Takst Vest i 2018. Formålet med Takst Vest er at gøre priser mere overskuelige, samtidig med at det fastholdes, at kunderne relativt let kan skifte mellem bus og tog med én billet. Sideløbende med Takst Vest skal Midttrafik forfine billetguide og prisberegner, så kunderne let kan regne prisen, og vores salgspersonale har gode arbejdsredskaber.

Kunderne skal have frit valg mellem forskellige betalingsplatforme, så de kan vælge den betalingsform, de er mest komfortable med. Midttrafik skal arbejde for at tilbyde kunderne én platform for dynamisk information og billettering.

### **Information på farten**

Alle undersøgelser viser, at god information før, under og efter rejsen har stor betydning for kundernes tilfredshed.

Midttrafik skal fortsætte kursen med at udvikle tjenester, som kunderne kan bruge, når de er på farten, og vi skal udnytte, at vi kan nå langt de fleste kunder via mobilen.

Når der af og til er noget, som forstyrrer bustrafikken, skal vi fastholde muligheden for hurtig og præcis besked via Facebook og hjemmeside, som begge er udviklet til mobilen. Fremadrettet skal vi udbygge Midttrafik Live og lignende tjenester, som sikrer målrettet information til den enkelte kunde.

På stationer, i busser og en lang række offentlige og private virksomheder står der informationsstandere, der leverer almindelige køreplanoplysninger

og diverse infotainment. I takt med at smartphonen er blevet hvermandseje, og der er dukket nye muligheder op for mere målrettet individuel information, er det vigtigt, at Midttrafik reviderer og tilpasser løsningerne, så de svarer til den nye virkelighed og kundernes behov.

### **Brugerindflydelse**

Det er vigtigt, at Midttrafik får indsigt i kundernes behov og handlinger, så vi bedre forstår, hvorfor de opfatter den kollektive trafik, som de gør. Det er ikke nok at spørge, hvad de kunne tænke sig, vi skal også fokusere på deres konkrete oplevelser med de nuværende produkter og services f.eks. ved at invitere kunder med i beslutningsprocesserne eller ved at observere, hvordan de unge bruger vores produkter og services.

Kundernes tilbagemeldinger skal gøre os klogere på, hvor udfordringerne er, og vi skal være bedre til se ud over eksisterende løsninger, så der kan skabes nye og innovative løsninger.

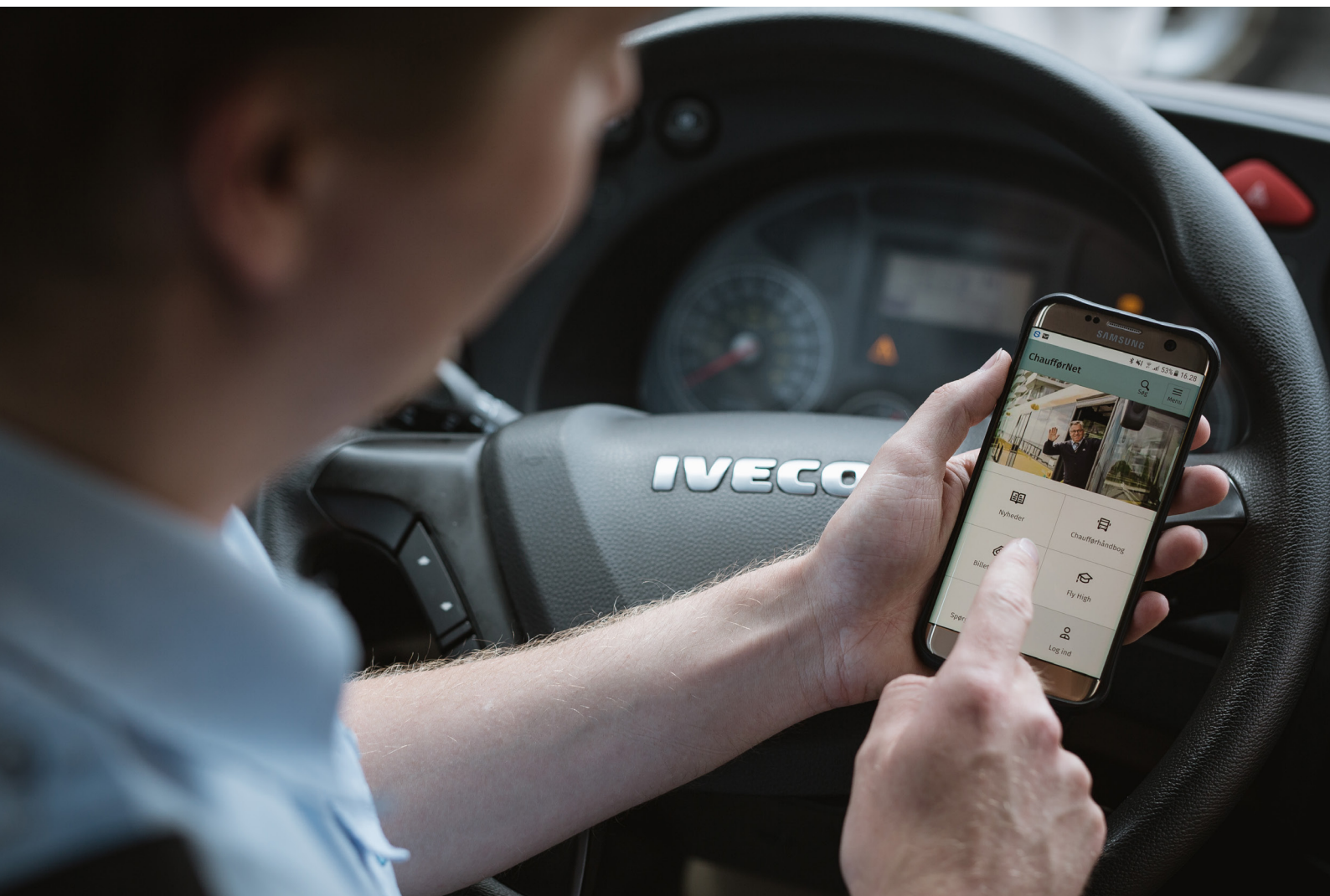
Midttrafik har flere eksempler på, at brugerindflydelse giver gode løsninger, det er f.eks. betalingsapp'en, hvor udviklingen afspejler kundernes ønsker. Midttrafiks bedste busselskab er også et udtryk for brugerinddragelse, hvor det er kunderne, som afgør, hvilket busselskab, som leverer den bedste service og dermed får bonus.

Målet er, at Midttrafik fremstår som en åben og lyttende organisation, og at vi bruger kundernes forbedringsforslag til at lave endnu bedre produkter.



# Dygtige leverandører

Chaufførinformationen bliver digital - det betyder hurtigere kommunikation, mere visuel kommunikation og muligheder for at tilpasse informationen til den enkelte chaufførs spørgsmål og udfordringer.



## Overordnede mål

- At opnå dygtige leverandører
- At give leverandørerne de bedste forudsætninger for at levere god kvalitet

## Særlige fokusområder i 2017-planen

- Digitalisering af information og kommunikation
- Samarbejde og inddragelse
- Fortsat fælles uddannelse i kundeservice
- Incitament for glattere kunder

## **Information og samarbejde**

Leverandørerne og deres ansatte skal fremover finde information via Chaufførnet. Chaufførinformation og -vejledninger bliver digitale, med de fordele det giver for at kommunikere visuelt og mere målrettet svare den enkelte chaufførs spørgsmål og udfordringer.

Chaufførnet rummer også mulighed for direkte dialog mellem Midttrafiks Trafikservice og leverandører/chauffører om spørgsmål, der vedrører driften eller betjening af kunder.

Chaufførnet skal fremadrettet rumme mulighed for e-læring, for eksempel videosekvenser for de chauffører som foretrækker at tilegne sig viden på denne måde.

Midttrafiks mål er at sikre, at chaufførerne, så hurtigt som muligt, får relevant information om driften, så de er klædt på til at møde kunderne. Målet er også at sikre, at der sker en gradvis overgang fra papirinformation til digital information.

## **Bod og bonus**

Midttrafik skal udbygge Midttrafiks bedste busselskab, hvor kunderne, gennem simple målinger afgør, hvilket busselskab der leverer den bedste service og dermed skal have bonus.

Midttrafiks mål er, at Midttrafiks bedste busselskab udbygges og bliver den model, som incitamentsbetaling hviler på, og at bonussen har en størrelse, så den har reel betydning for selskaberne. Midttrafiks bedste busselskab skal ind i samtlige kontrakter, så selskaberne ved, hvad de kan regne med, når de leverer godt. Hvis et selskab ikke leverer som aftalt, skal vi konsekvent udnytte kontraktens bestemmelser om bodgivning.

## **Uddannelse i kundeservice**

Generelt er der stor kundetilfredshed med chaufførernes service, og det er godt, fordi alle undersøgelser viser, at chaufføren har overordentlig stor betydning for kundernes oplevelser af den kollektive trafik.

Gode og dygtige chauffører giver glade og tilfredse kunder. Midttrafiks chaufføruddannelse inden for kundeservice, Fly High, skal udvikles med udgangspunkt i kundernes ønsker til, hvad der gør en god chauffør.

## **24/7 beredskab**

Driftsforstyrrelser er ikke kun til gene for kunderne, men besværliggør også chaufførernes arbejde. Midttrafik har derfor oprettet et døgnberedskab, der giver mulighed for hurtig indberetning og videreformidling af ting, som forstyrrer driften.

Der skal arbejdes på at forbedre systemerne til indberetning af driftsforstyrrelser, så arbejdsgangen bliver mere effektiv, og så informationen hurtigere kan videreformidles til øvrige interessenter.

**Midttrafik har oprettet et beredskabscenter, der overvåger driften og sikrer koordinering mellem busselskaberne, så kunderne hurtigt får besked, hvis f.eks. en snestorm betyder, at busserne holder stille.**

# Tilfredse bestillere

Midtrafiks opgave rummer proaktiv rådgivning om god kollektiv trafik, samtidig med at vi sikrer god stabil drift, så bestillerne oplever, at de får værdi for pengene.



## Mål

- At opnå tilfredse bestillere

## Fokusområder

- God planlægning ud fra bestillerens ønsker
- Proaktiv rådgivning på alle forhold omkring kollektiv trafik
- Sikre stabil drift og god kvalitet så bestillerne får værdi for pengene



Det er Midttrafiks kerneopgave at koordinere kommunernes og regionens ønsker og omsætte dem til sammenhængende effektiv kollektiv trafik for kunderne inden for den givne økonomiske ramme.

Midttrafik skal sikre, at bestillerne får mest muligt kollektiv trafik for pengene.

Udbud af kørslen skal gennemføres med mest mulig konkurrenceudsættelse og brug af alle værktøjer for at sikre den balance mellem pris og kvalitet, som ejerne ønsker.

### **Planlægning og rådgivning**

Midttrafik skal tilbyde rådgivning om bredere mobilitetsløsninger, hvor det f.eks. handler om bedre samspil mellem kollektiv trafik og mere individuelle transportformer som delebiler, samkørsel og cykler - både i knudepunkter og som digital transporttjeneste. Det har Midttrafik fx gjort i samarbejde med de to Djurs kommuner og regionen.

Køreplanlægningen skal tilbyde de produkter, som efterspørgslen tilsiger og ramme de målsætninger, ejerne har.

Midttrafik skal levere rådgivning om alle kollektive transportformer: Letbane, bybusser, X-busser, traditionelle busruter med store og små busser, teletaxa og flextur.

Når ejerne har truffet beslutning, skal Midttrafik sørge for, at de forskellige produkter hænger sammen og er nemt at bruge for kunderne. Midttrafik skal også sikre, at der er et godt samspil mellem tog og busser.

Indtægterne i den kollektive trafik skal fastholdes, og det gøres ved at

øge kundetilfredsheden.

Midttrafik bistår også gerne ejerne om effektivisering af forskellige former for kommunal kørsel, hvad enten det sker gennem støtte til udbud og overordnet planlægning eller egentlig trafikstyring og konkret tilrettelæggelse af kørslen – sammen med regionens patienttransport, kommunernes handicapkørsel og andre former for kørsel.

### **En grøn profil**

Har en ejer særlige miljø- og klimamønsker, kan Midttrafik rådgive om tiltag til at reducere brændstofforbrug, reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip og begrænsning af luftforurening. Midttrafik har viden om alle typer brændstoffer: El, brint, gas, hybrid, biodiesel mv, og laver gerne business-cases til ejerne.

### **Stoppesteder**

Kommunerne og staten har ansvaret for stoppesteder og stationer.

Bestillerne kan trække på Midttrafiks erfaring i indretning af disse, så kunderne får en god oplevelse. I den kommende periode vil Midttrafik arbejde for udbredelsen af det digitale stoppested.

### **Stabil drift og høj kvalitet**

Driften skal være stabil og leve op til den kvalitet, der fremgår af kontrakterne. Kunderne skal kunne stole på kørslen. Andelen af udgåede ture, der pt. er 0,1 pct. skal begrænses til et absolut minimum.

Kørslen skal være så rettidig som mulig. Det er især en stor udfordring i større byer i myldretiden. Realtidsystemet hjælper både selskaber og kunderne til at begrænse den negative oplevelse ved forsinkelser.

I Midttrafiks rådgivning af større bybuskommuner indgår vurdering af

forskellige forslag til bedre fremkom-melighed for busserne. Midttrafik vil øge indsatsen vedr. kvalitetskontrol i og omkring busserne for at sikre, at det er vedligeholdte og rengjorte busser, der kører rundt i hele Midtjylland. Kundeklager over driften håndteres hurtigt af administrationen. På extranettet skal hver bestiller løbende kunne se dokumentation for, hvordan det står til med kvaliteten af driften.

### **Løbende effektiv økonomistyring**

Der skal være styr på økonomien, og ejerne skal informeres om større ændringer, samt have anbefalinger til handlinger, der bringer overensstem-melse mellem budget og faktisk øko-nomi.

Midttrafik råder over oplysninger om økonomi for hver enkelt rute, både vedr. udgifter og indtægter, og har løbende automatiske passagertæl-linger, der kan bruges til at tilpasse kørselsomfanget.

Med mellemrum spørger Midttrafik bestillerne, administrativt og politisk, om deres tilfredshed med Midttrafiks ydelse og evalueringen bruges til at forbedre indsatsen. En gang om året afholder Midttrafik strategiske bestil-lermøder, hvor hver enkelt ejer får rådgivning om alle forhold inden for den kollektive trafik.

# En kompetent organisation

Digitalisering er ikke forbeholdt bestemte afdelinger, men noget som vedrører os alle. Vi skal sikre, at Midttrafik gennemgår en god omstillingsproces, så alle i organisationen er klædt på til og føler sig trygge i den digitale virkelighed.



## Mål

- At fastholde tilfredse medarbejdere
- At dygtiggøre ledere og medarbejdere
- At ansætte de rigtige medarbejdere

## Fokusområder

- At iværksætte en digital omstillingsproces
- At fastholde målstyring og omkostningsbevidsthed
- At viderudvikle organisationens kundefokus

## **Midt i en digital omstillingsproces**

Digitalisering er ikke et valg, det er et vilkår, og spørgsmålet er ikke, om vi skal digitalisere men hvornår og hvad. Danskerne er generelt meget digitale, og det gælder i udpræget grad for Midttrafiks unge brugere, som udgør halvdelen af vores kunder.

Digitalisering handler kort sagt om at bruge ny teknologi til at forny, forenkle og forbedre - at Midttrafik skaber bedre produkter og smartere tjenester, som kunderne finder er enkle at bruge, effektive og pålidelige.

Midttrafik har taget de første skridt ud i digitaliseringen, og vi har lært, at digitaliseringen stiller nye krav til kompetencer, til organiseringsformen og til de eksisterende arbejdsgange.

Digitalisering er ikke forbeholdt bestemte afdelinger, men noget som vedrører os alle. Nu og i de kommende år forestår en stor opgave i at forklare, hvad digitaliseringen betyder for henholdsvis organisationen og den enkelte medarbejder.

## **Målstyring med udgangspunkt i kunderne**

Midttrafiks målstyringsprogram sikrer gennemførelse af strategien.

For strategiplanens periode udpeges konkrete mål og nøgleaktiviteter, der skal sikre at strategiplanens overordnede mål nås. Målene nedbrydes til afdelings- og medarbejdermål.

På tværs af organisationen fastholdes tværgående mål som f.eks. telefonbesvarelsestid, sagsbehandlingstid, og på vores evne til at gennemføre projekter til tiden.

På personalesiden fastholdes tværgående mål for sygefravær, medarbejderomsætning og medarbejdertilfredshed.

For at kunne følge op på aktiviteter og mål indsamles og bearbejdes data hver måned og samles i en ledelsesrapport, så ledelsen i fællesskab kan vurdere målopfyldelsen og drøfte evt. ændrede prioriteringer, løbende forbedringer og udvikling.

## **Omkostningsbevidsthed i alle led**

Midttrafik skal fortsat være landets billigste trafikselskab målt i administrationsudgifter i forhold til omsætning. Det kræver konstant prioritering og effektivisering, herunder omkostningsbevidsthed i alle organisationens led. Derfor er der til stadighed behov for at vurdere, om opgaver skal konkurrenceudsættes og eventuelt outsources. Der er behov for omkostningsbevidsthed i alle led, tydelig målopfølgning og sikring af arbejdsprocesser.

Midttrafik skal gennem effektive tilbud og god planlægning sikre ejerne omkostningseffektiv kørsel og årvågent sikre, at der er styr på økonomien.

## **Fortsat kompetenceudvikling**

De løbende tilfredshedsmålinger blandt kunder, bestillere og leverandører skal fortsat bruges til at udvikle medarbejdernes og ledernes kompetencer, så organisationen til stadighed leverer gode resultater.

Tiltag der styrker kundefokus skal udbygges, det interne tværgående samarbejde skal fremmes, og evnen til at rådgive bestillerne om gode trafikale løsninger og service skal løftes.

## **Kundefokus**

Der skal konstant være fokus på, at organisationen arbejder kundefokuseret, at vi har kundefokus med i alt fra strategi, projekter, rekruttering og til den daglige opgaveløsning og målstyring.

Vi skal vide, hvad kunderne ønsker, og hvordan de oplever kvaliteten i alle kontaktpunkter. Vores produkter og ydelser skal udvikles og drives for at imødekomme kundernes krav. Og ledelsen har et særligt ansvar i at være med til at sikre, at den enkelte medarbejder er bevidst, om hvilken værdi han eller hun skaber for kunderne.

---

**VEDTÆGTER**

---

for

FlexDanmark

CVR-nr. 34411425

---

## 1. Navn og hjemsted

1.1 Navnet er FlexDanmark.

1.2 Hjemstedet er Aalborg Kommune.

## 2. Formål og opgaver

2.1 FlexDanmark har til formål at eje, drive og udvikle it-systemer til [behovsstyret kollektiv trafik/flextrafik](#) samt drift af trafikstyrings- og bestillingscentral.

2.2 FlexDanmark skal økonomisk hvile i sig selv og må ikke varetage erhvervsøkonomiske formål.

2.3 FlexDanmark må alene varetage opgaver for sine medlemmer.

2.4 FlexDanmark kan ikke varetage myndighedsopgaver eller opgaver, som efter lovgivningen skal varetages af medlemmerne selv.

2.5 FlexDanmark indebærer ingen indskrænkninger i de beføjelser, som efter lovgivningen og medlemmernes vedtægter tilkommer medlemmernes styrelsesorganer.

## 3. Organisation

3.1 FlexDanmark er organiseret som en forening mellem offentlige parter.

3.2 Pr. 1. januar 2018~~2~~ har FlexDanmark følgende medlemmer:

[Fynbus](#)

Midttrafik

Nordjyllands Trafikselskab

[Region Midtjylland](#)

Sydtrafik

Trafikselskabet Movia

3.3 [Fynbus indtræder i FlexDanmark pr. 1. april 2012](#)[Region Midtjylland udtræder af Flex-Danmark pr. 31. december 2017.](#)

3.4 FlexDanmark skal udøve sin virksomhed i overensstemmelse med forvaltningsloven og lov om offentlighed i forvaltningen.

## 4. Generalforsamling



- 4.1 FlexDanmarks øverste myndighed er generalforsamlingen.
- 4.2 Der afholdes ordinær generalforsamling hvert år senest den ~~31. marts~~ 30. juni. Bestyrelsen skal senest to måneder inden den ordinære generalforsamlings afholdelse meddele mødetidspunkt og mødested til medlemmerne. Indkaldelse med angivelse af dagsorden skal meddeles til medlemmerne senest to uger før generalforsamlingens afholdelse.
- 4.3 Dagsorden for den ordinære generalforsamling skal indeholde følgende punkter:
1. Bestyrelsens beretning om FlexDanmarks virksomhed
  2. Godkendelse af revideret årsregnskab for det foregående regnskabsår
  3. Udpegning af medlemmer til bestyrelsen, jf. punkt 5.1
  4. Godkendelse af budget for det efterfølgende regnskabsår
  5. Valg af revisor
  6. Eventuelt
- 4.4 Ekstraordinær generalforsamling indkaldes efter bestyrelsens beslutning, eller når mindst tre medlemmer har fremsat skriftlig anmodning herom. Tid og sted samt indkaldelsesvarsel for ekstraordinær generalforsamling bestemmes af bestyrelsen, idet indkaldelse dog skal ske med mindst 14 dages og højst en måneds varsel og senest en måned efter, at bestyrelsen har modtaget anmodning om afholdelse af ekstraordinær generalforsamling.
- 4.5 Generalforsamlingen ledes af en på generalforsamlingen valgt dirigent.
- 4.6 Forslag, der af et medlem ønskes sat til afstemning på den ordinære generalforsamling, skal indsendes skriftligt til bestyrelsen senest fire uger inden generalforsamlingen.
- 4.7 På generalforsamlingen træffes beslutning med simpelt flertal, medmindre andet fremgår af disse vedtægter. Beslutning om godkendelse af budget for det efterfølgende regnskabsår kræver dog enstemmighed.
- 4.8 På generalforsamlingen har hvert medlem stemmer svarende til medlemmets procentvise andel af FlexDanmarks samlede omsætning i det seneste godkendte budget. Såfremt stemmefordelingen ikke kan ske på grundlag af det seneste godkendte budget, træffes beslutning med enstemmighed.

## **5. Bestyrelsen**

- 5.1 FlexDanmark ledes af en bestyrelse, som udpeges af medlemmerne. Hvert medlem udpeger på den ordinære generalforsamling ét medlem til bestyrelsen samt en personlig suppleant. Der kan ske genvalg til bestyrelsen.
- 5.2 Bestyrelsen vælger af sin midte en formand for bestyrelsen.



- 5.3 Såfremt et bestyrelsesmedlem udtræder af bestyrelsen inden den ordinære generalforsamling, udpeger det medlem, som har udpeget det udtrædende bestyrelsesmedlem, et nyt bestyrelsesmedlem for perioden frem til næste ordinære generalforsamling.
- 5.4 Bestyrelsen skal sørge for, at FlexDanmarks organisation og kapitalberedskab er forsvarligt.
- 5.5 Bestyrelsen fører tilsyn med direktørens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen skal sikre, at lovgivningen og vedtægterne overholdes, og at bogføringen og formueforvaltningen er betryggende.
- 5.6 Bestyrelsen skal orientere medlemmerne om alle forhold, som er af væsentlig økonomisk betydning for FlexDanmarks økonomiske stilling, herunder om alle væsentlige fravigelser fra det godkendte budget.

## **6. Bestyrelsesmøder**

- 6.1 Der afholdes bestyrelsesmøde, når formanden bestemmer det, eller når et bestyrelsesmedlem eller revisor skriftligt kræver det. Der skal dog mindst afholdes tre bestyrelsesmøder om året.
- 6.2 Formanden indkalder til bestyrelsesmøde med mindst 10 dages varsel.
- 6.3 Bestyrelsesmøder afholdes som fysiske møder. Bestyrelsesmøder kan afholdes elektronisk, hvis omstændighederne kræver det. Endvidere kan der i særlige tilfælde afholdes skriftlige bestyrelsesmøder.
- 6.4 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når 2/3 af bestyrelsesmedlemmerne deltager i bestyrelsesmødet. Hvert bestyrelsesmedlem har én stemme.
- 6.5 Bestyrelsen træffer beslutning med simpelt flertal, medmindre andet fremgår af vedtægterne. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.
- 6.6 Der udarbejdes referat af hvert bestyrelsesmøde, som senest otte dage efter mødet fremsendes til bestyrelsens medlemmer. Referatet forelægges på det næste bestyrelsesmøde til underskrift af de medlemmer, som deltog i mødet.
- 6.7 Et bestyrelsesmedlem, der ikke er enig i bestyrelsens beslutning, har ret til at få sin mening indført i referatet.
- 6.8 Et bestyrelsesmedlem skal underrette bestyrelsen, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om bestyrelsesmedlemmets habilitet. Bestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt bestyrelsesmedlemmet har en sådan interesse i sagen, at bestyrelsesmedlemmet er udelukket fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om sagen.

6.9 Bestyrelsen fastsætter i en forretningsorden nærmere regler for sit arbejde.

## **7. Daglig ledelse**

7.1 Bestyrelsen ansætter en direktør til varetagelse af den daglige ledelse af FlexDanmark.

7.2 Bestyrelsen udarbejder en instruks for direktørens arbejde.

7.3 Direktøren skal ved varetagelse af den daglige ledelse følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har givet. Den daglige ledelse omfatter ikke dispositioner, der efter FlexDanmarks forhold er af usædvanlig art eller af stor betydning.

7.4 Direktøren udarbejder hvert år en handlingsplan for det kommende regnskabsår, som senest den ~~28. februar~~31. maj skal forelægges bestyrelsen til godkendelse.

## **8. Budget og finansiering**

8.1 Bestyrelsen fastsætter hvert år ~~senest den 28. februar~~inden den ordinære generalforsamling et budget for det efterfølgende regnskabsår.

8.2 Principperne for budgetlægning er fastsat i bilag 1 til disse vedtægter. Bestyrelsen kan ved enighed træffe beslutning om at ændre bilag 1.

8.3 Budgettet forelægges på den ordinære generalforsamling til godkendelse.

8.4 Generalforsamlingen fastsætter et årligt udviklingsbudget til udviklingsprojekter i det kommende regnskabsår. Hvis et udviklingsprojekt på ingen måde berører et medlem, og hvis det samlede budget for udviklingsprojektet ligger over 0,5 mio. kr., kan det pågældende medlem framelde sig udviklingsprojektet. Herudover kan FlexDanmark med et eller flere medlemmer indgå aftale om løsning af særskilte udviklingsopgaver, som økonomisk skal hvile i sig selv. Omkostningerne for sådanne særskilte udviklingsopgaver fordeles efter aftale mellem de pågældende medlemmer i forhold til deres andele af omkostningerne.

8.5 FlexDanmark må ikke oparbejde overskud. Såfremt der ved årets udgang er et overskud eller et underskud, udlignes dette i budgettet for det efterfølgende regnskabsår.

## **9. Regnskab og revision**

9.1 Regnskabsåret er kalenderåret.

9.2 Regnskabet aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

9.3 Regnskabet revideres af en statsautoriseret eller registreret revisor, som vælges af generalforsamlingen.

## 10. Tegning og hæftelse

10.1 FlexDanmark tegnes af direktøren i forening med enten bestyrelsesformanden eller to bestyrelsesmedlemmer, af bestyrelsesformanden i forening med to andre bestyrelsesmedlemmer eller af den samlede bestyrelse.

10.2 Der påhviler ikke medlemmerne eller andre nogen hæftelse for de af FlexDanmark påhvilende forpligtelser.

## 11. Vedtægtsændringer, udtræden og ophør

11.1 Beslutning om ændring af vedtægterne kræver enstemmighed på generalforsamlingen.

11.2 Et medlem kan udtræde af FlexDanmark med seks måneders varsel til en 1. januar. Et udtrædende medlem har ikke krav på nogen andel af FlexDanmarks formue. Såfremt årsregnskabet for det seneste år, hvor det udtrædende medlem deltog, udviser en negativ egenkapital, skal det udtrædende medlem senest 30 dage efter modtagelse af påkrav indbetale en andel af den negative egenkapital svarende til medlemmets andel af FlexDanmarks omsætning i det seneste regnskabsår.

11.3 Beslutning om opløsning af FlexDanmark kræver enstemmighed på generalforsamlingen. Ved opløsning fordeles egenkapitalen mellem medlemmerne. Medlemmernes andele af egenkapitalen opgøres efter medlemmernes andel af FlexDanmarks omsætning i det seneste regnskabsår.

## 12. Ikrafttræden

12.1 Vedtægterne træder i kraft den 1. januar [2012-2018](#) og træder i stedet for [samarbejdsaftale af 1. juni 2009 om Bektravedtægterne, der trådte i kraft 1. januar 2012](#).

\*\*\*\*\*

Vedtaget ~~ved på ekstraordinær generalforsamling den [\*\*] 2017 i FlexDanmarks stiftelse den 12. april 2012.~~

Godkendt på bestyrelsesmøde den ~~30. maj[\*\*] 2017~~.

Dato:

---

Formand for bestyrelsen  
Dorthe Nøhr Pedersen

Til FlexDanmarks medlemmer,

### **Anmodning om godkendelse af vedtægtsændringer i FlexDanmark og indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling**

På vegne af FlexDanmarks bestyrelse skal vi hermed anmode jeres respektive styrelsesorganer om godkendelse af vedtægtsændringer i FlexDanmark. Desuden indkaldes til ekstraordinær generalforsamling i FlexDanmark, som afholdes skriftligt.

Vi skal venligst bede om, at spørgsmålet om godkendelse af vedtægtsændringer behandles i jeres respektive styrelsesorganer.

Når vedtægtsændringerne har været behandlet i de respektive styrelsesorganer, skal vi venligst bede om at modtage orientering herom med kopi af den relevante protokol. Når vi har modtaget dette, vil vi orientere medlemmerne om, hvorvidt alle medlemmer har godkendt ændringerne.

Godkendes vedtægtsændringerne af alle medlemmerne, afholdes skriftlig ekstraordinær generalforsamling, og vi skal venligst bede om, at I, pr. e-mail til undertegnede, returnerer det vedlagte protokollat for den ekstraordinære generalforsamling med underskrift. Vi skal bede om at modtage det underskrevne protokollat retur senest den 6. oktober 2017.

#### **1. Dagsorden**

Dagsordenen for den ekstraordinære generalforsamling vil være følgende:

1. Vedtagelse af vedtægtsændringer

#### **2. Vedtægtsændringer**

Bestyrelsen for FlexDanmark har den 28. juni 2017 truffet beslutning om at indstille ændringer af vedtægterne til generalforsamlingens godkendelse.

Forslaget til vedtægtsændringer er udarbejdet som følge af, at regionsrådet i Region Midtjylland den 21. juni 2017 har truffet beslutning om at udtræde af FlexDanmark pr. 31. december 2017.

Endvidere er forslaget til ændring begrundet i ønsket om, at fristen for godkendelse af årsregnskab og budget for FlexDanmark rykkes til udgangen af juni måned, da den nuværende frist i praksis har vist sig vanskelig at overholde.

Vedlagt er forslag til vedtægtsændringer samt notat udarbejdet af Bech-Bruun, der beskriver indholdet af vedtægtsændringerne.

#### **3. Gennemførelse af ekstraordinær generalforsamling på skriftligt grundlag**

Det foreslås, at den ekstraordinære generalforsamling afholdes skriftligt. Vedlagt er protokollat for generalforsamlingen.

Gennemførelse af generalforsamlingen på skriftligt grundlag kræver, at alle medlemmerne er enige i denne fremgangsmåde.

Den ekstraordinære generalforsamling anses for gennemført og beslutningen om vedtægtsændringer vedtaget, når protokollatet er godkendt og underskrevet af alle medlemmerne. Ved underskriften på protokollatet accepteres det også, at generalforsamlingen afholdes skriftligt.

Såfremt et medlem måtte ønske dagsordenen for den ekstraordinære generalforsamling behandlet i et fysisk møde, skal vi venligst bede om at få dette oplyst hurtigst muligt, så der kan ske indkaldelse på ny.

\*\*\*\*\*

Hvis I måtte have spørgsmål eller bemærkninger, er I velkomne til at kontakte undertegnede på telefon 96204896 eller mail [ksj@flexdanmark.dk](mailto:ksj@flexdanmark.dk).

Med venlig hilsen

Kim Snejbjerg Jensen  
Direktør

FlexDanmark

København · 18. august 2017

**Johan Weihe**  
Partner

T +45 72 27 34 53  
jhw@bechbruun.com

Sagsnr. 050206-0004 jhw/nal/mkol  
Dok.nr. 17478186.1

## Notat

### Ændring af vedtægterne for FlexDanmark

#### 1. Indledning

FlexDanmark påtænker at foretage visse ændringer af vedtægterne, som skal behandles på en ekstraordinær generalforsamling i efteråret 2017.

Vi er blevet bedt om at beskrive indholdet af de vedtægtsændringer, som påtænkes foretaget.

#### 2. Foreslåede vedtægtsændringer

- Der foreslås foretaget en sproglig opdatering af punkt 2.1, således at "*behovsstyret kollektiv trafik*" erstattes med "*flextrafik*". Den foreslåede ændring er ikke af indholdsmæssig karakter.
- Punkt 3.2 og punkt 3.3 foreslås ændret som følge af, at Region Midtjylland har besluttet at udtræde af FlexDanmark pr. 31. december 2017. Det økonomiske opgør i forbindelse med regionens udtræden sker i overensstemmelse med reglerne i vedtægternes punkt 11.2, hvorefter regionen ikke har krav på nogen andel af FlexDanmarks formue. Udviser årsregnskabet for 2017 en negativ egenkapital, skal regionen indbetale en andel af den negative egenkapital svarende til regionens andel af FlexDanmarks omsætning i 2017.
- Punkt 4.2 foreslås ændret, således at den ordinære generalforsamling, hvor årsregnskabet for det forgangne år og budget for det efterfølgende år skal godkendes, skal afholdes senest den 30. juni i stedet for senest den 31. marts. Det er vurderet, at der ikke juridisk er noget til hinder for, at fristen for generalforsamlingens afholdelse rykkes i overensstemmelse med det foreslåede. Ændringen er begrundet med, at den nu-

værende frist gør det vanskeligt for FlexDanmark at få afsluttet årsregnskab og budget inden fristen for udsendelse af materiale til den ordinære generalforsamling.

- Punkt 7.4 vedrørende den af direktøren udarbejdede handlingsplan og punkt 8.1 om fristen for bestyrelsens fastsættelse af budget foreslås ændret som en konsekvens af den foreslåede ændring af punkt 4.2.
- Det foreslås, at punkt 12.1 ændres så vedtægtsændringerne træder i kraft pr. 1. januar 2018 og erstatter de gældende vedtægter.

\*\*\*\*\*



Den \_\_\_\_\_ 2017 afholdtes ekstraordinær generalforsamling i FlexDanmark. Den ekstraordinære generalforsamling blev afholdt skriftligt.

Til dirigent valgtes Dorthe Nøhr Pedersen.

Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt og beslutningsdygtig for så vidt angår emnerne på dagsordenen.

Der var enighed blandt medlemmerne om, at bestemmelsen i vedtægternes punkt 4.4 om den maksimale frist for indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling kunne fraviges.

**Dagsorden:**

1. Vedtagelse af vedtægtsændringer

**1. Vedtagelse af vedtægtsændringer**

Generalforsamlingen vedtog enstemmigt de forelagte vedtægtsændringer, der var vedlagt som bilag 1.

\*\*\*\*\*

Således passeret.

---

Dorthe Nøhr Pedersen

For Fynbus

Dato:

---

Navn:

For Nordjyllands Trafikselskab

Dato:

---

Navn:

For Sydtrafik

Dato:

---

Navn:

For Midttrafik

Dato:

---

Navn:

For Region Midtjylland

Dato:

---

Navn:

For Trafikselskabet Movia

Dato:

---

Navn:



## BUDGETANALYSE MOVIA

Rapport

28. marts 2017

### Baggrund

Movias bestyrelse har besluttet at iværksætte en budgetanalyse af de samlede udgifter på hele Movias område dvs. operative udgifter til busoperatører, udgifter til lokalbaner samt administrative udgifter.

Analysen fokuserer på Movias bruttoomkostninger under ét og behandler dermed ikke passagerindtægter og det deraf afledte finansieringsbehov fra regioner og kommuner.

De operative busudgifter ønskes benchmarket dels med de øvrige trafikskaber i Danmark, og dels med sammenlignelige, internationale trafikskaber (den internationale analyse er blevet gennemført af konsulenthuset Civity og indgår derfor ikke i denne rapport). Målsætningen med benchmarket af operatøruddgifterne er dels at vurdere styrken af Movias udbudsmodel, og dels at identificere potentialer der kan føre til lavere omkostninger.

De administrative udgifter ønskes ligeledes sammenlignet med de øvrige trafikskaber med henblik på at identificere potentialer for at frigøre økonomiske ressourcer samt sikre en transparens i Movias budgetlægning.

Endeligt ønskes Movias udgifter til lokalbanerne analyseret. Grundet den begrænsede volumen af lokalbaner i Danmark gennemfører Civity som led i analysen en vurdering af omkostningsreduktioner set i et internationalt perspektiv. Udgangspunktet for denne del af analysen er, at Lokaltog A/S er i gang med at høste en række allerede besluttede investeringer i forlængelse af fusionen af lokalbanerne i henholdsvis i Sjælland og Hovedstaden i 2015. Fremdriften i realiseringen af den besluttede effektiviseringsprofil skal derfor afdækkes.

### Opgavens løsning

PA har gennemført budgetanalysen i tre separate spor:

1. Gennemførelse af et nationalt benchmark af de regionale trafikskabers udgifter til busoperatørerne. Analysen baserer sig på indsamling af data fra kontrakterne bag 89 pct. af al buskørsel indkøbt af de regionale trafikskaber
2. Benchmark af de regionale trafikskabers udgifter til administration, herunder ruteunderstøttende opgaver, salgs- og kundebetjening, samt administrative støttefunktioner. PA har med udgangspunkt i Movias aktiviteter opdelt alle de øvrige trafikskabers aktiviteter i tilsvarende kategorier, så der kan sammenlignes på tværs
3. Analyse af udgifterne til lokalbane. Med udgangspunkt i tilgængelige data fra Movia, tidligere konsulentundersøgelse samt interviews er der gennemført dels en analyse af udgiftsudviklingen, og dels vurderet de effektiviseringer som allerede er blevet budgetlagt i Lokaltog A/S.

Benchmarkanalyserne giver dels et billede af Movias omkostningsniveau i forhold til de øvrige regionale trafikskaber, og dels tjener de som retningsgivende i forhold til at identificere potentialer for omkostningsreduktioner.

Analysernes resultater har derfor givet anledning til sammen med Movias organisation og den nedsatte styregruppe at identificere og udvælge 5 hypoteser til omkostningsreduktioner. Hypoteserne har efterfølgende været genstand for dybdeanalyser, hvor PA sammen med Movia har identificeret muligheder for effektiviseringer og omkostningsreduktioner.

<b>Kap. 1</b>	Hovedkonklusioner
<b>Kap. 2</b>	Nationalt benchmark af udgifter til busoperatører
<b>Kap. 3</b>	Nationalt benchmark af administrative udgifter
<b>Kap. 4</b>	Analyse af udgifter til lokalbane
<b>Kap. 5</b>	Dybdeanalyser

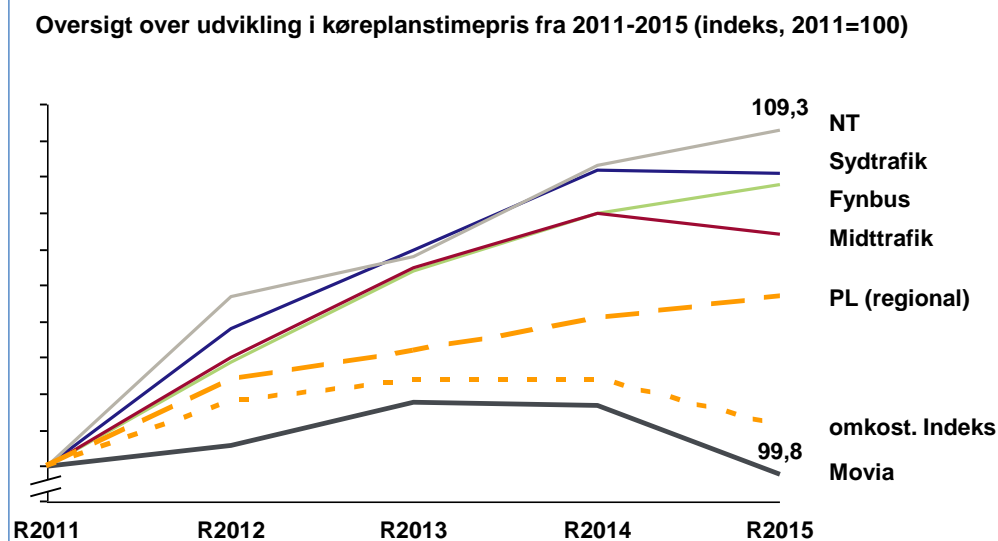
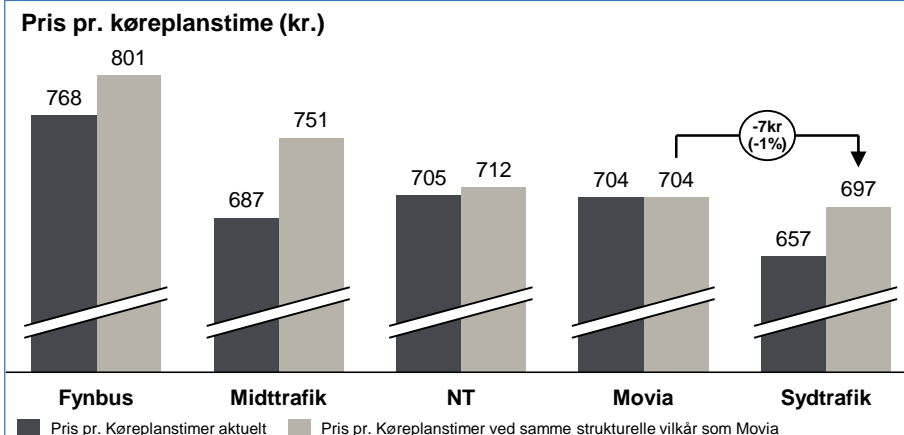
# HOVEDKONKLUSIONER

---

# 1

## 1 Movias omkostninger til busoperatører

- Movia har i 2015 indkøbt busdrift fra 16 operatører for i alt 3 mia. kr. svarende til i alt 4,2 mio. køreplanstimer.
- Omtrent 50 pct. af den samlede buskørsel i Danmark udbydes af Movia, som dermed har dobbelt så meget aktivitet som det næststørste selskab Midttrafik.
- Der er gennemført en national benchmarkanalyse blandt 5 regionale trafikselskaber, som viser, at Movia har de tredjelaveste omkostninger pr. køreplantime til operatørerne.
- Movia har et strukturelt højere omkostningsniveau end de øvrige trafikselskaber, blandt andet som følge af højere lønninger i hovedstadsområdet. Korrigeres for disse forhold så har Movia den næstlaveste pris pr. køreplantime. Kun Sydtrafik har et marginalt lavere omkostningsniveau.
- I forhold til de øvrige trafikselskaber har Movia haft den relativt bedste udvikling i prisen pr. køreplantime i perioden 2011-2015 sammenlignet med de øvrige trafikselskaber
- I et internationalt benchmark foretaget af konsulenthuset Civity parallelt med denne undersøgelse konkluderes det, at Movias busoperation både for by- og regionalkørsel er blandt de mest omkostningseffektive set i et europæisk perspektiv



# Hovedkonklusioner – Nogle tiltag forventes at kunne drive omkostningerne til operatørerne yderligere ned

## 1 Movias omkostninger til busoperatører

- Uanset at Movias omkostninger til busoperatører i både en national og international sammenligning vurderes som effektiv, så er der nogen variation i omkostningsbilledet på tværs af kontrakterne i Movias område. En række kontrakter med under 2000 køreplanstimer pr. bus er uforholdsmæssigt dyre. Endvidere spænder kontrakter over 2000 køreplanstimer pr. bus mellem 600-800 kr. pr. køreplanstime.
- En dybere analyse af omkostningsstrukturen og operatørernes prissætning viser, at indsatser fra Movias eller kommunernes/regionernes side, der kan reducere operatørernes lønomkostninger, som udgør langt den største del af operatørernes omkostninger, har en positiv effekt på prissætningen.
- Især adgang til infrastruktur som eksempelvis en nærliggende placering af garageanlæg til bustruterne minimerer tomkørsel/uproduktiv tid. Derfor vil indsatser, der letter operatørernes adgang til infrastruktur, have en betydelig omkostningsreducerende effekt
- Der er identificeret en række initiativer, som Movia med fordel kan indarbejde i selskabets udbudsmodel. Gennemføres disse initiativer må det forventes at føre til prisreducerende effekt i operatørernes kommende tilbud. Det er væsentligt at understrege, at effekterne er behæftet med usikkerhed, og først vil materialisere sig over en meget lang tidshorisont, idet kontrakterne kan have en varighed helt op til 12 år .

### Bedre fremkommelighed

Bedre fremkommelighed for busserne kan sænke antallet af køreplanstimer og øge serviceniveauet ved at bringe passagerne hurtigere frem. Der anvendes mere brændstof pr. køreplanstime, men erfaringer viser, at bedre fremkommelighed kan øge selvfinansierungsgraden på bustrafikken. Nedbringes antallet af køreplanstimer med 1 pct. i hovedstadsområdet vurderes det at give årlige besparelser på 30-40 mio. kr. uden hensynstagen til evt. passagerfremgang. Disse tiltag forventes at kræve kommunale og regionale investeringer

30-40  
(mio. kr.)\*

### Mindre specialiserede krav til materiel

Mere standardiserede krav til materiel vil kunne nedbringe omkostningerne med 3,5-5 kr. pr. køreplanstime, i det omfang interiør erstattes med lettere stole og evt. flere ståpladser, som det bliver tilfældet med linje 5C fra april 2017. Besparelserne kommer særligt i form af mindre brændstofforbrug og vedligehold, hvis bussens vægt reduceres.

Indføres dette på de øvrige A-bus linjer er der en forventet effekt på 3,5 mio. om året, efter et genudbud.

3,5  
(mio. kr.)\*

### Fokus på forberedelse af udbud af dyre kontraktheder

Ca. en tredjedel af Movias kontraktheder ligger over gennemsnitsprisen for en køreplanstime. Erfaringer fra tidligere udbud viser, at priserne falder ved operatørskift (20-40 kr. pr. køreplanstime).

Det anbefales, at Movia i god tid før nye udbud af "dyre" kontrakter sammen med operatører og kommuner/regioner afdækker uhensigtsmæssige barrierer, som kan forbedre vilkårene for nedbringelse af prisen. Der er en forventet effekt på ca. 13 mio. kr. årligt gradvis som følge af genudbud de kommende seks år.

13  
(mio. kr.)\*

### Bedre hensyntagen til operatørernes infrastrukturmæssige udfordringer

Operatørerne er generelt tilfredse med Movias køreplanlægning, og den mulighed de har for at optimere vagtplanlægningen. Det vurderes, at der er et potentiale ved, i samspil med operatørerne, at forbedre køreplanlægningen i udbud af busdrift med nye drivmidler (el, gas mv.) ved bl.a. at trække på operatørernes internationale erfaringer. Derudover bør kommuner i områder, hvor få operatører har garageanlæg overveje mulighederne for at skabe rum til nye anlæg, for at mindske operatørernes omkostninger til løn og brændstof.

Ikke  
estimeret

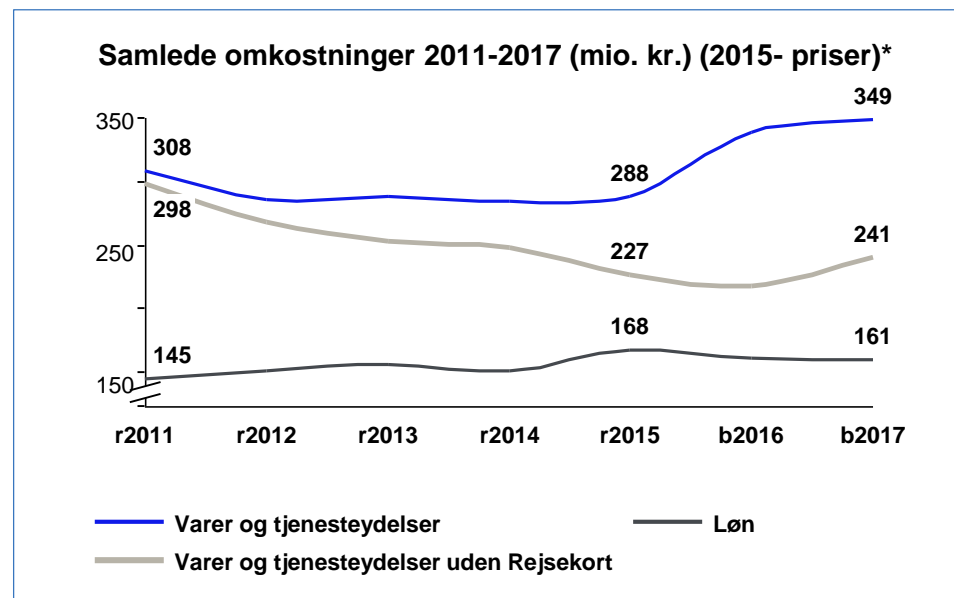
\* Årlige besparelser ved fuld implementering



# Hovedkonklusioner – Movias administrative omkostninger på 445 mio. kr. har været stabilt faldende siden 2011. Der anvendes flest midler til salg og øvrige administrative opgaver.

## 2 Movias administrative omkostninger

- Movia har i 2015 haft samlede administrative omkostninger for 445 mio. kr. (ekskl. flextrafik)
- Udviklingen i de administrative omkostninger har været nogenlunde stabil i perioden 2011 til 2015. Movia har imidlertid budgetteret med en stigning i de administrative udgifter i budget 16 og budget 17. Udgiftsvæksten kan især tilskrives tilførsel af flere billetkontrollører, som forventes fuldt finansieret på indtægtssiden i form af øgede afgifter.
- De administrative omkostninger kan inddeles i tre kategorier; (i) ruteunderstøttende opgaver, der defineres som opgaver i Movia, som understøtter operatørernes betjening af busruter, (ii) Salgs- og kundebetjeningsopgaver, der er aktiviteter som retter sig mod betjeningen af passagererne, og (iii) øvrige administrative opgaver som indeholder ledelsesprocesser og støttefunktioner (HR, IT, økonomi mv).
- Som det fremgår udgør salgs- og kundebetjeningsaktiviteterne, og de øvrige administrative opgaver en noget større andel af de samlede administrative omkostninger end de ruteunderstøttende opgaver.



Kategori	Beløb (mio. kr.)	Procent
Ruteunderstøttende opgaver	87,2	(19,6 pct.)
Salgs- og kundebetjening	175,1	(39,3 pct.)
Øvrige administrative opgaver	182,6	(41 pct.)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikbestilling og rådgivning</li> <li>• Køreplanlægning</li> <li>• Administration af operatøraftaler</li> <li>• Vedligehold af stoppesteder og chaufførlokaler</li> <li>• Drift og vedligehold af daglig busdrift</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Administration af billet salg</li> <li>• Billetkontrol</li> <li>• Trafikinformation</li> <li>• Call center</li> <li>• Kampagner og markedsføring</li> <li>• Digitale tjenester</li> <li>• Rejsekort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ledelsesprocesser og projekter</li> <li>• Traditionelle støttefunktioner (HR, IT, Økonomi og Jura)</li> <li>• Analyse og indtægtsdeling</li> <li>• Kommunikation</li> <li>• Bygningsdrift for administration</li> </ul>
---	---	--

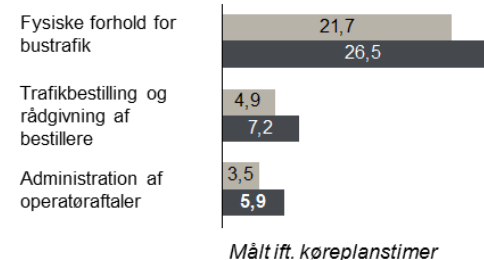
\* Da det ikke har været muligt at isolere flextrafiks andel af kundeservice for alle årene indgår de i datagrundlaget. Det betyder, at i den historiske udvikling er Movias samlede omkostninger i 2015 11 mio. kr. for højt.

# Hovedkonklusioner – Benchmarkanalysen af Movias administrative omkostninger viser, at der på udvalgte administrative aktiviteter er potentiale for omkostningsreduktioner

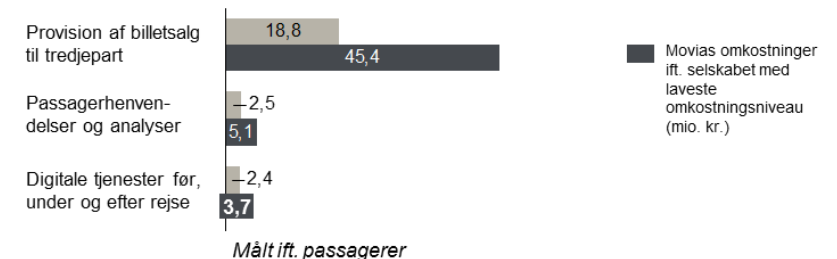
## ② Movias administrative omkostninger

- Der er gennemført en benchmarkanalyse, hvor Movias administrative omkostninger sammenlignes med de øvrige regionale trafikselskabers.
- Sammenligningen er gennemført på aktivitetsniveau inden for ruteunderstøttende opgaver, salgs- og kundebetjening, samt øvrige administrative omkostninger
- Af ruteunderstøttende opgaver fremgår det, at der især blev identificeret forskelle vedrørende Movias understøttelse af de fysiske forhold for busdriften. Det gælder bl.a. omkostninger til chaufførlokaler, vedligehold af stoppesteder mv. En del af forskellen skyldes, eksempelvis vedrørende vedligeholdelse af stoppesteder, at i nogle trafikselskaber ligger en større del af omkostningen hos vejmyndigheden.
- De største forskelle inden for salg- og kundeservice omhandler især provision ved salg af billetter til tredjeparter (især DSB). Provisionsudgifterne modvirkes af lave udgifter til eget salg af rejsehjemmel.
- For øvrige administrative omkostninger udgøres de største forskelle af omfanget af projekter- og udviklingsaktiviteter, omkostninger til eksternt samarbejde, samt analyseopgaver især i forbindelse med den komplekse indtægtsdeling mellem Movia, Metroselskabet og DSB

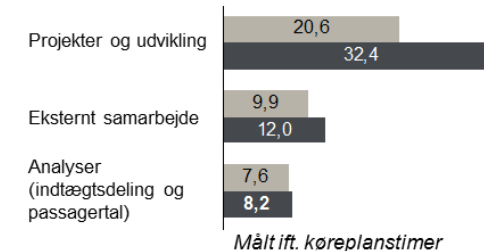
### Største forskelle i driftsomkostninger til ruteunderstøttende opgaver (mio. kr.)



### Største forskelle i driftsomkostninger for salgsudgifter og kundeservice (mio. kr.)



### Største forskelle i øvrige administrative omkostninger (mio. kr.)



# Hovedkonklusioner – Konkrete effektiviseringsforslag giver, med en række forudsætninger, mulighed for at reducere de administrative omkostninger med 50-57 mio. kr. fra 2017-2021

## ② Movias administrative omkostninger

### Hypoteser

På baggrund af benchmarkanalysen er der opstillet hypoteser med mulige potentialer for effektiviseringer på det administrative område. Inden for rammerne af analysen er der udvalgt 4 områder, som er blevet nærmere analyseret og kvalificeret.

Potentialerne for de øvrige områder er ikke blevet sandsynliggjort gennem dybdeanalyser, og beror derfor hovedsagligt på benchmarkanalysen med de øvrige trafiksselskaber.

Hypoteser – reduktion af administrative omkostninger (mio. kr.)	Lav	Høj
Reduktion af omkostninger til stoppesteder	5	15
Sanering i aftaler om chaufførlokaler	3	7
Øget kontroltryk (flere kontrollører)	5	5
Simplificering af trafikbestillingsmodel	3	5
Bedre administration af operatøraftaler, bodsbestemmelser og digitalisering	3	3
Øget brug af data og analyser fra Rejsekort	3	6
Reducere rammen til projekter og udvikling	5	5
Omlægning og reduktion af salgskanaler	10	25
Reduktion af call center omkostninger	2	3
Sanere systemer og nedbringe IT omkostninger	2	10
Reducere ledelseslaget	Ikke estimeret	
<b>I alt</b>	<b>41</b>	<b>84</b>

### Effektiviseringsforslag\*

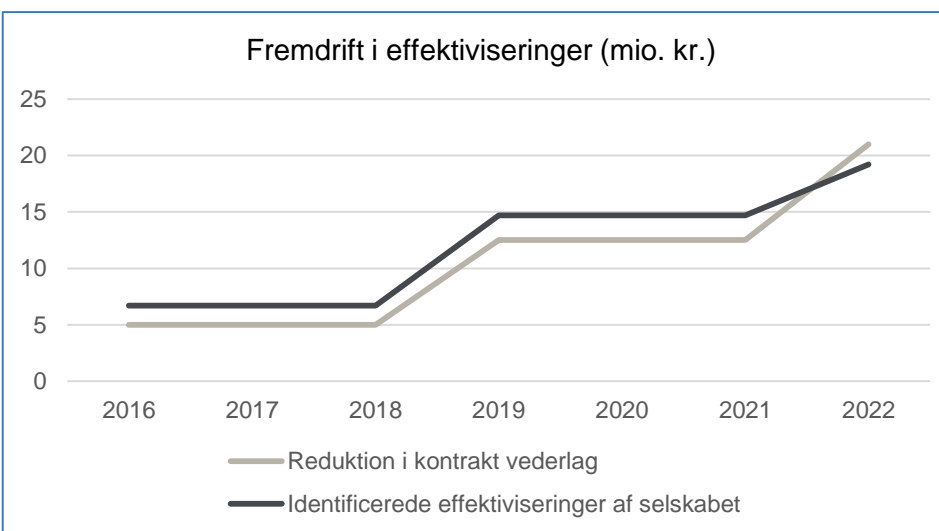
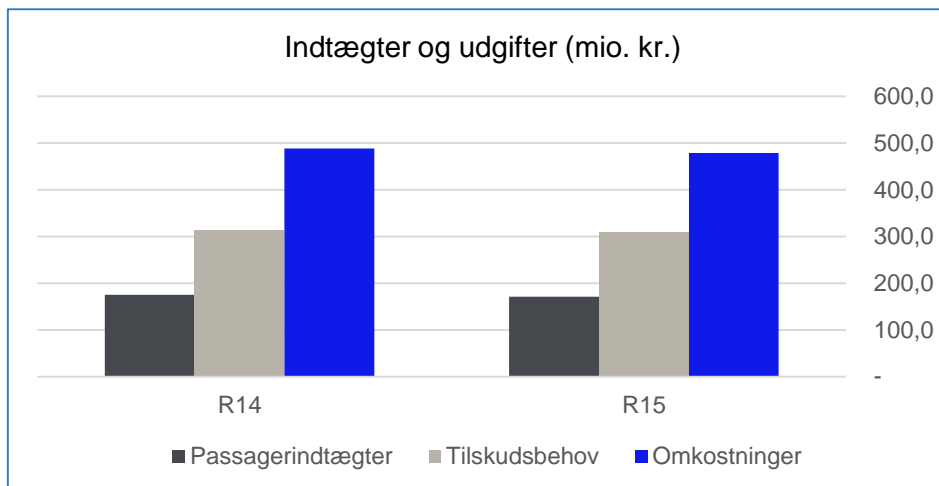
<b>1</b> <b>Simplificering af trafikbestillingsmodel</b> Det anbefales at implementere en ny bestillingsmodel med ét primært bestillingstidspunkt for alle kommuner og regioner i oktober med to halvårige implementeringer ultimo juni (primær) og december (sekundær). Forslaget fører til en mere enkel og styret proces for Movia, og giver mulighed for at reducere driftsomkostningerne til processen. Endvidere indgår øgede indtægter ved "skæve" bestillinger fra kommuner og regioner.	<b>Mio. kr.**</b>  4,1
<b>2</b> <b>Omlægning af salgskanaler</b> Ved først at udfase muligheden for at købe billetter på SMS og herefter udfase muligheden for at købe fysiske pap-periodekort kan der frigøres 20 mio. kr. fra Movias provisionsomkostninger. Der er potentiale for at frigøre yderligere 2,5 mio. kr. ved at reducere det de fysiske salgssteder, samt 2,5 mio. kr. ved at flytte Rejsekort optankninger til automatiske aftaler	<b>Mio. kr.**</b>  20-23
<b>3</b> <b>Nedbringelse af IT omkostninger</b> Analysen viser, at der allerede er indlagt betydelige reduktioner i budgettet fra 2016 til 2017 (ca. 15 mio. kr.). Herudover indikeres et yderligere potentiale ved at udfase og konsolidere en række af Movias IT-systemer, effektivisere projektomkostningerne ved at implementere et mere agilt projektsetup, samt generelt at ned bringe lønomkostninger på IT-området. Dette potentiale skal imidlertid kvalificeres yderligere før realisering.	<b>Mio. kr.**</b>  21,6 – 26,1
<b>4</b> <b>Reduktion af omkostninger til ledelse</b> Baseret på benchmark med de øvrige regionale trafiksselskaber og analyser af leder/medarbejder ratio på tværs af Movias afdelinger vurderes der at være et besparelsespotentiale svarende til 5 ledere baseret på gennemsnitslønnen for en leder i Movia. Movias ledelse udarbejder selv et konkret forslag til, hvordan potentialet på ledelseslønninger kan realiseres.	<b>Mio. kr.**</b>  4,0

\* Det gælder for samtlige effektiviseringsforslag, at der knytter sig en række væsentlige forudsætninger for at høste potentialerne. Forudsætningerne er ekspliciteret i beskrivelserne af de enkelte forslag i kapitel 5

\*\* Årligt potentiale når forslaget er fuldt indfaset

## 3 Omkostninger til lokalbaner

- I 2014 besluttede Movias bestyrelse at gennemføre en sammenlægning af de to tidligere lokalbaneselskaber fra henholdsvis Hovedstaden og Sjælland, og danne Lokaltog A/S, der driver samtlige 9 lokalbaner i Movias område.
- Lokaltog A/S havde i regnskab 2015 omkostninger for 479 mio. til at drive og vedligeholde togmateriel, den fysiske infrastruktur i form af skinner, signaler mv. samt betjene togene.
- I forbindelse med etableringen af selskabet blev der fastlagt en reduktion af det faste vederlag, som "en trappe" frem mod 2025. Der er derfor i de nye kontrakter indarbejdet effektiviseringer for 21 mio. kr. årligt ved fuld indfasning i 2022.
- Fokus i denne analyse har været at vurdere om Lokaltog A/S følger den besluttede effektiviseringsprofil, og i øvrigt har en robust plan for realisering af de kommende års effektiviseringer.
- Undersøgelsen har afdækket, at Lokaltog A/S allerede har tilvejebragt effektiviseringsgevinster fra 2016 med varig effekt på 6,7 mio. kr. årligt. Disse effektiviseringer vedrører dels en række administrative besparelser på løn, og dels en række effektiviseringer vedrørende diesel og forsikringer.
- For perioden 2017-2022 er der identificeret og kvantificeret effektiviseringspotentialer for 14,7 mio. kr. med virkning fra 2019 og stigende til 19,2 mio. kr. i 2022. Selskabet har derfor allerede på nuværende tidspunkt en plan for håndtering af de kommende års effektiviseringskrav. De kommende års planlagte effektiviseringer vil bestå af personalereduktioner, udlicitering af opgaver, justering af IT-serviceniveau i togene (internet, infosystemer mv.), optimering af ejendomme/arealer, reduceret energiforbrug og bedre indkøb.



# NATIONALT BENCHMARK AF OPERATØRUDGIFTER

---

# 2

Benchmarkanalysen udgøres af data fra det meste af den kørende bustrafik i 2015. Benchmarkanalysen giver overblik over nøgleparametre samt forsøger at afdække de væsentligste cost drivers

Benchmarken er foretaget med data opgivet af alle trafiksselskaber med undtagelse af BAT. Det er tilstræbt, at data afspejler det endelige resultat af de enkelte udbud. Data er derfor indsamlet på kontraktniveau i det omfang, kontrakterne har knyttet sig til et enkelt udbud, for at sikre sammenlignelighed.

Benchmarkanalysen består af fire dele.

1. Et simpelt benchmark af væsentlige nøgletal
2. Regressionsanalyser, der identificerer cost drivers på baggrund af de indsamlede parametre
3. Regressionsanalyser til benchmark af trafiksselskaber, hvor der kontrolleres for væsentlige nøgleparametre
4. En kvalitativ vurdering af krav i kontrakter.

På listen i højre side ses en oversigt over de parametre, det har været muligt at fremskaffe. Det vurderes, at der i tilstrækkeligt omfang er indsamlet de væsentligste parametre til at foretage meningsfulde kvantitative analyser.

Alle kontrakters køreplanstimer og omkostninger har ikke været mulige at tilvejebringe hos enkelte trafiksselskaber\*. Sammenlignes med antallet af køreplanstimer indberettet til Trafikstyrelsen er der indsamlet data fra 89 pct. af den samlede buskørsel i Danmark. Dublerings- og ekstrakørsel er ikke medtaget i analysen, da der testes på prisen af aftalte køreplanstimer.

Data vurderes således at have høj repræsentativitet og tenderer populationsdata. Datakvaliteten af det indsamlede vurderes at være relativt høj for alle trafiksselskaber med undtagelse af Nordjyllands Trafiksselskab, hvor data er modtaget i fragmenteret form og har øget risiko for fejlkilder.

De oplyste priser vurderes sammenlignelige\*\*.

## Oversigt over data til brug for kvantitativ operatøranalyse indsamlet for alle trafiksselskaber i Danmark

Data fremskaffet med brugbar datakvalitet	Data ikke tilgængeligt med brugbar datakvalitet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samlet pris aktuelt</li> <li>• Pris pr. køreplanstimer</li> <li>• Antal driftsbusser ved kontraktindgåelse</li> <li>• Antal linjer/ruter i udbud</li> <li>• Antal køreplanstimer ved udbudsstart</li> <li>• Antal aktuelle køreplanstimer</li> <li>• Bustype (by/land/regional)</li> <li>• Chaufførlønninger (estimeret ud fra overenskomst)</li> <li>• Kontraktlængde (år)</li> <li>• Mulighed for forlængelse af kontraktlængde (år)</li> <li>• Årstal for udbud</li> <li>• Drift af øvrige faciliteter</li> <li>• Incitamentsaftale i kontrakt</li> <li>• Antal indgivne tilbud pr. udbud.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antal driftsbusser aktuelt</li> <li>• Antal reservebusser</li> <li>• Pris ved kontraktindgåelse</li> <li>• Passagerantal (estimeret)</li> <li>• Kundetilfredshed</li> <li>• Tomkørselsprocent</li> <li>• Antal km pr. år</li> <li>• Operatørs afstand fra endestation til garagering</li> <li>• Gnms. hastighed</li> <li>• Andel af udbetaling fra bonus</li> <li>• Andel af pris der er aktivitetsbestemt</li> <li>• Antal årlige ændringer fra bestiller og trafiksselskab</li> <li>• Miljøkrav.</li> </ul>

## Oversigt over repræsentativitet i data\*\*\*

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Samlet antal køreplanstimer i data (1.000 timer)</b>	<b>3.751</b>	<b>579</b>	<b>745</b>	<b>2.015</b>	<b>808</b>	<b>7.900</b>
<b>Samlet antal køreplanstimer indberettet til TRST</b>	<b>4.235</b>	<b>637</b>	<b>829</b>	<b>2.015</b>	<b>902</b>	<b>8.897</b>

\*Eksempelvis Movias 19. udbud (19U) som stadig var gældende i 2015, hvor kun omkostninger men ikke køreplanstimer har været tilgængelige.

\*\* Omkostningsindekset for tidspunktet for datapunkterne fra de forskellige trafiksselskaber havde værdien 108,0 eller 108,1. Priserne vurderes således sammenlignelige.

\*\*\* Data er med udgangspunkt i bustrafikken i 2015. Kontrakter, der er stoppet eller påbegyndt i løbet af 2015, har haft ufuldstændige data og er derfor ikke medtaget for at sikre kvalitet i de efterfølgende analyser.

## Konklusioner

- Der er stor variation i størrelsen af trafikskabernes kontrakter. Movia udbyder de største kontrakter
- Movias timepris pr. køreplanstime ligger 4 kr. over det samlede gennemsnit og 47 kr. over det trafikskab med de laveste omkostninger. Korrigeres for strukturelle faktorer er det imidlertid kun Sydtrafik, der har marginalt lavere priser pr. køreplanstime end Movia
- Movia haft den relativt bedste udvikling i prisen pr. køreplanstime i perioden 2011-2015 sammenlignet med de øvrige trafikskaber
- Antallet af køreplanstimer, antallet af busser pr. kontrakt, kontraktperiodens længde og chaufførlønninger er væsentlige cost drivere for prisen pr. time for alle trafikskaber
- Gennemsnitsprisen pr. køreplanstime falder jo flere køreplanstimer pr. bus. Der er imidlertid stor variation på tværs af kontrakterne
- For Movias vedkommende er der en række kontrakter med færre end 2000 køreplanstimer pr. bus, som gennemsnitligt har højere priser. Det indikerer et potentiale ved at reducere antallet af kontrakter med lille volumen
- Endvidere er der i Movias kontrakter nogen spredning i prisen pr. køreplanstimer i kontrakter med flere end 2000 køreplanstimer pr. bus. Identifikation af faktorer, der driver disse forskelle, kan reducere Movias omkostninger
- Movia anvender incitamentsstrukturer i aftalerne i større omfang end de øvrige trafikskaber. Opfyldelse af incitamentet giver operatørerne mulighed for at udnytte optioner til at forlænge varigheden af kontrakterne.

# Movia har flest køreplanstimer pr. indbygger og står for halvdelen af al bustrafik i Danmark

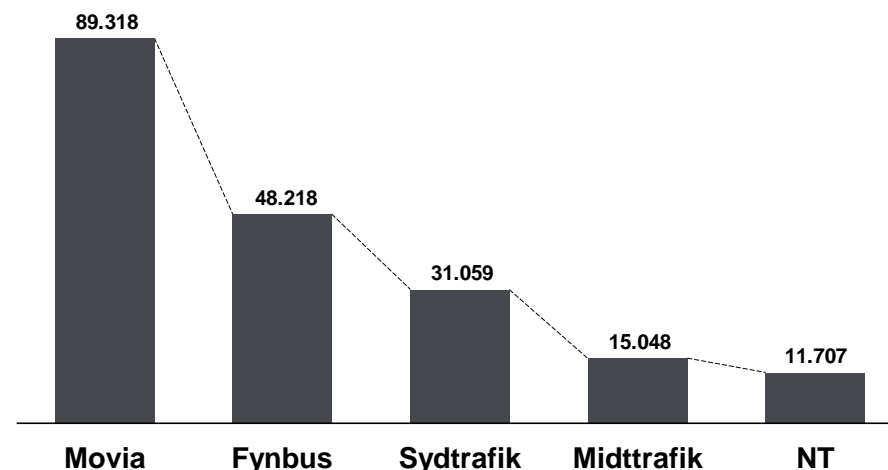
## Samtidig udbyder Movia de største kontrakter

Der er relativ stor variation i størrelsen af trafiksekskabernes kontrakter. Trafiksekskaber med små kontraktenheder har flere operatører i området.

Movia står for omtrent 50 pct. af den samlede buskørsel i Danmark og har dobbelt så meget aktivitet som Midttrafik. Movia udbyder gennemsnitligt de største kontrakter, hvilket dels kan forklares med de meget store ruter i København og den relativt mindre andel skolekørsel og mindre landruter. Dette understøttes af det gennemsnitlige antal køreplanstimer pr. linje.

Movia har samlet sin rutetrafik på relativt få kontrakter ift. de øvrige selskaber. Særligt Midttrafik og NT har mange små kontrakter formentlig for at gøre det lettere for mindre operatører at byde. På trods af forskellen i antallet af operatører er der i alle trafiksekskaber i gennemsnit ca. 4 selskaber, der byder på en udbudt kontrakt.

Gennemsnitligt antal køreplanstimer pr. kontrakt.



### Oversigt over de væsentligste nøgletal hos trafiksekskaberne\*

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
Samlet antal køreplanstimer (pr. år)*	4.235.000	637.000	829.000	2.015.000	902.000
Samlet kontraktbetaling (mio. kr.)*	3.009	537	568	1.410	643
Køreplanstimer pr. indbygger (pr. år)	1,64	1,30	1,15	1,56	1,54
Antal aktive operatører	16	5	7	31	26
Antal kontrakter i analysen	42	12	24	134	68
Gennemsnitligt antal køreplanstimer pr. kontrakt	89.318	48.218	31.059	15.048	11.707
Gennemsnitligt antal køreplanstimer pr. linje	8.266	4.017	3.186	4.358	4.103

\* Baseret på indberetning til Trafikstyrelsen, da det for enkelte af trafiksekskaberne ikke har været muligt at fremskaffe data fra samtlige gældende kontrakter



# Movia ligger en smule over gennemsnittet i faktiske betalinger pr. køreplanstime

## Movia udnytter kapaciteten bedst og har generelt størst tyngde i sine linjer

Med en pris på 704 kr. pr. køreplanstime ligger Movia 4 kr. over det nationale gennemsnit. Movia udnytter til gengæld kapaciteten bedre

Movia ligger 4 kr. over gennemsnittet og 47 kr. over Sydtrafik, som er det selskab med de laveste omkostninger pr. køreplanstime. Movia udnytter til gengæld kapaciteten bedst. Dette skyldes til dels, at Movia har færre små linjer. Sammenholdes køreplanstimer pr. linje i en kontrakt med, hvor mange køreplanstimer en bus leverer, er der stort set ingen linjer med under 5.000 køreplanstimer, der har en lavere udnyttelsesgrad end 2.000 køreplanstimer pr. bus.

Movia har kun en enkelt kontraktgruppe (A8-III) ud af 16, som leverer under 3.000 køreplanstimer pr. bus, når kontraktgruppens linjer i gennemsnit har over 6.300 køreplanstimer. Dette er tilfældet for 17 ud af de 23 kontrakter, som har færre end 6.300 køreplanstimer pr. linje.

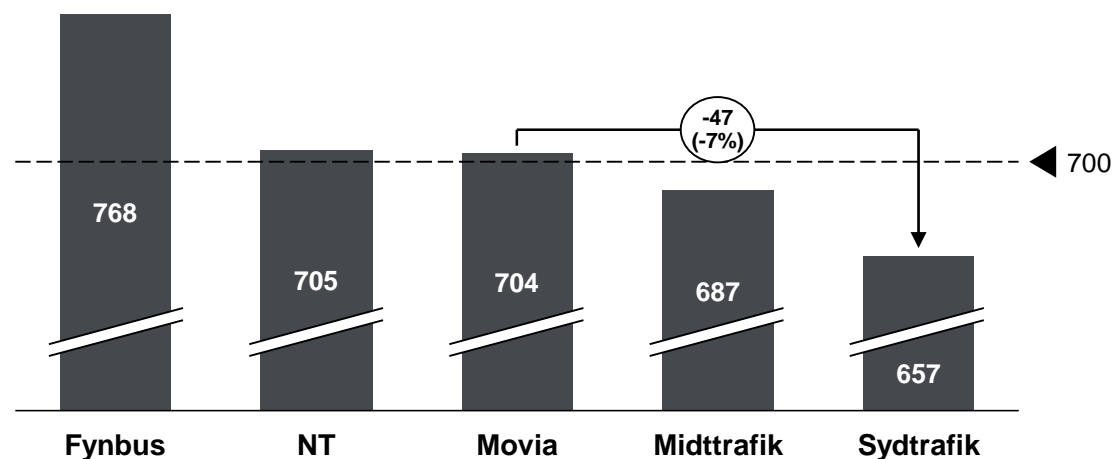
I forbindelse med gennemgangen af kontrakterne har det kunne konstateres, at antallet af køreplanstimer fra kontraktindgåelsestidspunktet har været svagt faldende for alle trafikselskaber bortset fra Movia. Inden for den enkelte kontrakt stiger antallet af køreplanstimer med 1,3 pct. i Movia svarende til godt 1.150 køreplanstimer i løbet af kontraktperioden. Ca. 60 pct. af Movias kontrakter har siden kontraktindgåelse fået flere køreplanstimer. Der er intet entydigt mønster i kontrakternes forøgelse, og det er vanskeligt ud fra data at vurdere, hvad årsagerne til forøgelsen er.

At køreplanstimerne øges gennem kontraktperioden betyder ikke nødvendigvis, at prisen stiger, da der kan opnås en billigere timepris. Der er dog ingen statistisk signifikant sammenhæng mellem pris pr. køreplanstime og ændring i køreplan, hvilket indikerer, at flere køreplanstimer også vil give flere omkostninger i regnskabet.

### Nøgletal for udgifterne

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Pris pr. køreplanstime aktuelt</b>	704	768	657	687	705	700
<b>Udnyttelsesgrad ved kontraktindgåelse (kplt pr. bus)</b>	3.028	2.022	2.269	2.299	2.025	2.519
<b>Køreplanstimer pr. linje</b>	8.266	4.017	3.186	4.358	4.103	5.262

### Pris pr. køreplanstime



# Udviklingen i priser viser, at Movia fra 2011-2015 har leveret flere køreplanstimer til en timepris, som er lavere end pris- og lønreguleringen

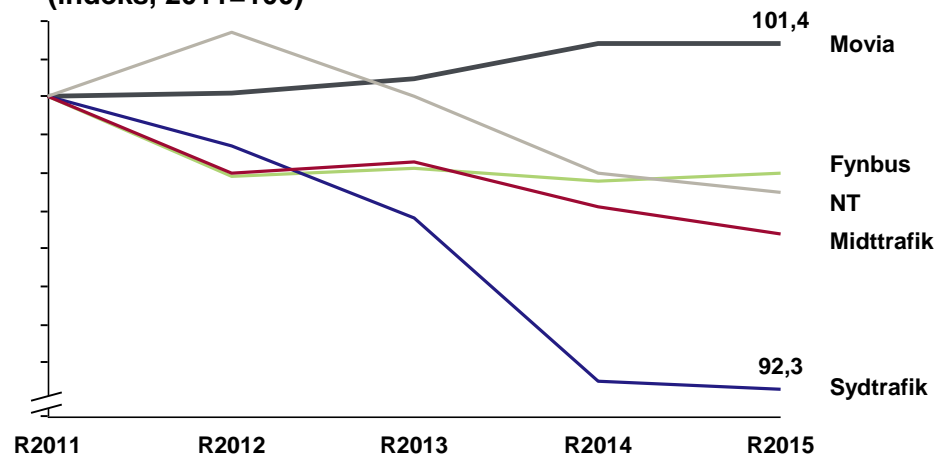
Movia har generelt haft en positiv udvikling ift. de øvrige trafikselskaber fra 2011-2015. Movia leverer som det eneste busselskab flere timer end i 2011 men gør det til en pris under markedsreguleringen.

Movia gav i 2015 en marginalt mindre pris pr. køreplanstime end i 2011, hvilket er mindre end trafikselskabernes omkostningsregulering. De samlede kontraktbetalinger har dog fulgt omkostningsindekset, da antallet af køreplanstimer i perioden samtidig har været stigende.

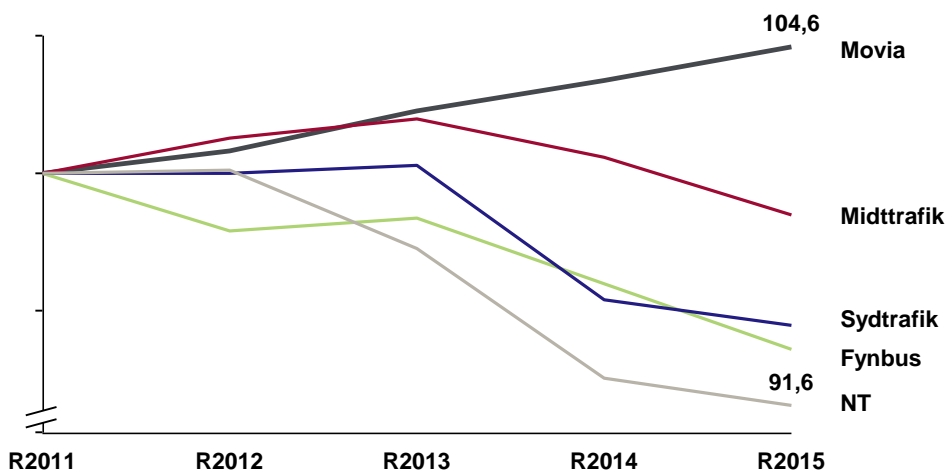
Movia har i perioden samtidigt kontinuerligt øget antallet af køreplanstimer pr. bus, hvilket de øvrige ikke har været i stand til.

Der tegner sig et overordnet billede af, at Movia har effektiviseret busdriften, mens de øvrige trafikselskaber har lavet besparelser.

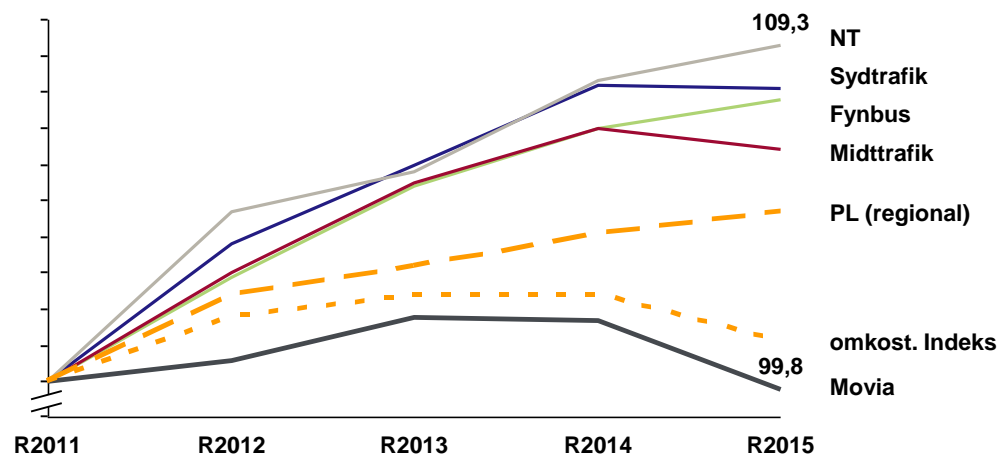
**Oversigt over udvikling i antal køreplanstimer fra 2011-2015 (indeks, 2011=100)\***



**Oversigt over udvikling i køreplanstimer pr. bus fra 2011-2015 (indeks, 2011=100)\***



**Oversigt over udvikling i køreplanstimepris fra 2011-2015 (indeks, 2011=100)\***



\* Kilde: Regionernes omkostningsanalyse 2016

Fortroligt mellem PA og Movia

# Cost-driverne for alle selskaber udgøres i høj grad af evnen til at udnytte buskapaciteten optimalt.

En regressionsanalyse af alle trafikkselskabernes kontrakter viser, at en forøgelse af køreplanstimer i en kontrakt kan nedbringe prisen, forudsat at antallet af driftsbusser ikke tilsvarende forøges.

Regressionsanalysen viser, at flere køreplanstimer i en udbudt kontrakt sænker prisen pr. køreplanstime, mens antallet af busser i en kontrakt hæver prisen\*, når øvrige faktorer holdes konstante. Resultaterne indikerer, at den centrale cost driver er kapacitetsudnyttelse af busserne, da det i en kontrakt bør tilstræbes at have flere køreplanstimer og samtidig færre busser. Større udbud er derfor ikke i sig selv tilstrækkeligt for at sænke omkostningerne pr. køreplanstime.

Hvorvidt, bussen kører på landet i byen eller i regionen, har ikke en nævneværdig betydning for prisen, når modellens øvrige variable tages i betragtning. Analysen peger derfor i retning af, at omkostningerne til lønninger og optimal udnyttelse af arbejdstiden har en større påvirkning på prisen end brændstofforbruget, som forventes at være den største forskel på by, land og regionalkørsel.

Analysen indikerer også, at længere kontraktlængder generelt giver lavere priser. I modellen og i en simpelt korrelationsanalyse gælder det for aktuelle kontrakter i dag, at hvert år, der lægges til en kontrakt, kan sænke køreplanstimeprisen med omtrent 9 kr. Movia har i dag generelt 6-årige kontrakter med mulighed for forlængelse, hvilket er højt sammenlignet med andre.

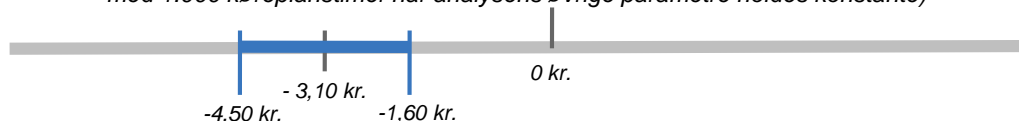
Der er foruden testet for antallet af tilbud afgivet i det enkelte udbud, hvilket ikke har nogen effekt på prisen. Variablen er ikke medtaget i modellen, da den ikke er oplyst i alle udbud fra flere trafikkselskaber.

\* Der er i analysen anvendt antallet af busser fra kontraktens starttidspunkt, da det fra flere trafikkselskaber ikke er data tilgængeligt for antallet af nuværende busser. Baseret på ændringen i køreplanstimer samt erfaring fra de øvrige trafikkselskaber vurderes det dog ikke at have en effekt.

## Betydelige cost driveres påvirkning af prisen pr. køreplanstime for alle selskaber (95 pct. konfidensinterval)

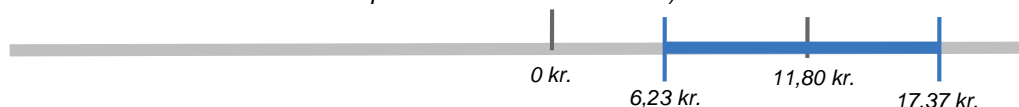
### Antal køreplanstimer pr. år 2015

(Udvikling i pris pr. køreplanstime ved forøgelse af en kontrakts samlede antal køreplanstimer med 1.000 køreplanstimer når analysens øvrige parametre holdes konstante)



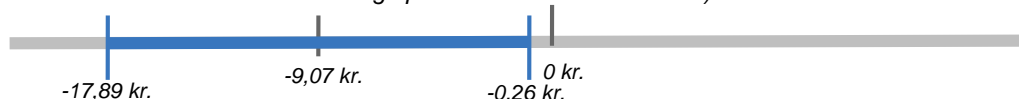
### Antal driftsbusser ved kontraktindgåelse

(Udvikling i pris pr. køreplanstime ved forøgelse af én driftsbus pr. kontrakt når analysens øvrige parametre holdes konstante)



### Kontraktens varighed (år)

(Udvikling i pris pr. køreplanstime ved forøgelse af kontraktens længde med ét år når analysens øvrige parametre holdes konstante)



Figuren viser parametrene påvirkning af prisen pr. køreplanstime. En negativ værdi indikerer, at prisen pr. køreplanstime sænkes, hvis parametrene øges og omvendt. Der er medtaget parametre med en signifikant påvirkning på prisen i modellen. Foruden de viste parametre har også chaufførlønninger en signifikant påvirkning. Denne er ikke medtaget i oversigten, da denne er givet ved overenskomster. Følgende parametre indgår i modellen uden at have signifikant påvirkning på prisen: antal linjer/ruter pr. kontrakt, årstal for kontraktindgåelse, bustype (by, land eller regional).

Der er anvendt en multi-level regressionsmodel til analysen grupperet efter de enkelte Trafikkselskaber. Modellen tager højde for lokale særpræg ved, at variationen i de enkelte variable kan være forskellig. Dette bevirker dels, at lokale forhold spiller en mindre rolle i analysen, og dels, at observationer på tværs af de enkelte trafikkselskaber vægtes, så eksempelvis Midttrafik med flest observationer ikke fylder en u hensigtsmæssig stor del af analysen.

# Kontraktenheder med få køreplanstimer pr. bus har en gennemsnitligt højere timepris pr. køreplanstime, omend tendensen er aftagende, jo bedre udnyttelsen af buskapaciteten er

Data indikerer, at små kontrakter kan drive prisen pr. køreplanstime op, mens kontrakter over en vis størrelse har færre omkostninger pr. køreplanstime

Gennemsnitligt er timepriserne pr. køreplanstime højere på enheder under 2.000 køreplanstimer pr. bus med en gennemsnitspris pr. køreplanstime på over 800 kr., mens enheder på over 3.000 timer ligger med en timepris mellem 550-800 kr. I regressionsanalysen er der imidlertid en relativ svag sammenhæng mellem køreplanstimer pr. bus og timeprisen.

19 ud af 71 af Movias udbudsenheder med mere end 3.000 køreplanstimer pr. bus ligger over gennemsnitsprisen for en køreplanstime, mens det er tilfældet for 19 ud af de 35 enheder, som har færre end 3.000 køreplanstimer.

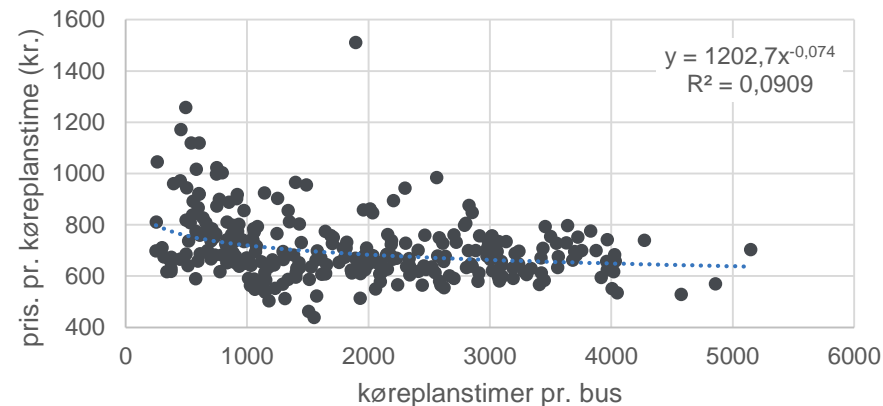
Der kan derfor være et potentiale for Movia i dels at reducere antallet af udbud med under 2000 køreplanstimer pr. bus, og dels undersøge hvordan udbuddene over 3000 timer pr. bus kan bringes ned til bedste praksis.

## Gennemsnitlig pris for enheder og kontrakter ved forskellige intervaller af køreplanstimer pr. bus for Movia\*

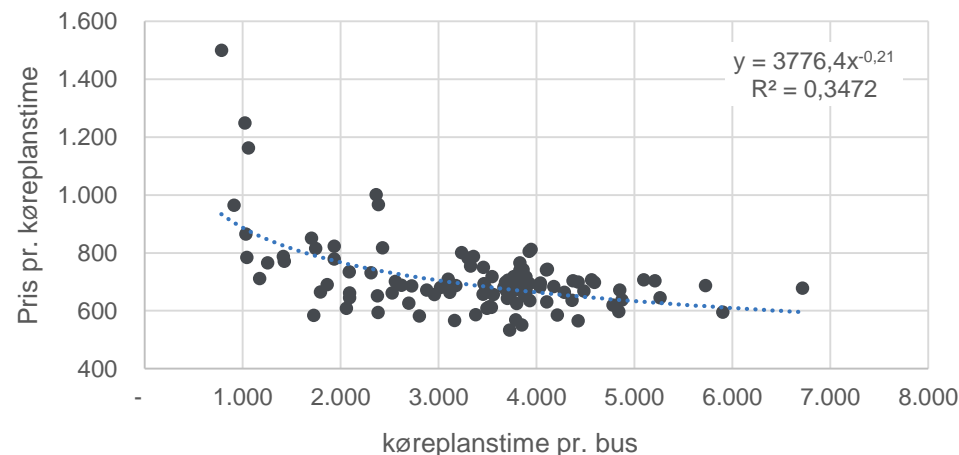
	Under 1.000	1.000-2000	2.000-3.000	3.000-5.000	Over 5.000
<b>Gennemsnitspris pr. køreplanstime pr. enhed</b>	1.232	820	704	677	669
<b>Antal enheder</b>	2	15	18	65	6
<b>Gennemsnitspris pr. køreplanstime pr. kontrakt</b>	-	769	706	676	703
<b>Antal kontrakter</b>	-	7	13	21	1

\* En enkelt enhed i udbud A8-III enhed 12316 er taget ud af analysen, da denne var en outlier

## Sammenhæng mellem køreplanstimer pr. bus og pris pr. køreplanstime for kontrakt for alle trafiksselskaber



## Sammenhæng mellem køreplanstimer pr. bus og pris pr. køreplanstime for Movias enheder\*



# Sammenlignes trafikskaberne i en regressionsanalyse, hvor der antages sammenlignelige vilkår, har kun Sydtrafik lavere timepris end Movia

Trafikskaberne har forskellige vilkår og udbyder kontrakter på forskellig måde. Der er derfor gennemført en regressionsanalyse, der udligner disse forskelle

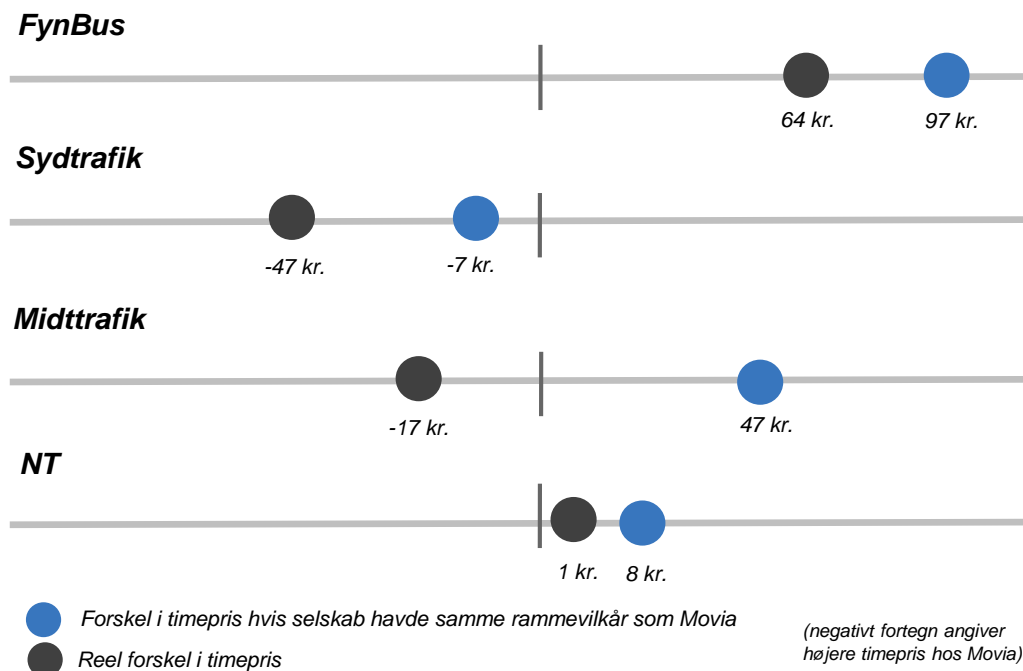
I regressionsmodellen laves en sammenligning af trafikskabernes timepriser, når der korrigeres for en række effekter bl.a. størrelsen på udbud, antal driftsbusser ved kontraktindgåelse, antal linjer/ruter i kontrakterne, tidspunktet for kontraktindgåelse, bustyper og chaufførlønninger\*. af landet, men for størstedelen ligger timeprisen mellem 11-14 kr.

FynBus har signifikant højere timepriser end Movia, og et udbud med samme forudsætninger baseret på de variable til rådighed for analysen ville gennemsnitligt give en timepris på en køreplanstime, der er 97 kr. højere. I forhold til alle de øvrige selskaber ville timeprisen hos Movia også være markant bedre end den reelle timeprisforskel ved udbud under samme konstante vilkår. Det skal dog tilføjes, at der er en statistisk usikkerhed forbundet med denne analyse, hvorfor timepriserne skal tages med forbehold.

Det er dog konstateret, at for dele af Movias område er chaufførlønningerne ens med resten højere end i resten af landet. Det betyder alt andet lige, at de øvrige konstante faktorer trækker Movias timepris i en positiv retning.

\* Chaufførlønningerne er estimeret ud fra de gældende overenskomster. Estimatet tager ikke højde for tillæg og er baseret på samme anciennitetssammensætning i de forskellige trafikskaber

## Øvrige trafikskabers pris pr. køreplanstime ift. Movia baseret på lineær regressionsanalyse (95 pct. konfidensinterval)



Figuren viser, hvor meget øvrige selskaber giver pr. køreplanstime ift. Movia, når der i en regressionsanalyse kontrolleres for en række konstante faktorer jf. boksen til højre. Ved en positiv værdi betaler trafikskabet en generelt højere pris end Movia, mens der ved en negativ værdi betales mindre.

	FynBus	NT	Midttrafik	Sydtrafik
Konfidens-	2,2	-65,03	-23,8	-81,6
interval (95%)	192,6	80,72	117,34	68,4

### Faktorer der er holdt konstant i analysen:

- Antal køreplanstimer pr. år 2015
- Antal driftsbusser ved kontraktindgåelse
- Antal linjer/ruter i kontrakt
- Tidspunkt for kontraktindgåelse
- Bustype (land, by, regional)
- Chaufførlønninger.



Ingen



Høj/Store

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
<b>Område-/linjevis</b>	<i>Linjevis i mindre pakker</i>	<i>Primært områdevis</i>	<i>Blandet</i>	<i>Linjevis pakker typisk bykørsel</i>	<i>Linjevis</i>
<b>Materiel</b>					
<i>Fleksibilitetsgrad</i>					
<b>Reservebusser</b>					
<i>Frihed på antal</i>					
<i>Materiel fleksibilitet</i>					
<b>IT i busserne</b>	Movia har løbende skiftet ejerskabsmodel fra selv at eje IT til at stille funktionelle krav til IT, som operatører ejer og er ansvarlige for at installere.	FynBus ejer IT-udstyr; operatører er forpligtet til at vedligeholde udstyret i den daglige drift, undtagen defekter. Yderligere krav primært til eget billetterings-system.	Standardkontrakt. Trafikselskab leverer hard- og software samt afholder udgifter til vedligehold. Operatør er ansvarlig for udvendig vedligehold og evt. ekstra IT, der ligger ud over standardpakken.	Standardkontrakt. Trafikselskab leverer hard- og software samt afholder udgifter til vedligehold. Operatør er ansvarlig for udvendig vedligehold og evt. ekstra IT, der ligger ud over standardpakken.	Standardkontrakt. Trafikselskab leverer hard- og software samt afholder udgifter til vedligehold. Operatør er ansvarlig for udvendig vedligehold og evt. ekstra IT, der ligger ud over standardpakken.
<b>Miljøstandard*</b>					
<b>Brændstof</b>	Flere el- og gasbusser, påvirker miljøevaluering positivt, som en del af tilbudsevaluering.	Inkluderer ikke miljø som en del af tilbuds-evaluering men stiller specifikke minimumskrav til brændstofforbrug (typisk 1,6-2,1 km/l).	ST stiller ikke nogen specifikke minimumskrav til brændstof og inkluderer det ikke i tilbuds-evaluering. Enkelte gasbusser.	Krav om rapportering men ikke nogen specifikke minimumskrav. Mod betaling af busselskabets meromkostninger kan MT kræve, at der anvendes alternative drivmidler. Brændstofudnyttelse som incitament i kontrakt.	Enkeltstående tilbud hvor brændstofforbrug er en del af både tilbudsevaluering og bonusmodel.

\*Målt på tværs af selskaber i udbud fra 2014-2015

Fortroligt mellem PA og Movia

# Krav til drift og øvrige kontraktlige bestemmelser



	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
<b>Incitamentstruktur</b>					
Værdi					
Udbredelse					
<hr/>					
<b>Bodstruktur</b>	Sanktioner (op til 40.000) for kontinuerede brud.	Liste med bodårsager (30 emner) og middel bodstørrelser.	Enkeltboder samt kvalitetsbrist (10.000).	Liste med bodårsager (40 emner) og over middel bodstørrelser.	Liste med bodårsager (30 emner) og middel bodstørrelser.
<hr/>					
<b>Fleksibilitet</b>	30 pct. / -20 pct. på kontrakt. Kun -7,5 pct. pr. år. 3-6 måneders godtgørelses-periode, afhængig af varslingsperiode.	Standard: +/- 20 pct., 12 måneders godtgørelse.	Standard: +/- 20 pct., 12 måneders godtgørelse.	Standard: +/- 20 pct., 12 måneders godtgørelse.	Standard: +/- 20 pct., 12 måneders godtgørelse.
<hr/>					
<b>Vægtning af evalueringskriterier i tilbud*:</b>					
Pris	40 pct.	60-70 pct.	70 pct.	93 pct.	75 pct.
Busmateriel	15 pct.	10-15 pct.	15 pct.	0 pct.	5 pct.
Miljø	10 pct.	0 pct.	0 pct.	7 pct.	5 pct.
Kvalitet af drift	35 pct.	15-25 pct.	15 pct.	0 pct.	15 pct.

\* Der er variation fra udbud til udbud hos de enkelte trafikkselskaber, hvorfor der er taget udgangspunkt i nyere udbud hos de forskellige trafikkselskaber. I denne oversigt er udbudsbetingelser fra følgende udbud anvendt: Movia udbud A14, FynBus udbud 201308-8976, Sydtrafik udbud 9, Midttrafik udbud 44, NT udbud 22.1.



Movias krav til busserne adskiller sig fra øvrige selskaber ved lidt højere materielle krav

**Materiel:** Generelt er Movia mindre fleksibel med henhold til, hvilket materiel en operatør kan stille til rådighed ifm. et udbud. Eksempelvis har andre trafikkselskaber givet mulighed for at byde ind med alternativt busmateriel, såfremt det kan nedbringe omkostninger og overholde lovkrav. Movia har samtidig en større mængde krav til bussers design på tværs af linjer.

**IT i busserne:** Movia stiller som det eneste trafikkselskab af de undersøgte i højere grad funktionelle krav til IT i busserne frem for faste krav. Operatørerne er som følge heraf ejere og ansvarlige for IT-materiellet i egne busser. I de øvrige trafikkselskaber ejer og leverer trafikkselskabet hardware og software til operatørerne.

Movias krav til drift og øvrige kontraktlige bestemmelser har mere fokus på kvalitet frem for pris ift. andre trafikkselskaber

**Incitamentsaftaler:** Movia anvender i større omfang end de øvrige incitamentsstrukturer i sine aftaler primært ift. øgning af passagemængden samt mulighed for kontraktforlængelse. Incitamentsaftaler i øvrige trafikkselskaber har mindre udbredelse, og der findes enkelte, som er anderledes end Movias f.eks. incitamentet til at mindske brændstofdiveauet

**Bod og sanktion:** Movias sanktionsmulighed tilsvarende de øvrige trafikkselskabers kvalitetssikringssystemer i form og funktion og antager en smule højere værdi. Desuden er det værd at bemærke, at Movia selv udfører kontrol af deres operatører, modsat de øvrige trafikkselskaber, som har en højere grad af selvkontrol hos operatørerne.

**Fleksibilitet i udbudt kørsel:** Movia har mere fleksibilitet til at ændre i den planlagte kørsel efter kontraktindgåelse end de øvrige trafikkselskaber. Movia har både bedre mulighed for at øge mængden af køreplanstimer inden for kontraktperioden og en kortere godtgørelsesperiode.

**Evalueringskriterier:** Movia lægger generelt mere vægt på miljø og kvalitet end de øvrige trafikkselskaber og mindre vægt på pris.



# NATIONALT BENCHMARK AF ADMINISTRATIVE OMKOSTNINGER

---

Sammenligning af  
administrative  
omkostninger på  
tværs af regionale  
trafikselskaber

# 3

## Formål

Det nationale benchmark af administrative omkostninger sammenligner alle regionale trafiksselskabers (ekskl. BAT) omkostninger til en række administrative og driftsunderstøttende aktiviteter. Trafiksselskaberne opererer ud fra en forretningsmodel med en kerneopgave bestående af tre ben. Et område der retter sig mod understøttelse af operatørernes betjening af busruter, et andet område som indeholder salgs- og kundebetjeningsaktiviteterne, og endelig en række opgaver inden for flextrafikområdet som ikke er en del af denne analyse. Kerneopgaverne understøttes af en række øvrige administrationsopgaver, som dels indeholder ledelsesprocesser og støttefunktioner. Benchmarket udarbejdes dels på overordnet niveau, og dels på underliggende kategorier. For hvert benchmark beskrives mulige cost drivers, der kan forklare forskellene i udgifterne.

## Fremgangsmåde

Hvert trafiksselskab har indsendt omkostningsdata fra regnskab 2015, som er blevet fordelt i forhold til aktiviteterne i Movias styringshierarki for at sikre sammenlignelighed på tværs af selskaberne. Der knytter sig en naturlig usikkerhed til kategoriseringen af udgifterne, idet selskaberne ikke regnskabsfører udgifterne ensartet. Der er derfor gennemført en efterfølgende validering af særlige, markante udsving med de enkelte trafiksselskaber for at sikre konsistens i data på tværs af selskaberne.

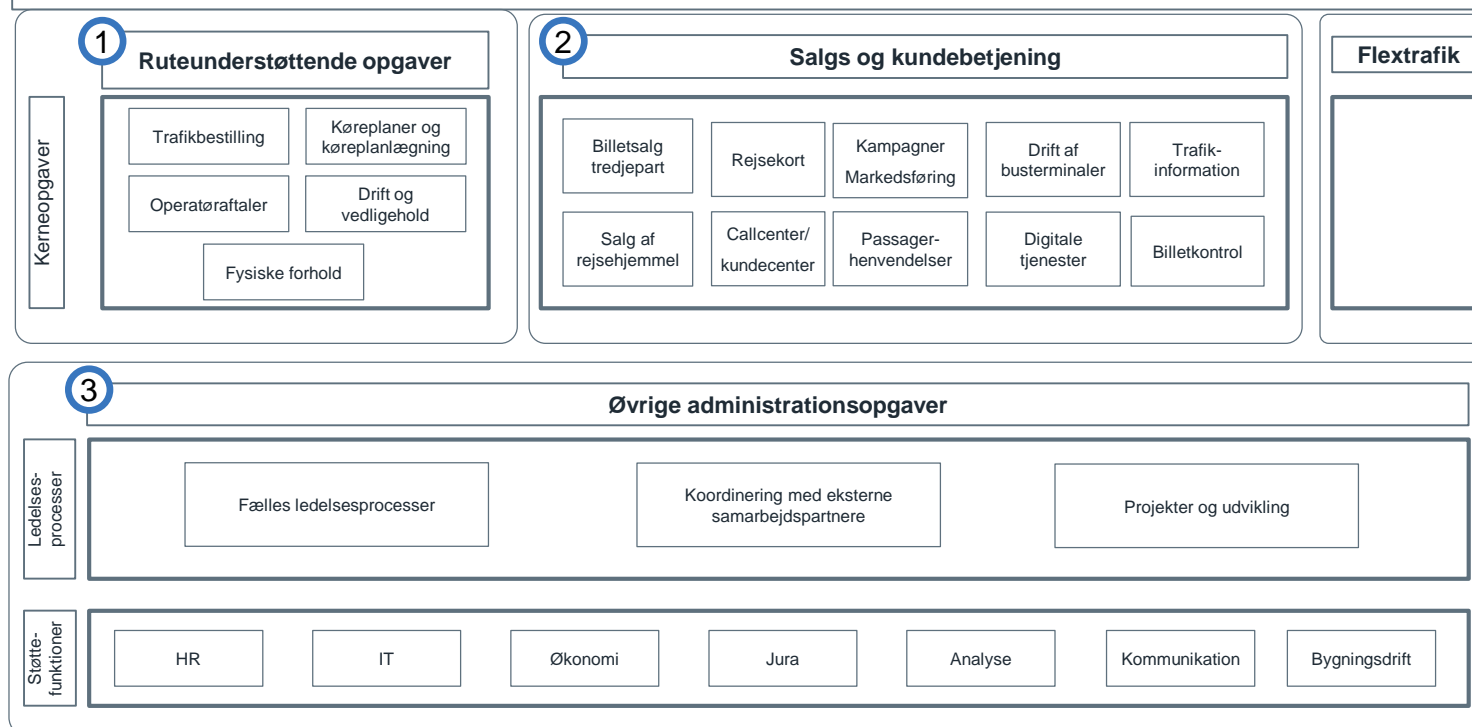
Bruttoudgifterne i de enkelte kategorier er herefter blevet sat i forhold til det aktivitetsniveau, der forudsættes at drive mængden af opgaver.

Ruteunderstøttende opgaver er drevet af omfanget af buskørsel, hvorfor der er valgt antallet af køreplanstimer, som parameter til at sammenligne på tværs.

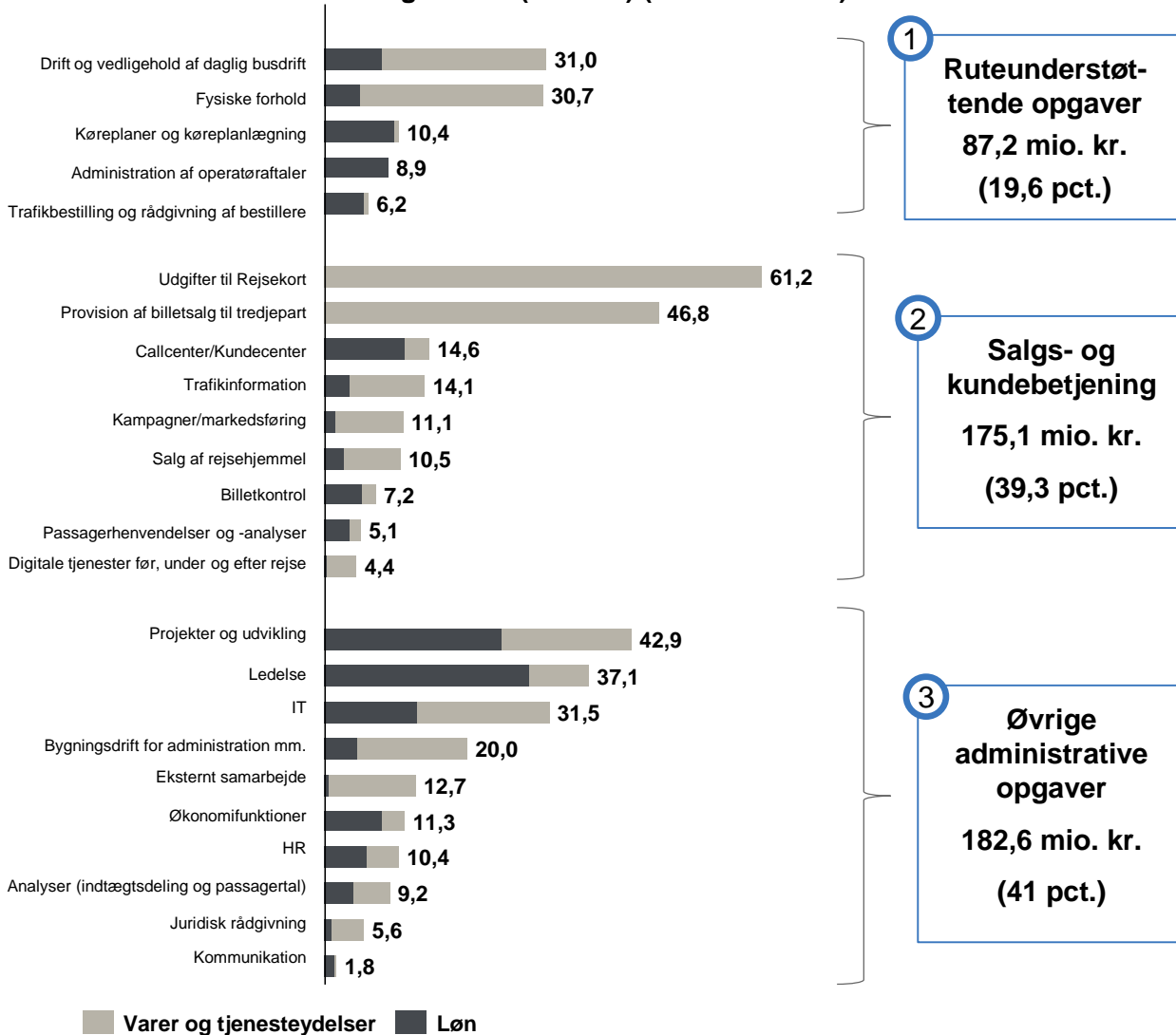
Salgs- og kundebetjening er drevet af antallet af kunder. Antallet af passagerer er derfor den mest logiske parameter at sammenligne på tværs med.

De øvrige administrative opgaver er en afledt funktion af kerneopgaverne. Antallet af køreplanstimer er anvendt som primær parameter suppleret med antal årsværk på udvalgte områder.

## Trafiksselskabernes forretningsmodel



## Movias samlede omkostninger 2015 (mio. kr.) (uden flextrafik)

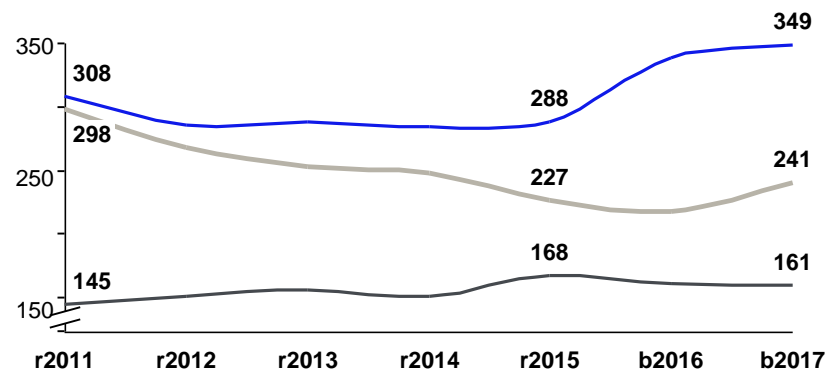


## Overordnede betragtninger af Movias Økonomi

Movias samlede omkostninger (ekskl. Flextrafik) var i 2015 445 mio. kr. Movia har siden 2011 formået at nedbringe sine omkostninger, hvis man ser bort fra Rejskortet, som i 2016 alene koster godt 100 mio. kr. Tendensen i budgettet for 2017 er dog, at omkostningerne stiger.

Særligt Rejsekort og provision har høje omkostninger, mens de fleste lønkroner bruges på projekter og ledelse.

## Samlede omkostninger 2011-2017 (mio. kr.) (2015- priser)\*

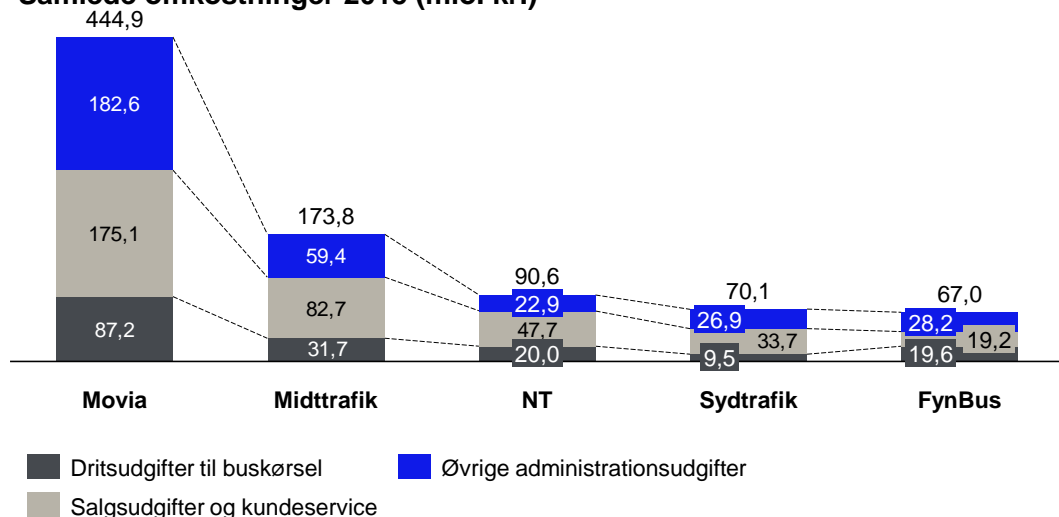


— Varer og tjenesteydelser  
— Varer og tjenesteydelser uden Rejsekort  
— Løn

	r2011	r2012	r2013	r2014	r2015	b2016	b2017
Samlede omkostninger	453,9	437,4	445,6	435,2	455,8	499,9	510,1
Samlede omkostninger uden Rejsekort	443,9	420,0	410,8	399,3	394,5	379,4	401,7

\* Omkostningerne til andelen af kald i kundecentret, som vedrører Flextrafik, er medtaget i denne løn opgørelse, da det ikke er muligt at skille denne aktivitet fra den øvrige i callcentret før 2014

## Samlede omkostninger 2015 (mio. kr.)



## Udvalgte nøgletal for trafikkselskaberne fra 2015

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
Køreplantimer (i 1.000 timer)	4.235	637	829	2.015	902
Antal driftsbusser	1.243	331	415	888	423
Antal årsværk	290	83	85	107	63
Antal 1.000 indbyggere	2.577	492	720	1.293	586
Antal passagerer (i mio.)	211	19	21	68	29
Antal køreplanstimer pr. driftsbus	3.408	1.925	1.997	2.269	2.131
Antal påstigninger pr. indbygger	82	38	29	53	50
Antal påstigninger pr. køreplanstime	50	29	25	34	32
Andel køreplanstimer i DK	49 pct.	7 pct.	10 pct.	23 pct.	10 pct.
Andel påstigninger i DK	61 pct.	5 pct.	6 pct.	20 pct.	8 pct.

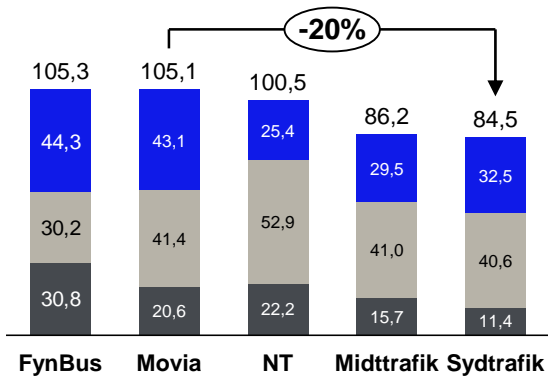
## Overvejelser om sammenlignelighed på tværs af selskaberne.

Når der anvendes benchmarks, er der generelt en række metodiske udfordringer, som det er væsentligt at være opmærksom på. For det første er det afgørende, at opgaverne kan sammenlignes på tværs. Udgangspunktet for benchmark i dette tilfælde er ganske godt, da de regionale trafikkselskaber er underlagt samme lovgivning, der udstikker ensartede rammer for selskabets virke, finansiering og opgaveportefølje.

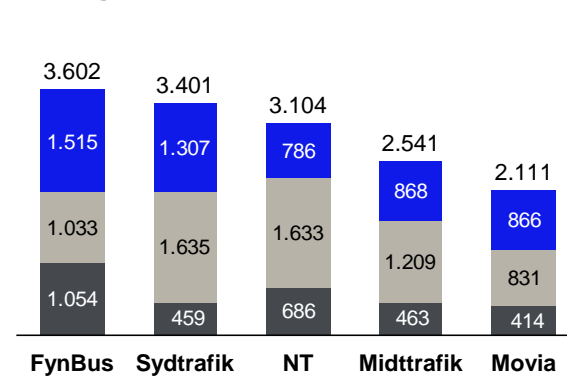
En anden udfordring er nedbrydning af udgifterne i sammenlignelige udgiftskategorier. Udgangspunktet i dette benchmark er Movias styringshierarki (kontostruktur). I sagens natur konterer de øvrige trafikkselskaber ikke efter Movias styringshierarki. Der har derfor været en fordeling af de øvrige selskabers udgifter i de relevante kategorier. Denne fordeling har PA foretaget og valideret gennem intensiv dialog med nøgleressourcer fra trafikkselskaberne. I forhold til sammenlignelige opgaver er det vores vurdering, at valideringen i dette benchmark har ført til en høj grad af troværdighed i sammenligningen af de forskellige regionale trafikkselskaber imellem.

Lønnen er for Movia registreret på aktiviteter, mens aktiviteter for de øvrige trafikkselskaber er estimeret på afdelings- eller personniveau, hvilket giver små usikkerheder. Enkelte kategorier er svære at genfinde i andre trafikkselskabers regnskaber (f.eks. juridisk rådgivning), mens nogle kategorier kan have mindre overlap (f.eks. adskillelse af IT relevant for hhv. drift og vedligehold af daglig busdrift og IT). Det vurderes, at udsving af disse årsager er relativt begrænsede, da valideringsprocessen har fokuseret på de store volumener. Endelig har valideringsprocessen med Sydtrafik været mindre omfangsrig grundet sent indsendt data, hvilket giver anledning til enkelte usikkerheder.

**Samlede omkostninger pr. køreplanstime (kr.)**



**Samlede omkostninger pr. 1.000 passagerer (kr.)**



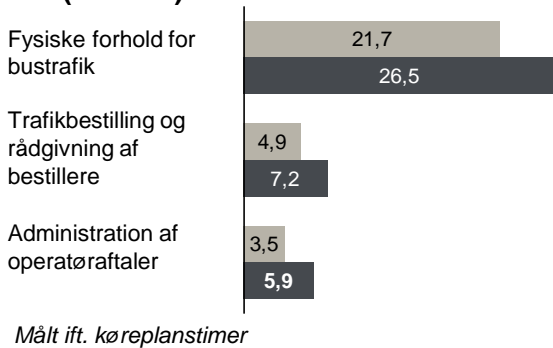
■ Dritsudgifter til ruteunderstøttende opgaver ■ Administrationsudgifter  
■ Salgsudgifter og kundeservice

## Samlet billede af benchmark

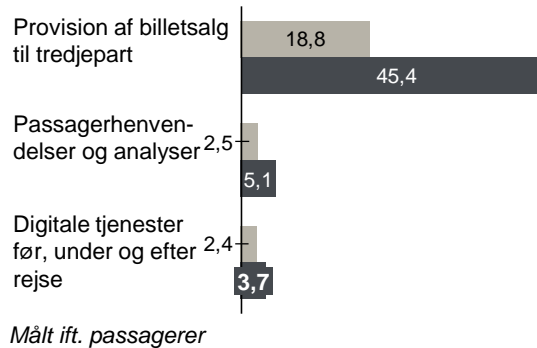
Movias omkostninger pr. køreplanstime ligger generelt 20 pct. højere end de to trafikselskaber, som har de laveste omkostninger. Det er imidlertid væsentligt at hæfte sig ved, at der her er anvendt antal af køreplanstimer på den samlede omkostningsbase, da dette afspejler produktionsniveauet. Ses der i stedet på omkostninger pr. passager, har Movia de laveste omkostninger.

Med udgangspunkt i en benchmark vurderes det derfor fortsat relevant at identificere en række af de største potentialer og at gennemføre en række yderligere analyser af, hvori forskellen består og ikke mindst, hvilke aktiviteter der kan øge effektiviteten hos Movia.

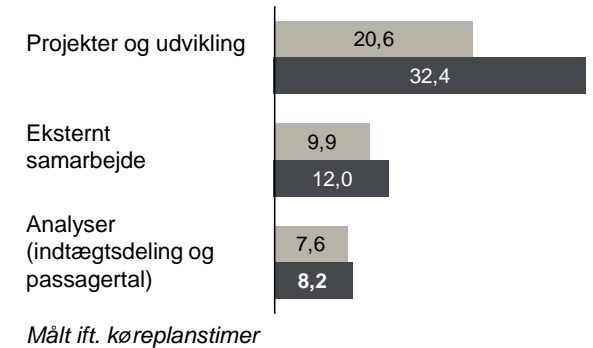
**1 Største identificerede områder for driftsudgifter til ruteunderstøttende opgaver (mio. kr.)**



**2 Største identificerede områder for salgsudgifter og kundeservice (mio. kr.)**



**3 Største identificerede områder for administrative omkostninger (mio. kr.)**



■ Movias omkostninger ift. gennemsnit af øvrige trafikselskaber (mio. kr.) ■ Movias omkostninger ift. laveste omkostningsniveau (mio. kr.)

## 1 RUTEUNDERSTØTTENDE OPGAVER

De ruteunderstøttende opgaver indeholder de af trafikselskabernes aktiviteter, som direkte tilvejebringer et grundlag for, at busserne kan operere. Det indebærer at håndtere trafikbestillingerne fra kommuner og regioner, tilrettelægge køreplaner og ændringer og administrere aftalerne med operatørerne. Endvidere indeholder området en række opgaver i forhold til vedligeholdelse af den fysiske infrastruktur samt drift- og vedligeholdelsesopgaver i selve busserne (eksempelvis IT-udstyr).

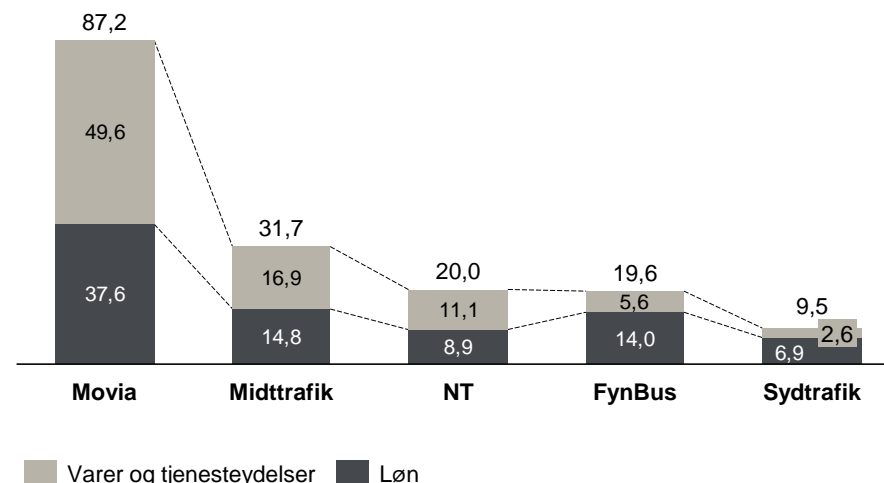
### Overordnede konklusioner på benchmark

Movia har et marginalt højere omkostningsniveau i forhold til gennemsnittet af de øvrige trafikselskaber og et betydeligt højere omkostningsniveau end trafikselskabet med de laveste omkostninger. Det samlede benchmark viser en række forskelle på de underliggende niveauer.

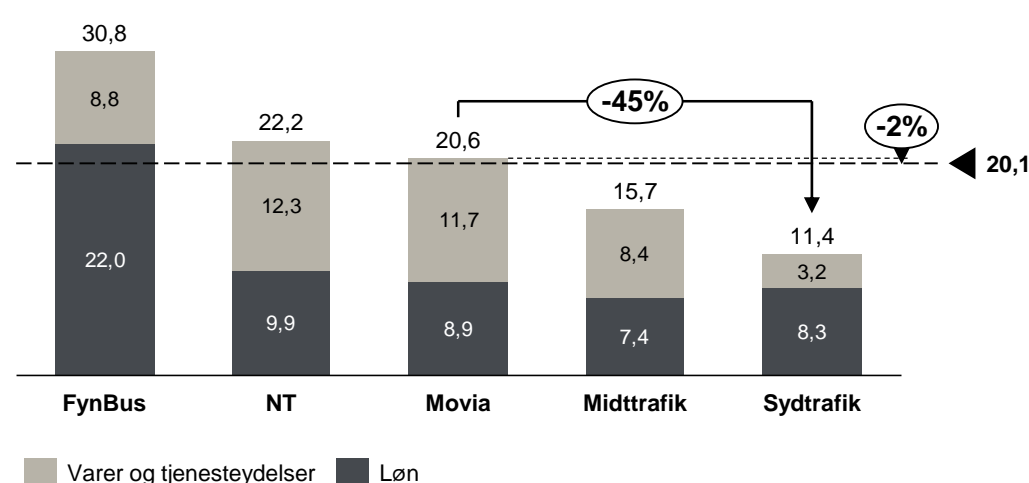
Den store volumen ligger i drift og vedligehold af daglig busdrift og fysiske forhold for bustrafikken. For sidstnævnte har Movia de største omkostninger pr. køreplanstime sammenlignet med de øvrige trafikselskaber. Også på områderne angående trafikbestilling og administration af operatøraftaler ligger Movia på et højt omkostningsniveau sammenlignet med de øvrige trafikselskaber.

På omkostninger til køreplanlægning ligger Movia relativt lavt sammenlignet med de øvrige trafikselskaber. Sammenlignes summen for trafikbestilling og køreplanlægning har de tre trafikselskaber med færrest omkostninger (heriblandt Movia) ca. samme omkostninger.

Samlede omkostninger til ruteunderstøttende opgaver (mio. kr.)



Samlede omkostninger til ruteunderstøttende opgaver pr. køreplanstime (kr.)

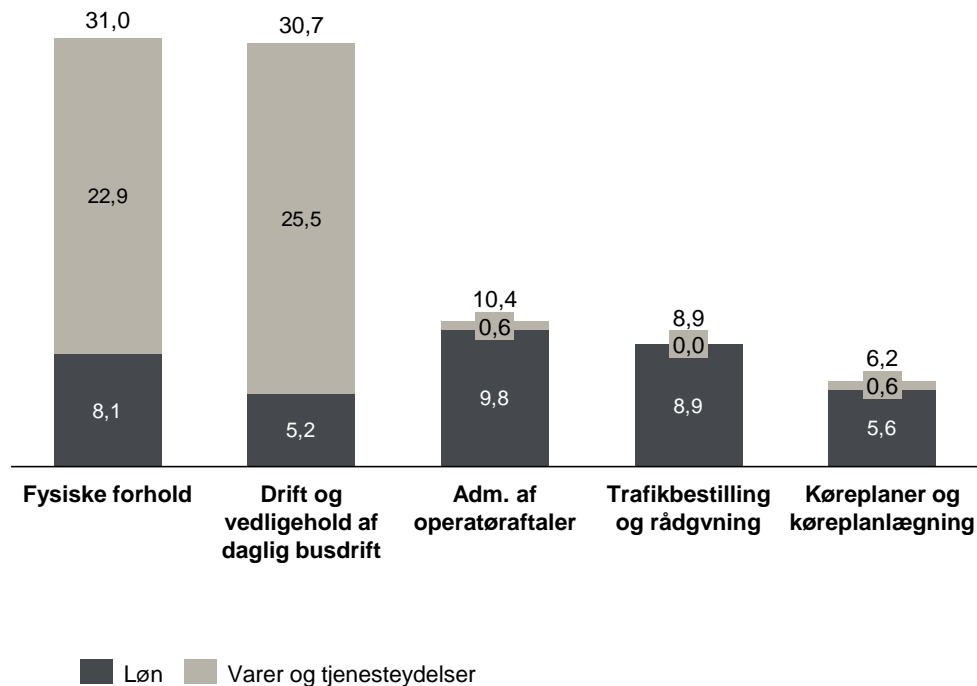


# Overblik – benchmark af udgifter til ruteunderstøttende opgaver (II/II)

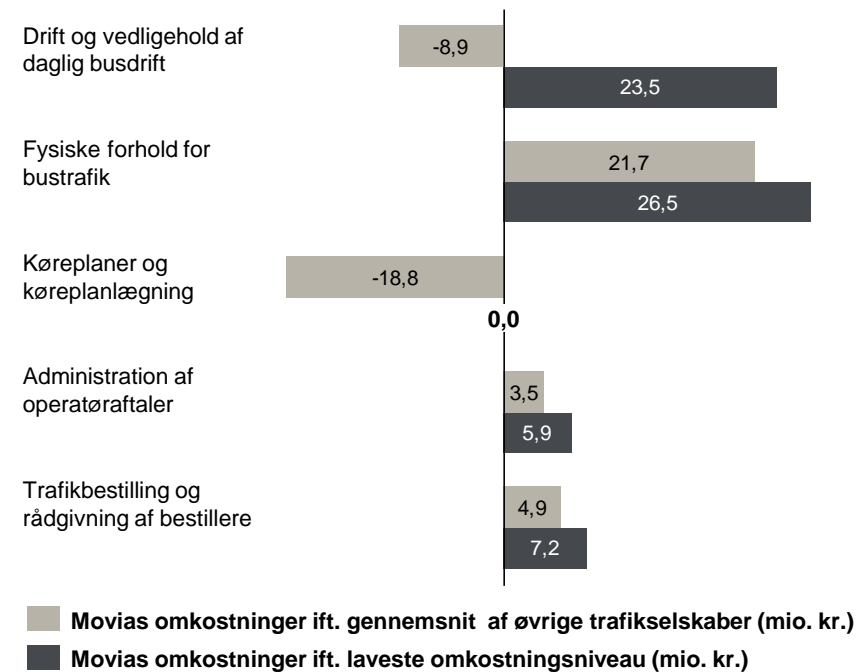
Movias omkostninger til ruteunderstøttende opgaver drives af omkostninger til fysiske forhold samt drift og vedligehold af daglig busdrift

Benchmark indikerer umiddelbart, at et lavere omkostningsniveau for opgavevaretagelsen af fysiske forhold for bustrafikken rummer de største potentialer for Movia

**Fordeling af Movias samlede omkostninger til understøttelse af ruteunderstøttende opgaver (mio. kr.)**



**Movias merudgifter ift. omkostningsniveau pr. køreplanstime (mio. kr.)**

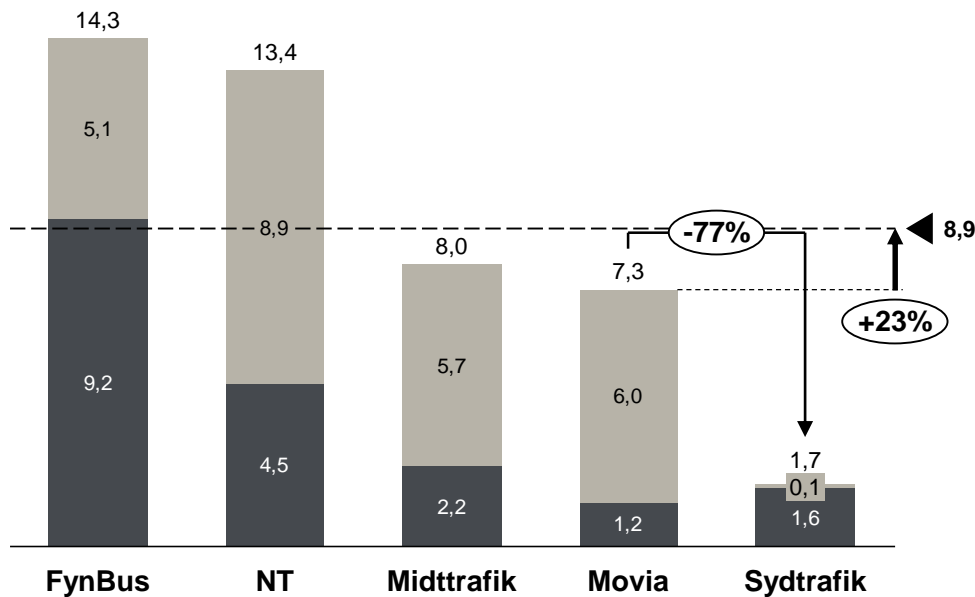


# Movias omkostninger til drift og vedligehold af daglig busdrift er relativt lave sammenlignet med de øvrige trafiksselskaber\*

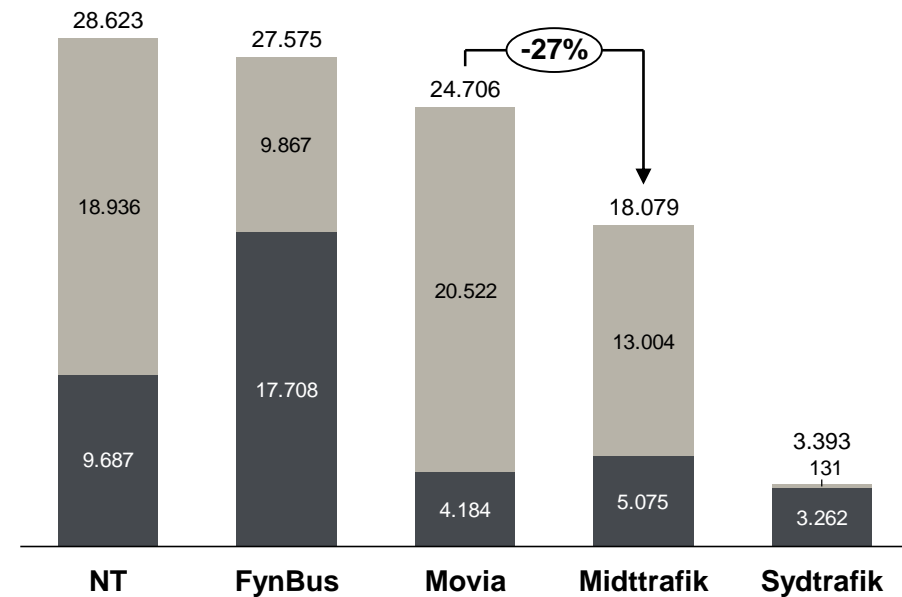
Movia har de laveste omkostninger målt pr. køreplanstime og har halvt så meget som det selskab med største omkostninger

En stor del af omkostningerne knytter sig til udstyr i de enkelte busser. Måles ift. antallet af busser (hvor Movia har relativt få pr. køreplanstime), ses et potentiale for Movia, hvis omkostningsniveauet lægges på samme niveau som Midttrafik

**Omkostninger til drift og vedligehold af daglig busdrift pr. Køreplanstime (i kr.)**



**Omkostninger til drift og vedligehold af daglig busdrift pr. driftsbus (i kr.)**



■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

Omkostninger til drift og vedligehold udgøres af omkostninger til løbende vedligehold af systemer og serviceaftaler for busudstyr og IT i busser, planlægning af omkørsel, planlægge og omlægge stoppesteders placering, sikre at busserne opfylder de miljømæssige krav og rådgive om fremkommelighed og faciliteter.

\* Omkostningerne for Sydtrafik er ikke endeligt valideret for dette parameter.

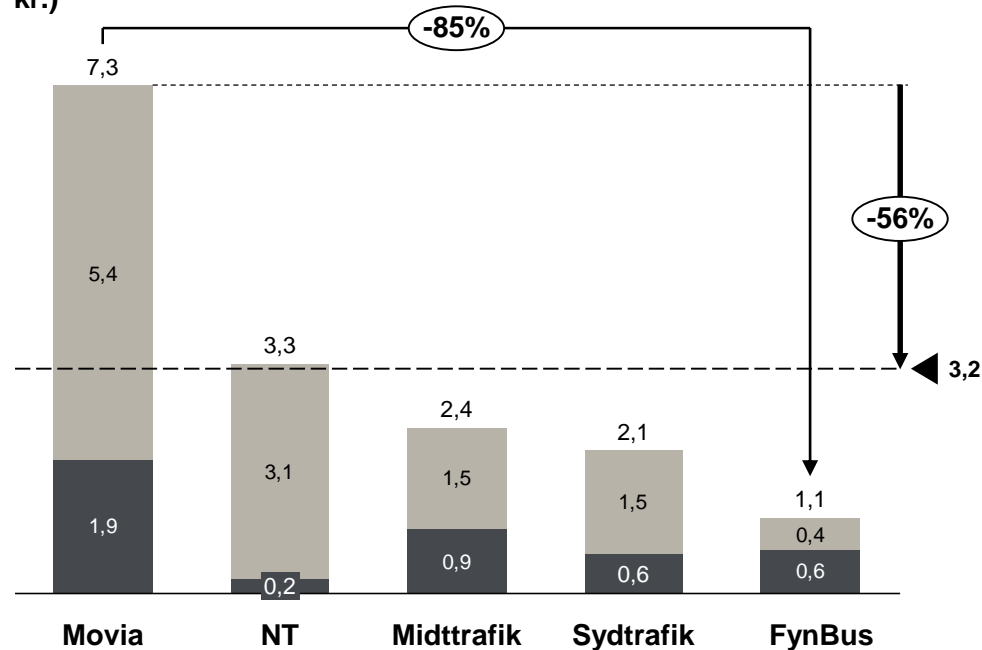


## Movia har de største omkostninger til fysiske forhold for bustrafik pr. køreplanstime Særligt udgifter til stoppesteder vejer tungt

Movia har et højere omkostningsniveau end de øvrige selskaber til drift af fysiske forhold for afvikling af busdriften. I forhold til det selskab, der har færrest omkostninger, ligger Movia 85 pct. højere\*

En nedbrydning viser, at det særligt er udgifter til stoppesteder, der driver omkostningerne. Endvidere dækker lejeindtægterne for chaufførlokalerne 44 pct. af omkostningerne

Omkostninger til fysiske forhold for bustrafik pr. køreplanstime (i kr.)



Nedbrydning af Movias omkostninger til fysiske forhold for bustrafik

	Varer og tjenesteydelser	Løn
<b>Stoppesteder</b>	<b>16.241.552</b>	<b>6.811.462</b>
Stoppestedsvedligeholdelse	8.657.248	
Stoppestedsværktøj	152.521	
Stoppestedstandere, indkøb	1.833.892	
Stoppesteds serviceaftaler	-1.318.625	
Stoppestedsstrøm m.v.	3.411	
Count-Down vedligeholdelse	6.913.105	
<b>Chaufførlokaler</b>	<b>6.492.370</b>	<b>683.246</b>
Lejeindtægter	-5.225.762	
Husleje og forbrug	4.812.299	
Drift og Vedligehold	6.905.832	
<b>Fremkommelighed</b>	<b>179.576</b>	<b>601.889</b>
<b>Samlet</b>	<b>22.913.497</b>	<b>7.797.477</b>

■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

Omkostninger til fysiske forhold for bustrafik indeholder aktiviteter vedr. drift og vedligehold af stoppesteder og chaufførlokaler samt fremkommelighed.

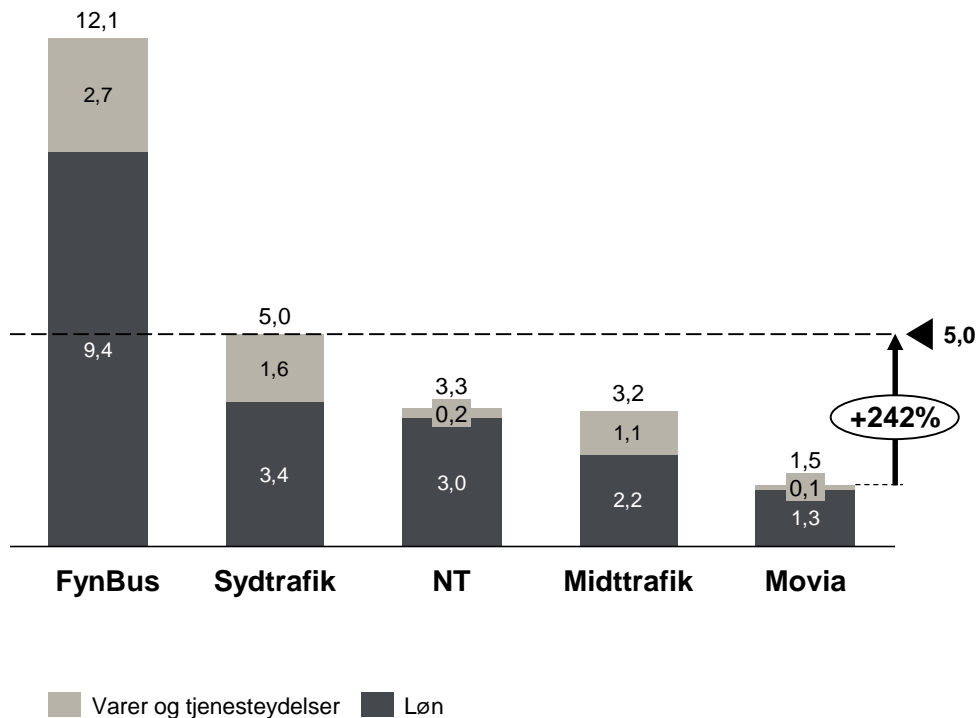
\*Omkostningerne afspejler trafikselskabernes omkostninger til fysiske forhold. I det omfang kommunerne i de øvrige regioner har omkostninger forbundet med eksempelvis stoppestedsvedligeholdelse, er disse ikke medtaget i benchmarkanalysen. Eksempelvis har både Midttrafik og NT lagt ansvaret og omkostningerne for stoppestederne hos vejmyndigheden.

## Movia har færrest omkostninger til køreplanlægning pr. køreplanstime

Movia har den mest effektive organisation pr. køreplanstime, der skal planlægges

Movia har også færrest omkostninger pr. rute/linje til køreplaner og køreplanlægning, omend forskellene bliver mindre

### Omkostninger til køreplanlægning pr. køreplanstime (kr.)



### Omkostninger til køreplanlægning pr. rute/linje (1.000 kr.)

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
Udgift til køreplanlægning (mio. kr.)	6.200	7.683	4.168	6.473	2.952
Antal Ruter/ linjer	506	145	245	477	-
<b>Omkostning pr. rute/linje</b>	<b>12,3</b>	<b>53,0</b>	<b>17,0</b>	<b>13,6</b>	-

Movia har færre udgifter end de øvrige trafikselskaber til køreplanlægning og køreplaner pr. køreplanstime. Ser vi på antallet af ruter hos det enkelte trafikselskab, bruger Movia godt 1.000 kr. mindre pr. rute til planlægning end Midttrafik, der har de næstmindste omkostninger.

Ses omkostningerne til køreplanlægning i sammenhæng med omkostninger til trafikbestilling, ligger Midttrafik, NT og Movia på nogenlunde samme niveau.

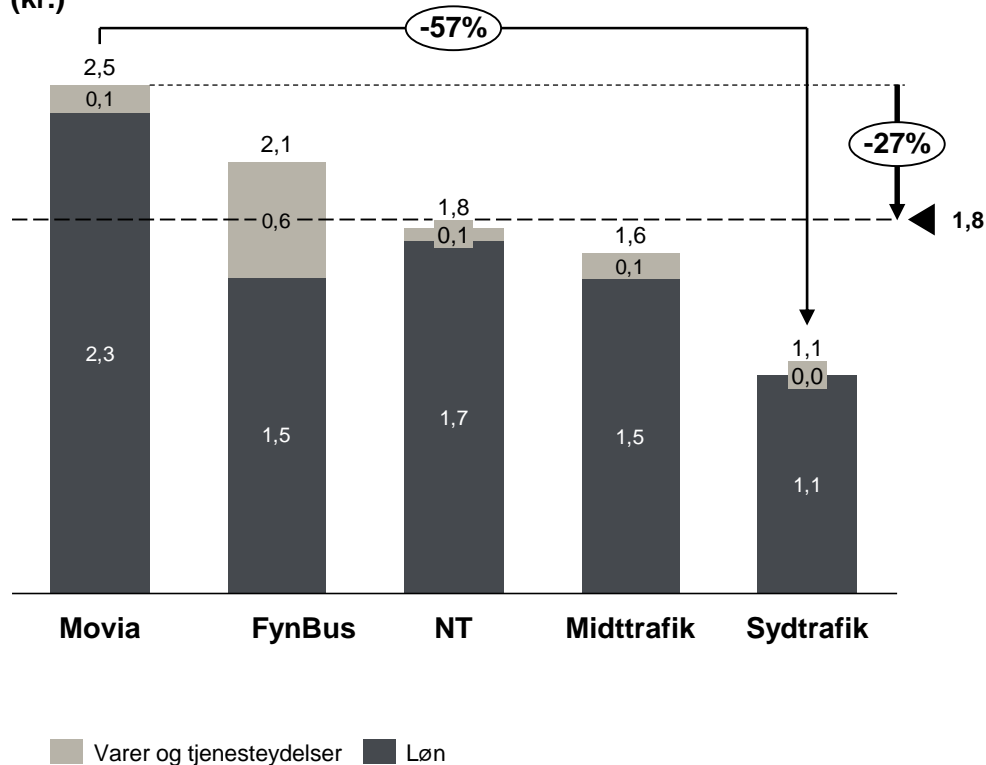
Omkostninger til køreplaner og køreplanlægning udgøres af udarbejdelse, publicering og vedligehold af køreplaner, installation af realtidssystemer og rejsekort, vognplaner og specielle rutetilladelser.

## Omkostninger til administration af operatøraftaler har relativt lille volumen i alle selskaber Movia har et højere omkostningsniveau end de øvrige trafiksselskaber

Movia bruger en relativt større andel på at administrere operatøraftaler end de øvrige trafiksselskaber

Hovedparten af omkostningerne til administration af operatøraftalerne består af løn til at følge op på om operatørerne leverer som aftalt

### Omkostninger til administration af operatøraftaler pr. køreplanstime (kr.)



### Nedbrydning af omkostninger til administration af operatøraftaler (kr.)

	Varer og tjenesteydelser	Løn
Busoperatørafregning		735.584
Håndtere operatørhenvendelser		802.901
Juridisk rådgivning		25.102
Justerede kontrakter		436.880
Opfølgning - operatørerne leverer som aftalt		6.318.473
Udbudsmateriale	568.553	52.735
Underskrevne kontrakter		1.108.059
<b>Samlet</b>	<b>568.553</b>	<b>9.479.735</b>

Hvert år anvendes lønkroner svarende til godt 10 personer til at følge op på, hvorvidt operatørerne leverer som aftalt på kontrakterne, herunder opfølgning på operatørernes opnåede kvalitetsniveau med henblik på bod/bonus. Der er endvidere indikationer på, at Movias kontrakter er mere omfattende og komplekse i forhold til omfanget af krav, der stilles til leverandørerne. Det er en potentiel forklaring på det større ressourceforbrug hos Movia.

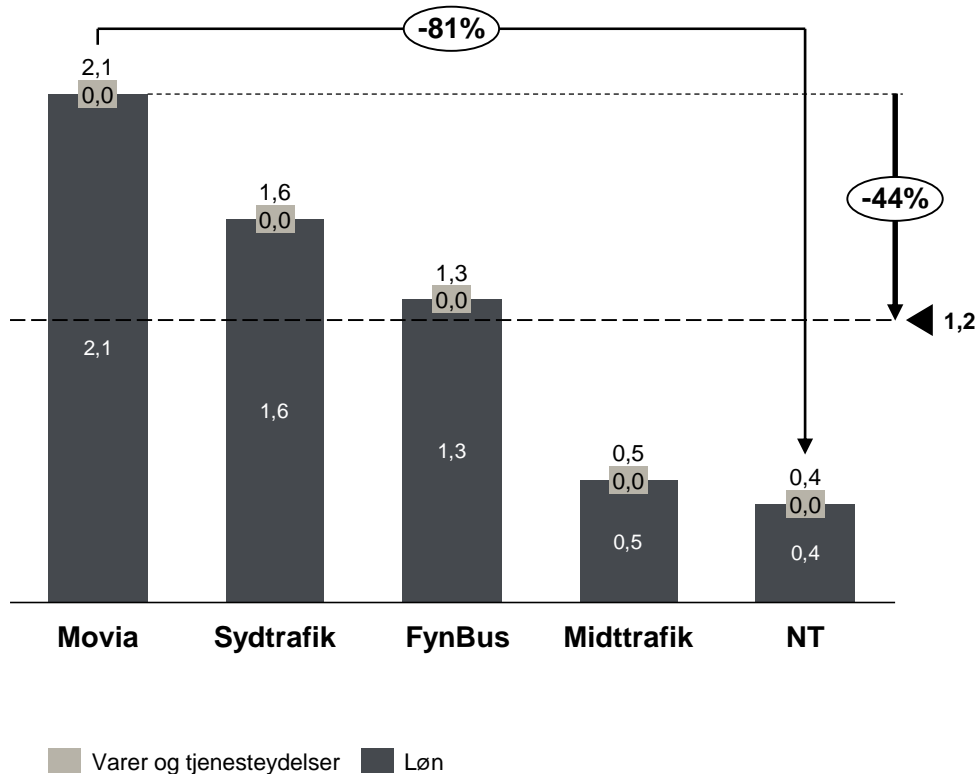
Omkostninger til administration af operatøraftaler dækker afregning med busoperatører, håndtering af operatørhenvendelser, justering af kontrakter, opfølgning på om operatørerne leverer som aftalt, juridisk rådgivning til kontrakter udbudsmateriale samt underskrevne kontrakter.

# Samspillet med trafikbestillere er en ressourcekrævende opgave for Movia sammenlignet med de øvrige trafikselskaber i Danmark

Movias medarbejdere bruger mere tid på at vejlede, rådgive og være i dialog med trafikbestillere pr. køreplanstime end de øvrige trafikselskaber

Movia betjener knap halvdelen af samtlige trafikbestillere i Danmark. Alligevel bruger Movia godt 70 pct. af alle ressourcer på at betjene trafikbestillere

## Omkostninger til trafikbestilling pr. køreplanstime (kr.)



## Omkostninger til trafikbestilling pr. køreplanstime (kr.)

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
Udgifter (1.000 kr.)	8.555	796	1.074	1.169	409
Antal bestillere	47	10	13	20	12
Andel af samlede udgifter	71 pct.	7 pct.	9 pct.	10 pct.	3 pct.
Andel af bestillere	46 pct.	10 pct.	13 pct.	20 pct.	12 pct.

Movia har større omkostninger end de øvrige trafikselskaber til at betjene kommuner og regioner. 27 pct. af alle Movias ruter krydser kommunale eller regionale grænser. Ruterne står for ca. 60 pct. af Movias samlede køreplanstimer.

Anvendte Movia samme beløb pr. trafikbestiller, som de øvrige trafikselskaber gennemsnitligt bruger, kunne det nedbringe omkostningerne til rådgivning af kommuner og regioner med omtrent 5 mio. kr.

Omkostninger til trafikbestilling består af køreplansanalyser, rådgivning af bestillere om sammenhængende transportløsninger og bustrafik samt afgivelse af den endelige trafikbestilling til implementering. Tallet er behæftet med usikkerhed, da tidsforbruget til dette er vurderet af de enkelte trafikselskaber selv og ikke tidsregistreret direkte som hos Movia.

## 2

### SALGS- OG KUNDEBETJENING

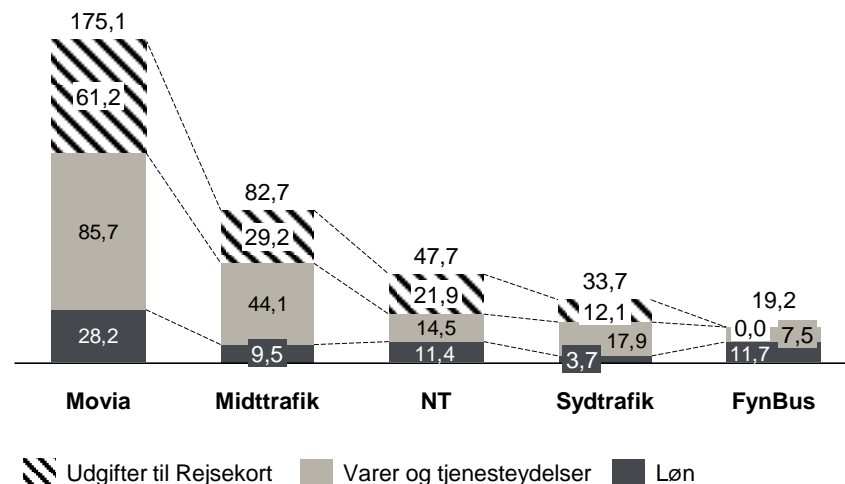
Salgs- og kundebetjeningsopgaverne består af aktiviteter, der retter sig mod passagerne. Opgaverne inkluderer udgifter til kundecentre, salgssteder, kampagner og markedsføring, billetkontrol, håndtering af passagerhenvendelser og trafikinformation. Hertil kommer drift af en række digitale tjenester/kanaler samt trafikinformation. Endelig er trafiksekskabernes omkostninger til rejsekortssystemet også indeholdt i dette område.

#### Overordnede konklusioner på benchmark

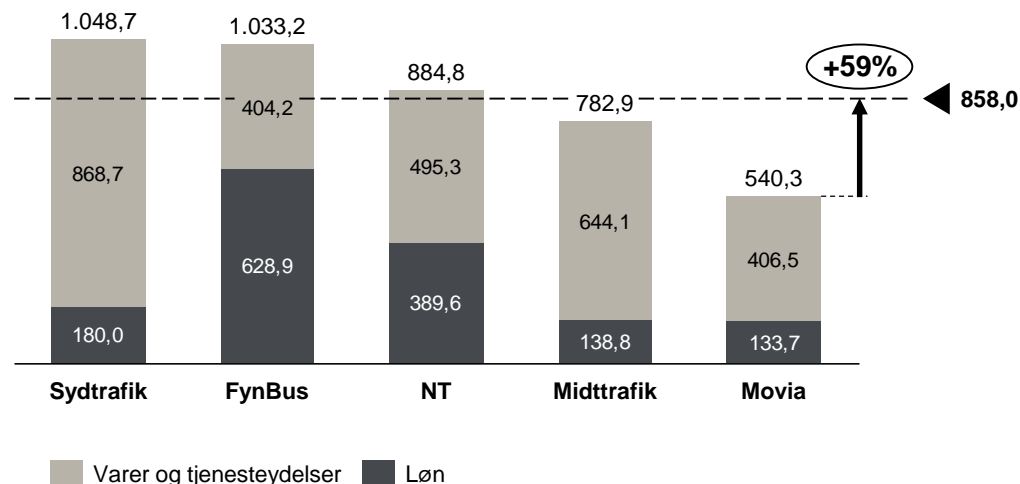
Movia er i salgs- og kundebetjeningen betydeligt mere effektiv end de øvrige regionale trafiksekskaber. Her er Movia således bedste praksis for de øvrige selskaber. Det er især lave udgifter til salg af rejsehjemmel, et effektivt callcenter og begrænsede omkostninger til markedsføring og kampagner, der løfter Movia. Der er imidlertid på dette område et potentiale for at arbejde med omkostninger til tredjeparter i forbindelse med billetsalg (provision), som udgør en væsentlig del af de samlede omkostninger på dette område. Dette kan eventuelt ske gennem en bedre udnyttelsesgrad af Rejsekort, hvor Movia finansierer en stor andel uafhængigt af antal rejser på Rejsekort.

Udgifterne til Rejsekort er i en række af benchmarks taget ud, da ikke alle selskaber havde implementeret Rejsekort i 2015.

Samlede omkostninger til salgsudgifter og kundeservice (mio. kr.)



Samlede omkostninger til salgsudgifter og kundeservice pr. 1.000 passagerer (kr.) (ekskl. omkostninger til Rejsekort)

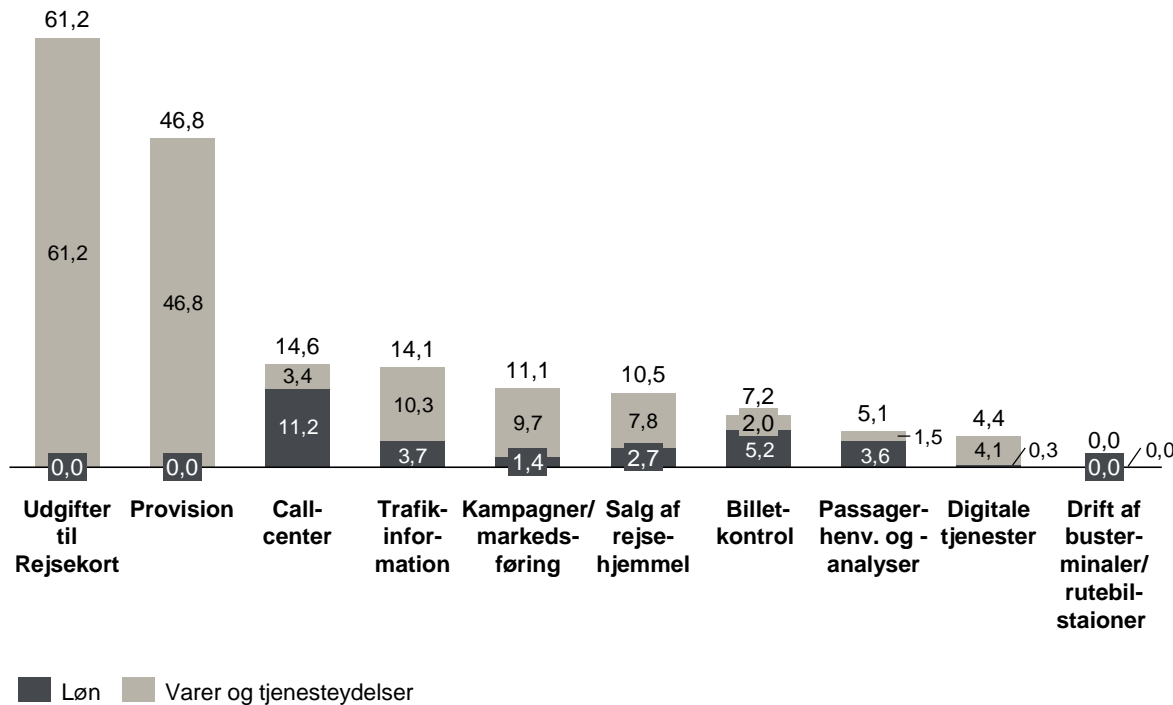


# Overblik – benchmark af salgsudgifter og kundeservice (II/II)

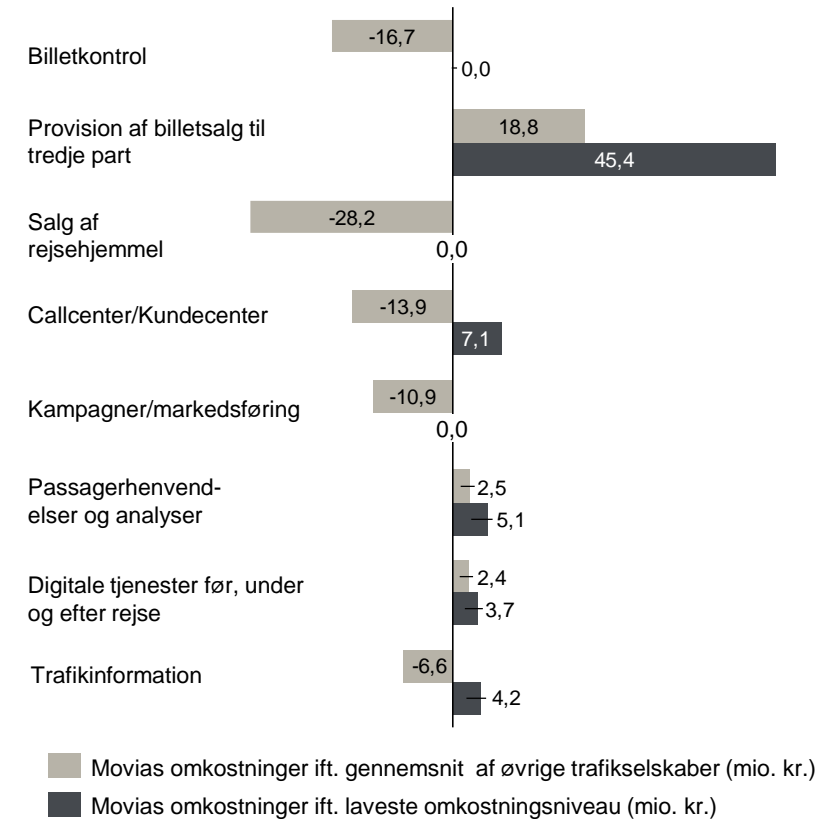
Udgifter til Rejsekort og provision til tredjeparter i forbindelse med billetsalg udgør langt den største andel af de samlede udgifter inden for området

Der er potentiale ved at se på salgsnettet, herunder især salgskanaler hvor tredjepart modtager provision af salget

Fordeling af Movias samlede omkostninger til salg og kundeservice (mio. kr.)



Movias merudgifter ift. omkostningsniveau pr. 1.000 passagerer (mio. kr.)

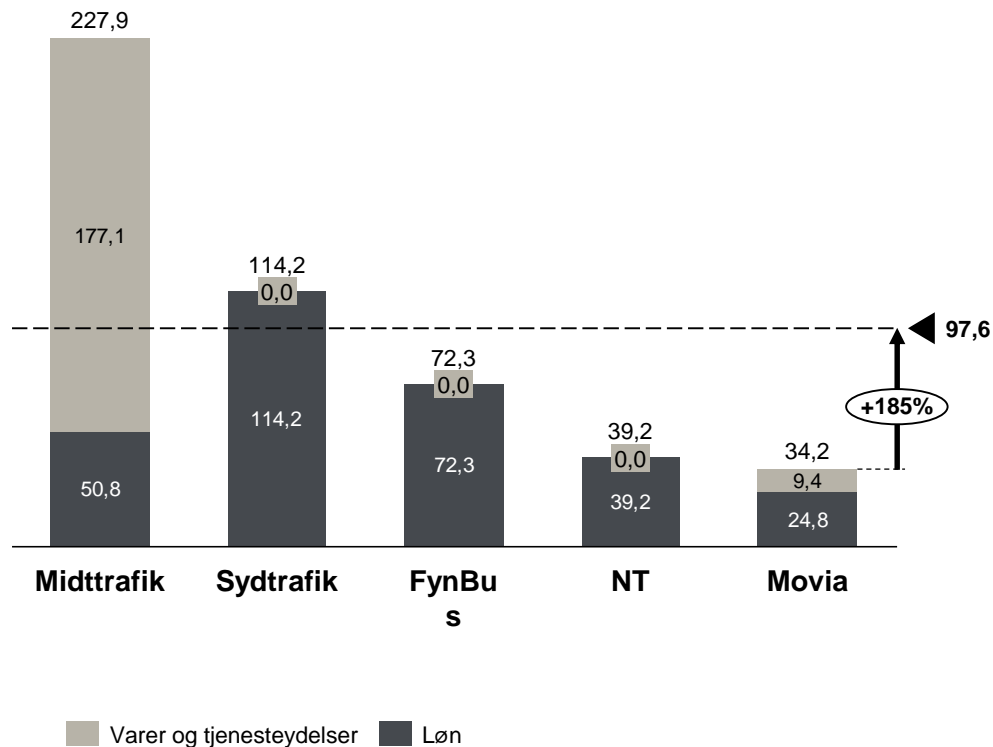


## For at få et tilstrækkeligt billede af billetkontrol bør det sammenholdes med indtægterne

Målt på omkostningerne har Movia færrest omkostninger pr. passager til billetkontrol\*

Movia har den største nettogevinst ved at udføre billetkontrol men udførte i 2015 mindre kontrol end Midttrafik (bybusserne i Aarhus)

### Omkostninger til billetkontrol pr. 1.000 passagerer (kr.)



Omkostninger til billetkontrol består primært af løn til billetkontrollører.

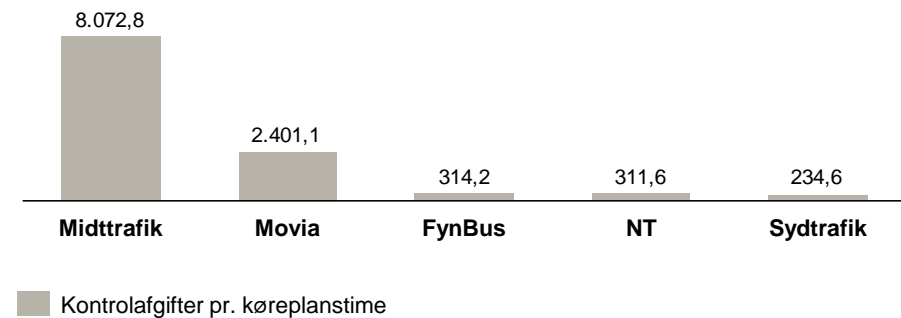
\*Budgettet til billetkontrol i Movia er øget i budgetterne for 2016 og 2017.

Fortroligt mellem PA og Movia

### Dækningsgrad på billetkontrol

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
Omkostning, billetkontrol	7.212	1.345	2.352	15.592	1.146
Kontrolafgifter opkrævet	10.168	200	194	16.270	281
<b>Dækningsgrad</b>	<b>145 pct.</b>	<b>15 pct.</b>	<b>8 pct.</b>	<b>104 pct.</b>	<b>25 pct.</b>

Billetkontrollen har en positiv indvirkning for den samlede økonomi på 2 trafikkselskaber – Movia og Midttrafik. Figuren nedenfor viser, at Midttrafik opkræver omtrent fire gange så mange kontrolafgifter pr. køreplanstime som Movia.

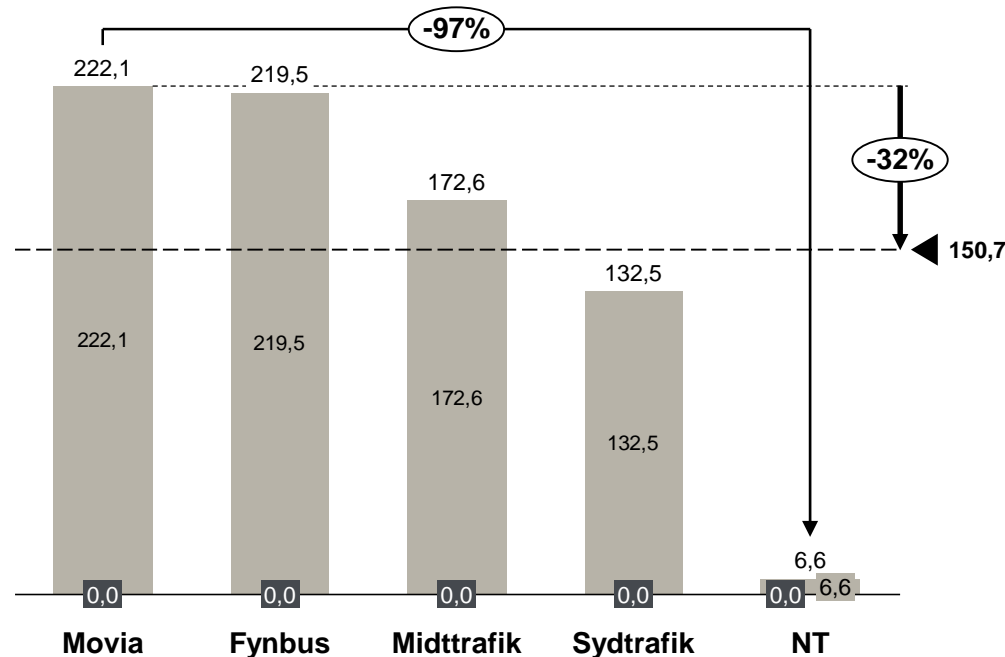


# Movia har større omkostninger end de øvrige trafikkselskaber til provision pr. passager

Movia har en relativ høj provision til tredjepart. Movia driver ikke selv salgssteder, hvilket de øvrige trafikkselskaber gør

Movia giver den højeste andel af deres billetsalg i provision\*. Over 75 pct. af provisionen kommer fra andre kanaler end Rejsekort

## Omkostninger til provision til tredjepart pr. 1.000 passagerer (kr.)



■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

## Movias omkostninger til provision (kr.)

Omkostninger	
<b>Provision takstområde</b>	<b>30.981.419</b>
Provision, kortsalg, DSB	19.503.576
Provision, SMS-billet	11.152.713
Provision, kortsalg, detailkæder	325.130
<b>Provision forhandlere</b>	<b>6.062.778</b>
Provision, kortsalg, private salgssteder	4.888.859
Provision, kortsalg, Vest private salgssteder	1.173.920
<b>Provision Rejsekort</b>	<b>9.779.235</b>
<b>Provision i alt</b>	<b>46.823.432</b>

## Provisions andel ift. samlede passagerindtægter

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
Indtægter billetsalg (mio. kr.)	1.593	239	263	703	301
Andel af billetsalg der udbetales i provision	2,9 pct.	1,7 pct.	0,6 pct.	1,7 pct.	0,1 pct.

Omkostninger til provision til tredjepart består af provision til DSB, udbyder af SMS-billet, private forhandlere samt til Rejsekort.

\*Omkostninger til egne salgskanaler er ikke medtaget i denne beregning. Medtages disse, er billedet det samme for Movia, omend forskellene mindskes. Se næste side for videre uddybning.

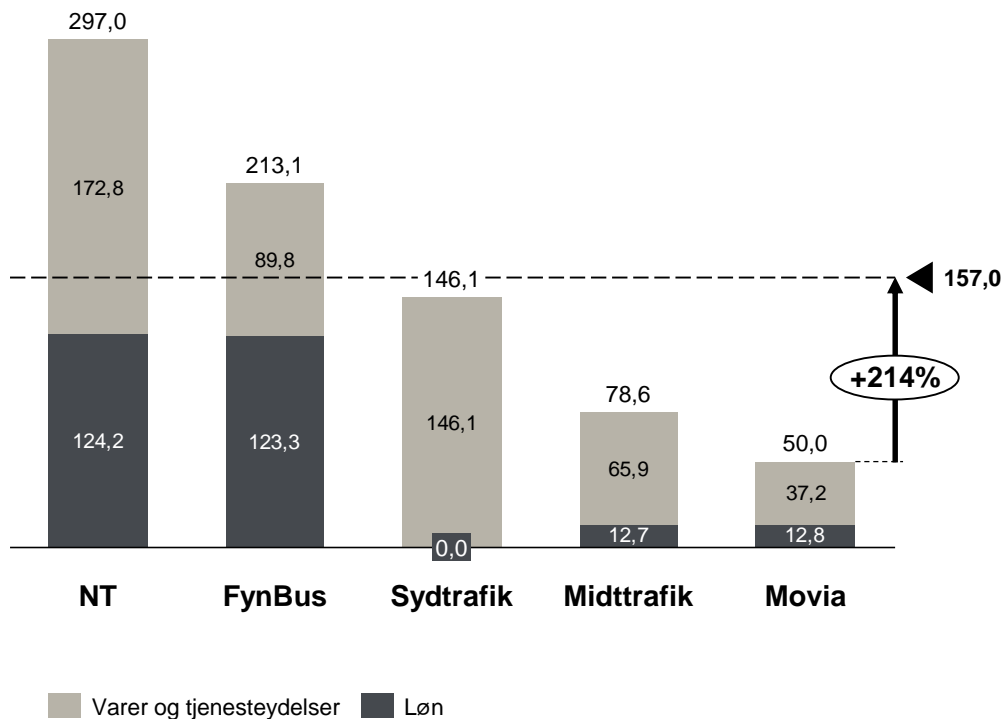


# Omkostningerne til salg af rejsehjemmel er lave – men overordnet bruges flest penge på salg ift. indtægter

Movia bruger forholdsmeæssigt få ressourcer på salg af rejsehjemmel. Som det afspejles i lønudgiften, skyldes dette forhold i høj grad, at Movia ikke selv driver salgssteder

Sammenholdes ressourcerne anvendt på salg med indtægterne og passagermængderne, koster det Movia næstmindst for hver billet, der sælges. Til gengæld får Movia færrest indtægter pr. krone, der anvendes på salg

## Omkostninger til salg af rejsehjemmel pr. 1.000 passagerer (kr.)



## Oversigt over indtægter og omkostninger til salg (mio. kr.)

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
<b>Indtægter</b>	1.593,0	239,4	263,4	703,4	300,6
Passagerbetaling	1.426,9	178,3	194,1	574,7	234,7
Indtægter fra stat og kommune	166,1	61,1	69,3	128,7	65,9
<b>Samlede omkostninger til salg</b>	<b>57,3</b>	<b>8,0</b>	<b>5,7</b>	<b>17,2</b>	<b>8,9</b>
Salg af rejsehjemmel	10,4	4,0	3,0	5,4	8,7
Provision	46,8	4,1	2,7	11,8	0,2
<b>Antal rejser (mio.)</b>	<b>176,2</b>	<b>15,9</b>	<b>18,0</b>	<b>59,0</b>	<b>25,6</b>
<b>Andel af indtægter fra passagerer brugt på salg</b>	<b>4,0 pct.</b>	<b>4,5 pct.</b>	<b>3,0 pct.</b>	<b>3,0 pct.</b>	<b>3,8 pct.</b>
<b>Ratio passagerer/omkostning til salg</b>	<b>3,1</b>	<b>2,0</b>	<b>3,1</b>	<b>3,4</b>	<b>2,9</b>

Movia kan betjene 3,1 kunder pr. kr., der bruges på salg. Kun Midttrafik kan betjene flere end Movia (ca. 10 pct. flere pr. krone brugt på salg). Movia anvender til gengæld 25 pct. så mange ressourcer som Midttrafik på salg for hver krone, der tjenes ved passagerbetaling. Forskellen er større, hvis statslige og kommunale tilskud tages i betragtning.

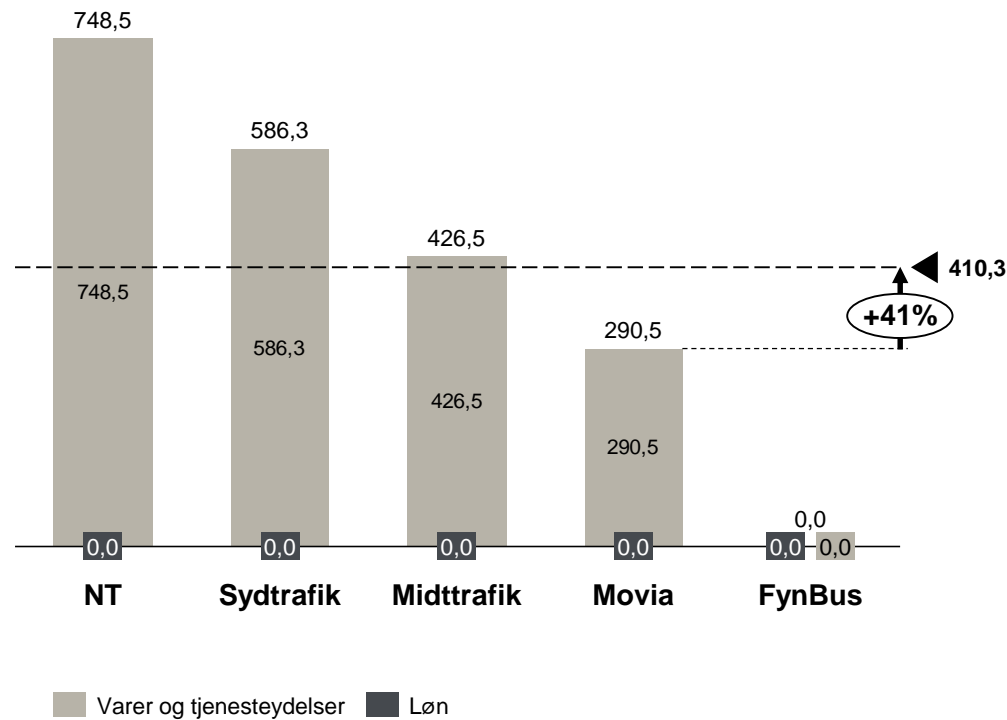
Omkostninger til salg af rejsehjemmel dækker over omkostninger til administration i forbindelse med salg af rejsehjemmel, billetprodukter og salgskanaler, herunder billetsalg via Rejsekort, indkøb af Rejsekort-kort og indkøb af rejsehjemmel.

# Movia har i 2015 de laveste omkostninger til Rejsekort pr. passager FynBus var ikke gået over på løsningen endnu

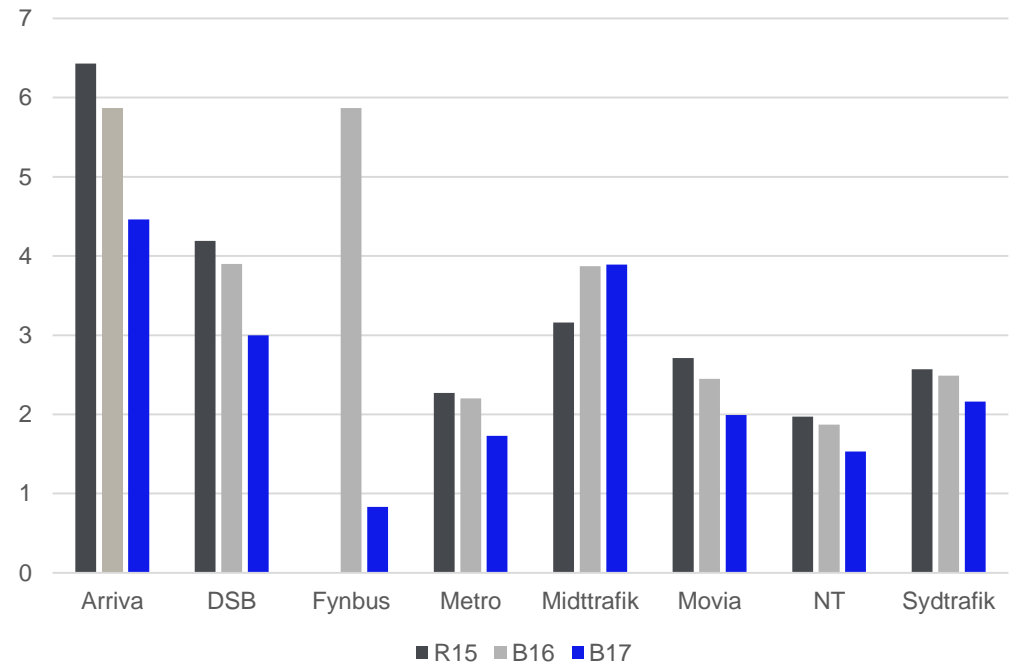
Movias omkostninger til Rejsekort er forholdsmæssigt lavere end øvrige selskaber set ift. antallet af passagerer

Omkostningerne pr. rejse ved anvendelsen af Rejsekort forventes reduceret de kommende år for Movias vedkommende

## Omkostninger til Rejsekort pr. 1.000 passagerer (kr.)



## Procentvise omkostninger pr. rejse foretaget på Rejsekort



Kilde: Beregninger foretaget af Rejsekort A/S

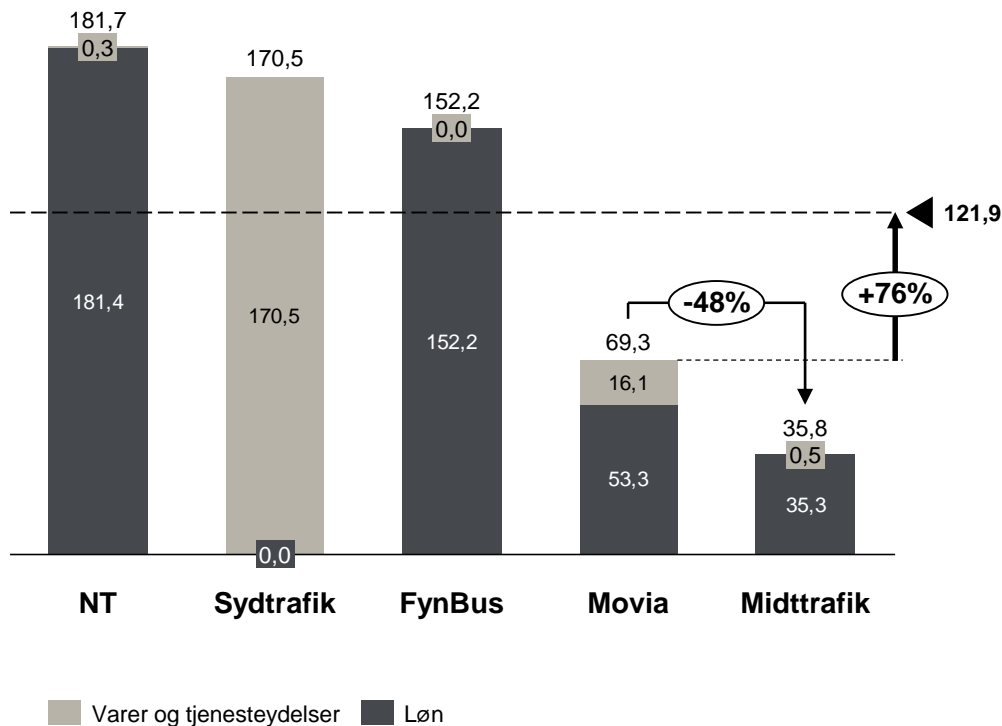
Omkostninger til Rejsekort udgøres af rejseafgifter, omsætningsafgifter, driftsomkostninger (herunder drift af CTI), kortproduktion og Rejsekort Nets-gebyr.

# Movia opnår stordriftsfordele i sit kundecenter sammenlignet med de øvrige trafikskaber\*

Movias omkostninger til call- og kundecenter er forholdsvis lave ift. de øvrige trafikskaber. Dog kan der være besparelser at hente, hvis Movia havde samme udgifter som Midttrafik

Flextrafik er ikke medregnet i opgørelsen af callcentrets omkostninger. Omkostninger til kundeinformation fyldte størstedelen af de indkomne kald for bustrafikken

## Omkostninger til callcenter og kundecenter pr. 1.000 passagerer (kr.)\*\*



## Aktivitet i callcentret 2015

	Antal kald	Andel af kald
<b>Bustrafik</b>	<b>168.302</b>	<b>26 pct.</b>
KIN (Kundeinformation)	126.133	20 pct.
KUH (Kundehenvendelser)	18.157	3 pct.
Reku (Rejsekort kundecenter)	24.012	4 pct.
<b>Flextrafik</b>	<b>473.020</b>	<b>74 pct.</b>
Flex (Handicap)	233.600	36 pct.
Flex (Flextur )	190.334	30 pct.
Flex (Internet)	6.567	1 pct.
Flex (Intet valg)	42.519	7 pct.
<b>I alt</b>	<b>641.322</b>	<b>100 pct.</b>

Størstedelen af kontakterne er til flextrafik i 2015. I 2015 var der ca. 168.000 kald, der omhandlede bustrafikken, mens der blev registreret omkring 11,2 mio. kr. i lønaktivitet på netop dette. Det svarer til en omkostning på omtrent 67 kr. pr. kald, i lønomkostninger.

Omkring 75 pct. af de indkomne kald til bustrafikken er kundeinformation.

Omkostninger til callcenter og kundecenter dækker over omkostninger til callcenter fælles og for rutetrafik. Der er i opgørelserne for alle trafikskaber fjernet aktivitet til flextrafik.

\* En nylig ekstern konsulentanalyse viste, at gevinsten ved at fusionere DSB, Metro og Movias kundecentre var beskednen.

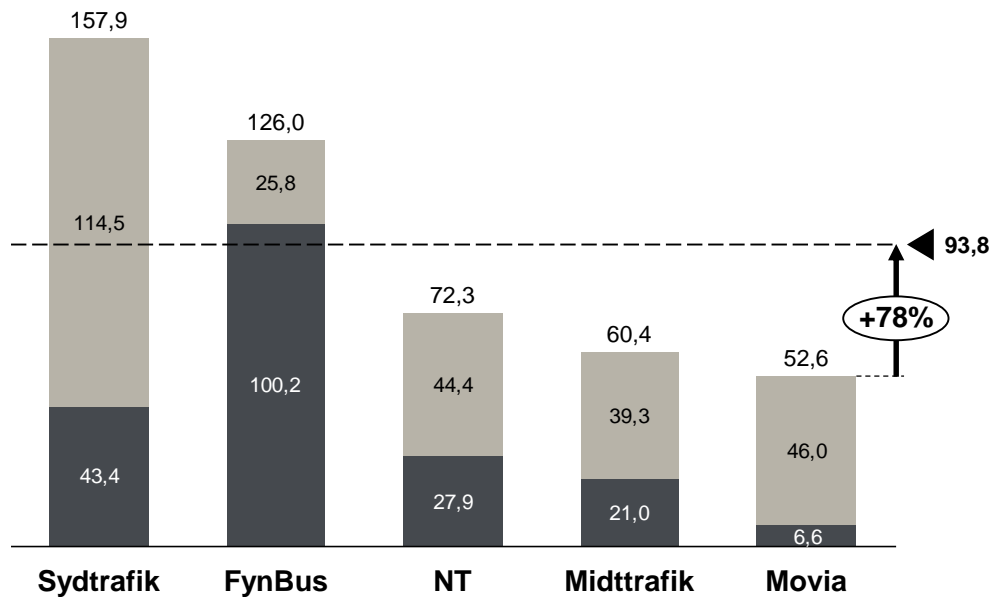
\*\*Sydtrafik har konteret en stor del af sine lønudgifter direkte på kundecentret, hvorfor de fremgår som varer og tjenesteydelse frem for løn.

# Movia bruger få midler pr. passager til kampagner og markedsføring

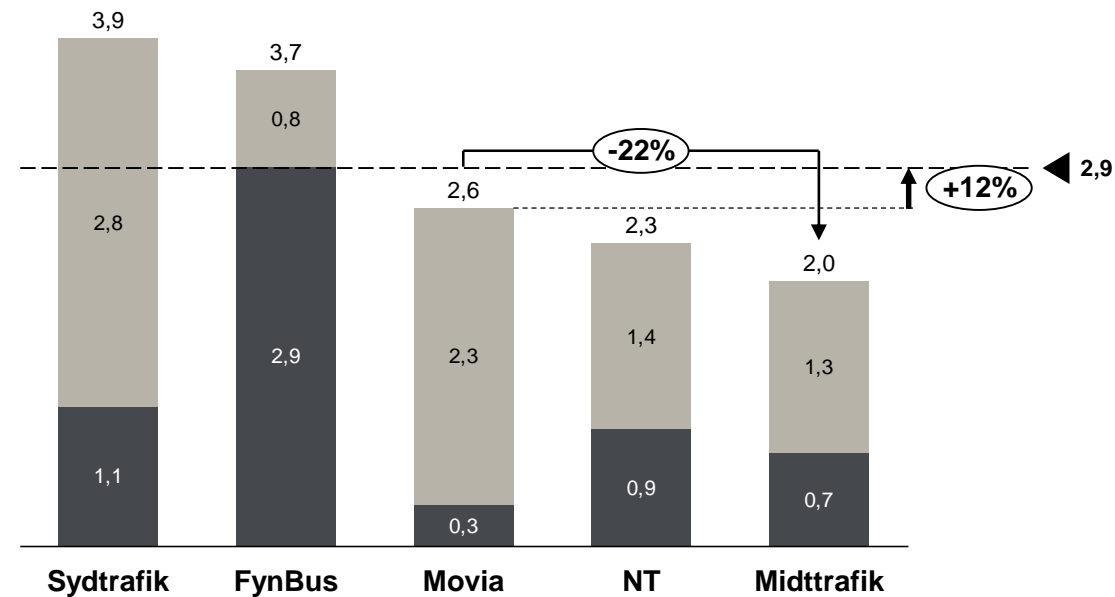
Movia bruger relativt få penge pr. passager på kampagner og markedsføring ift. øvrige trafiksselskaber, hvilket primært skyldes færre lønudgifter til at drive det

Opgøres udgifterne pr. køreplanstime, ligger Movia en smule under gennemsnittet af samtlige trafiksselskaber

**Omkostninger til kampagner og markedsføring pr. 1.000 passagerer (kr.)**



**Omkostninger til kampagner og markedsføring pr. køreplanstime (kr.)**



Varer og tjenesteydelser Løn

Varer og tjenesteydelser Løn

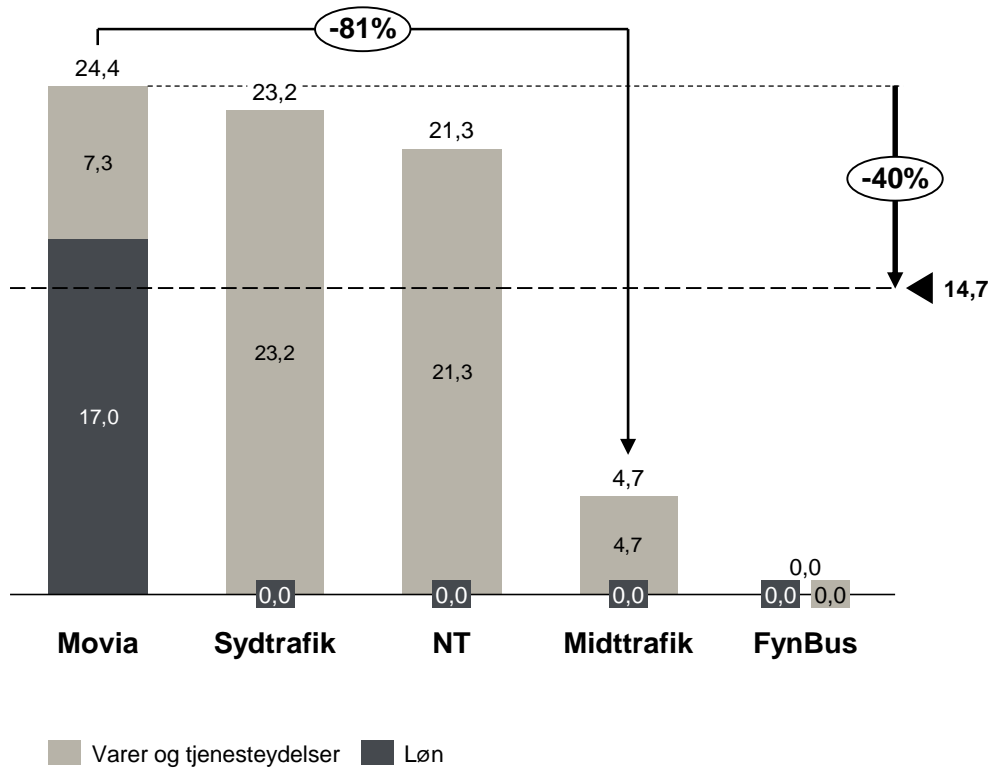
Omkostninger til kampagner og markedsføring dækker over kampagne- og marketingaktivitet. Movia har i modsætning til de øvrige selskaber også markedsføringsudgifter i DOT (det daværende Hovedstadssamarbejde), som i denne analyse ligger under aktiviteten eksternt samarbejde.

Omkostningerne til analyser og henvendelser fra passagerne trækker en del ressourcer hos Movia i forhold til de øvrige trafiksselskaber men har relativt lille volumen

Movia har større omkostninger pr. passager til analyser og henvendelser fra passagerer end de øvrige trafiksselskaber. Området udgør kun en lille del af Movias samlede omkostninger

Movia er ikke i særlig grad belastet af sager i Ankenævnet

Omkostninger til passagerhenvendelser og analyser pr. 1.000 passagerer (kr.)



Antal klager til ankenævn i 2015

Metroservice	Selskab (indklaget)	217
DSB	Selskab (indklaget)	28
MOVIA	Selskab (indklaget)	26
Midttrafik	Selskab (indklaget)	15
DSB S-tog a/s	Selskab (indklaget)	11
ARRIVA	Selskab (indklaget)	6
Lokalbanen A/S	Selskab (indklaget)	4
NT	Selskab (indklaget)	3
Rejsekort A/S	Selskab (indklaget)	1
Abildskou A/S	Selskab (indklaget)	1
DSBØresund	Selskab (indklaget)	1

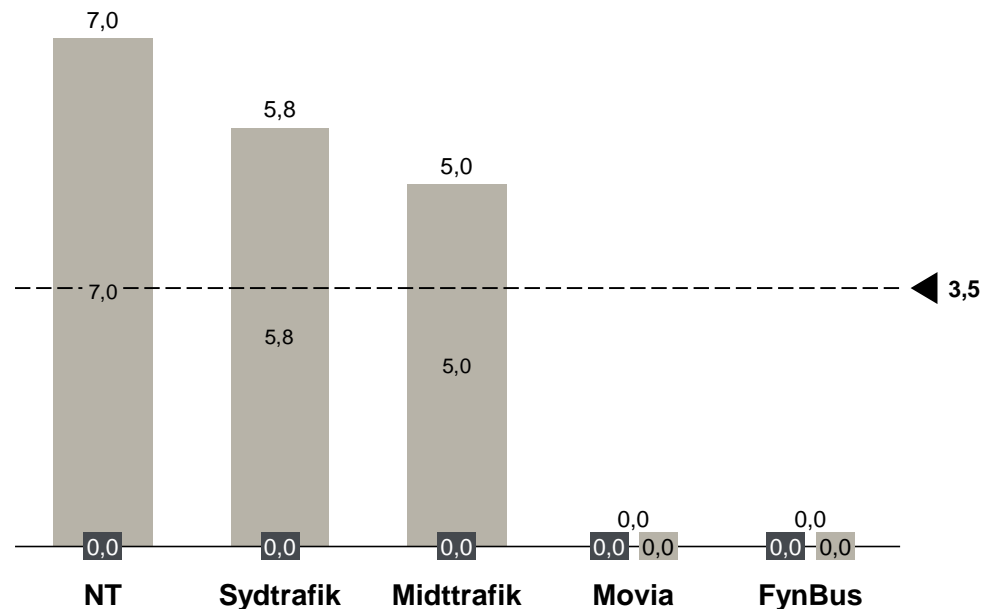
Omkostninger til rejseevaluering i form af passagerhenvendelser og analyser udgøres af back office rutetrafik, herunder ankenævnet for bus, tog og metro, klager, kvalitetssystemer for kundetilfredshed samt markeds- og effektanalyser.

## Drift af rutebilstationer er alene et fænomen vest for Lillebælt

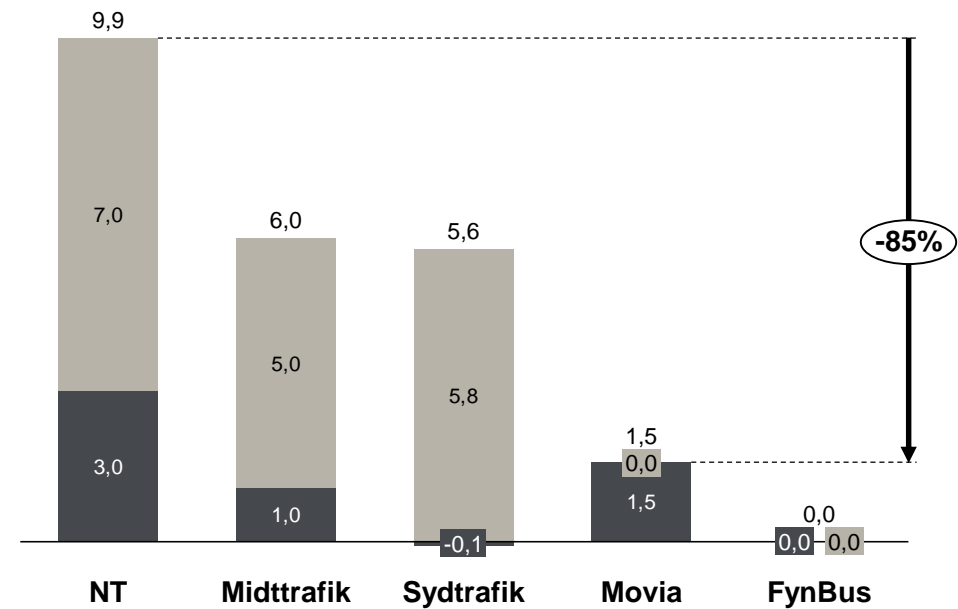
Movia driver ikke rutebilstationer, hvilket friholder selskabet for væsentlige omkostninger ift. øvrige selskaber

På en del rutebilstationer er også chaufførfaciliteter. Tages disse i betragtning, cementeres billedet, da rutebilstationerne generelt er væsentligt dyrere end chaufførfaciliteter

Omkostninger til drift af busterminaler eller rutebilstationer pr. køreplanstime (kr.)



Omkostninger til drift af busterminaler eller rutebilstationer og chaufførlokaler pr. køreplanstime (kr.)



■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

■ Rutebilstationer ■ Chaufførfaciliteter (netto u.løn)

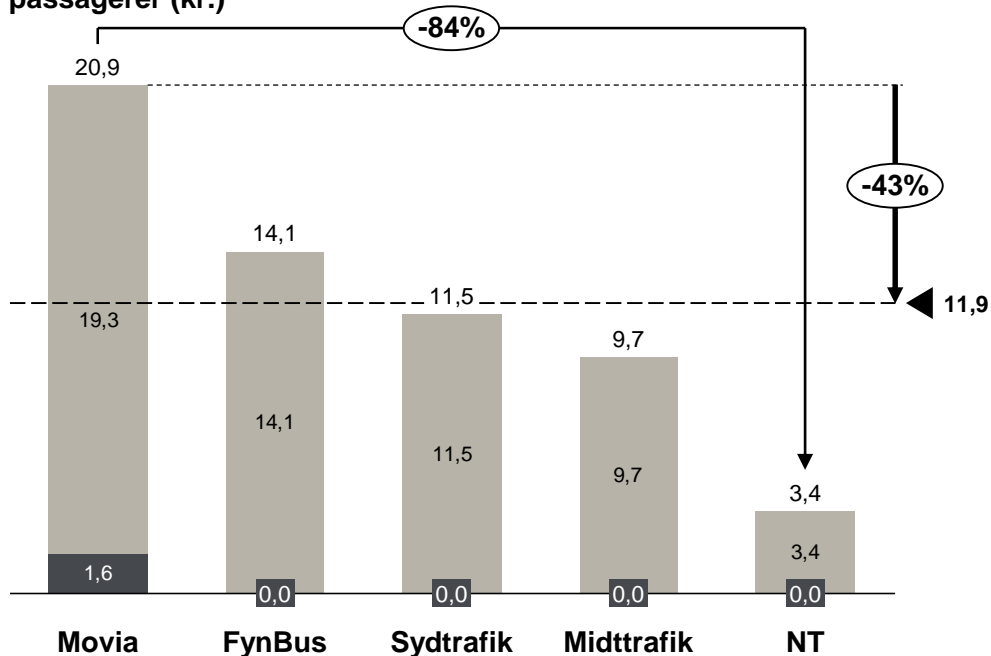
Omkostninger til drift af rutebilstationer dækker over driften af større rutebilstationer, mens mindre rutebilstationer regnes som chaufførlokaler i dette benchmark.

## Der er faldende omkostninger til de digitale tjenester – men fra et højt niveau

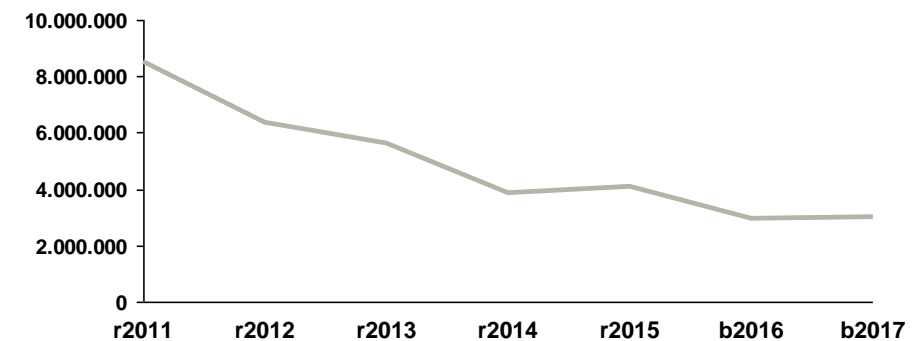
Movia er generelt mere til stede på de digitale platforme og har således også større omkostninger til digitale tjenester

Movias omkostninger til digitale tjenester har generelt været faldende over den seneste periode og fylder stadig mindre i de samlede omkostninger

Omkostninger til digitale tjenester før, under og efter rejse pr. 1.000 passagerer (kr.)



Udvikling i omkostninger til digitale tjenester før, under og efter rejse (uden løn) (kr.)



— Varer og tjenesteydelser

Der budgetteres i 2016 og 2017 med omkostninger på omkring 3 mio. kr. til digitale tjenester før, under og efter rejse, hvilket betyder, at disse nu udgør under 1 pct. af de samlede omkostninger for Movia.

■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

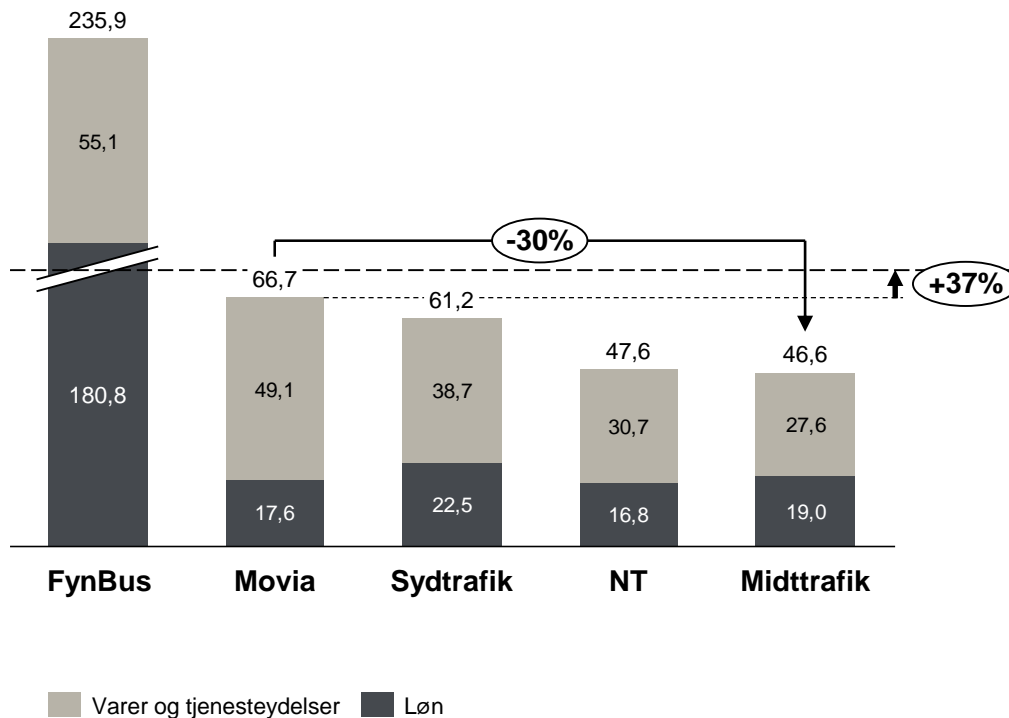
Omkostninger til digitale tjenester før, under og efter rejse dækker over mobile platforme og apps, markedsføring af digitale løsninger samt hjemmesider.

# Trafikinformation består primært af opgaver, der løses eksternt

Movia bruger ca. 30 pct. mere på trafikinformation pr. passager end det trafiksselskab, der har færrest omkostninger pr. passager

Movias lønomkostninger er umiddelbart lave. De fleste omkostninger til trafikinformation knytter sig til systemer, der understøtter den centrale trafikinformation

Omkostninger til trafikinformation pr. 1.000 passagerer (kr.)



Udspecificering af omkostninger til trafikinformation (kr.)

	Varer og tjenesteydelser	Løn
<b>Central trafikinformation</b>	<b>10.344.930</b>	<b>331.755</b>
Rejseplanen		
Pubtrans		
Trafik IT og Trafikinfo		
<b>Decentral trafikinformation</b>		<b>20.458</b>
<b>Monitorere trafikken og give trafikinfo</b>		<b>3.227.413</b>
<b>Samlet</b>	<b>10.344.930</b>	<b>3.579.626</b>

Movias lønkroner går primært til monitorering af trafikken, hvilket anses for relativt effektivt ift. de øvrige trafiksselskaber.

Omkostningerne til trafikinformationssystemerne er relativt høje og over 50 pct. højere end de billigste.

Omkostninger til trafikinformation består af central og decentral trafikinformation samt monitorering af trafikken og at give trafikinfo. Under disse kategorier ligger bl.a. udgifter til Rejseplanen.



## 3 ØVRIGE ADMINISTRATIVE OPGAVER

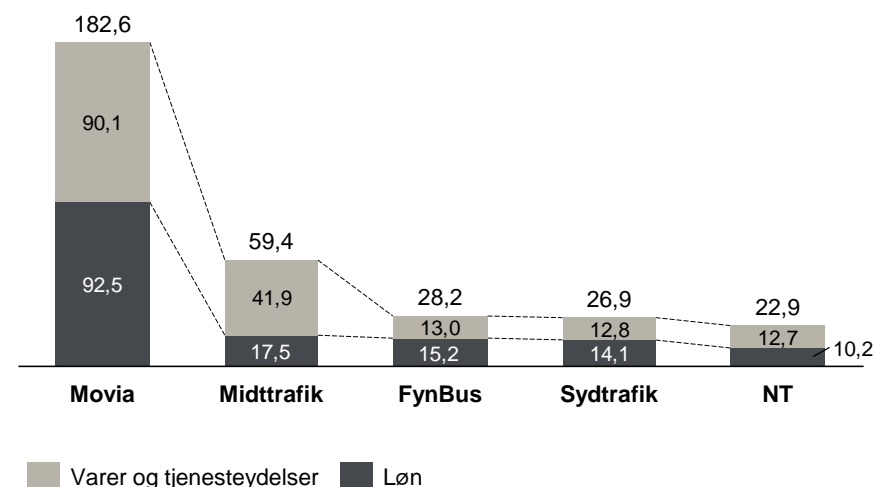
De øvrige administrative opgaver består dels af ledelsesopgaver, dels af administrative støttefunktioner. Støttefunktionerne består af IT, HR, økonomi, kommunikationsopgaver, juridisk sagsbehandling, analyseopgaver og bygningsdrift. Udover støttefunktioner indgår projekt- og udviklingsopgaverne også i dette område, uanset at en række af projekterne reelt understøtter kerneopgaverne. Denne opgørelse er ført konsekvent igennem for alle trafikelskaberne.

### Overordnede konklusioner på benchmark

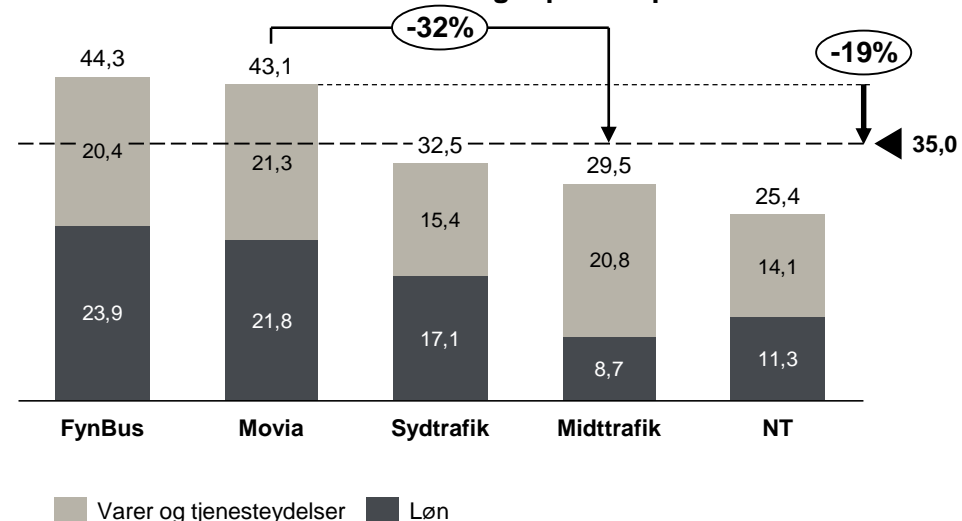
De øvrige administrative omkostninger udgør den største andel af Movias samlede udgifter og er derfor alene som følge af volumen særlig interessant. Generelt bør der for administrative støttefunktioner være stordriftsfordele. Som det fremgår, træder de ikke frem, når man benchmarker udgifterne under ét i forhold til køreplanstimer.

Det er især udgifterne til ledelse og projekter og udvikling, som vejer tungere end de øvrige trafikelskaber. Nogle aktiviteter i projekter og udvikling kan forventes at have en positiv effekt på Movias økonomi på længere sigt.

Samlede administrative omkostninger (mio. kr.)



Samlede administrative omkostninger pr. køreplanstime

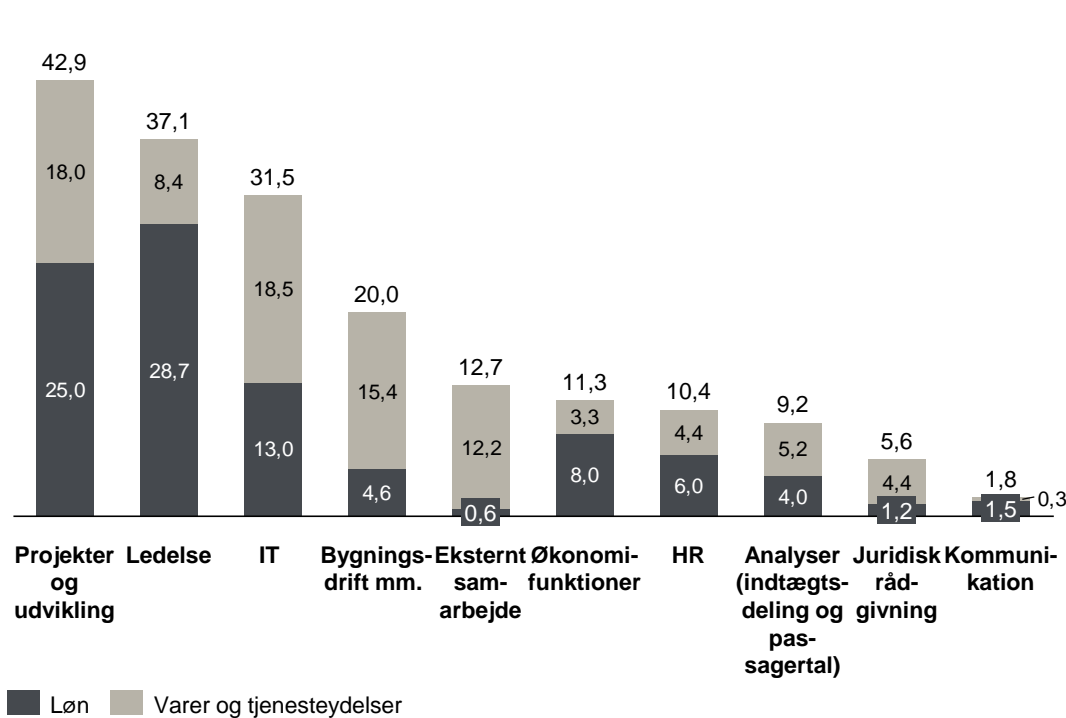


# Overblik – benchmark for øvrige administrative omkostninger (II/II)

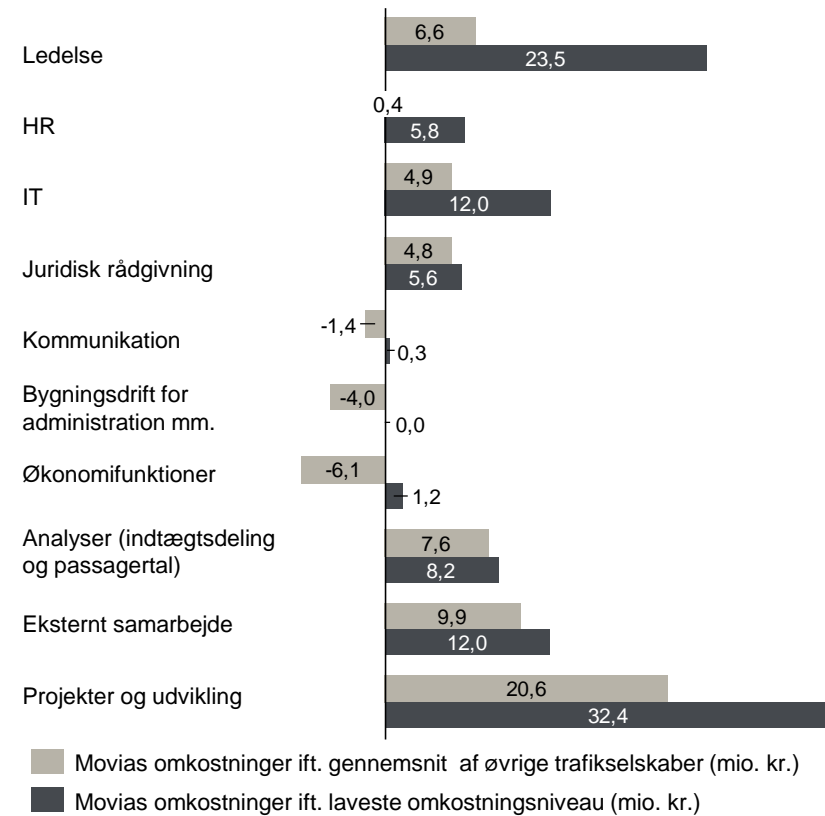
Projekter/udvikling samt udgifter til ledelse og IT fylder relativt den største andel af de samlede øvrige administrative omkostninger

Der er flere relevante områder at undersøge potentialet i at forbedre, herunder ledelsesomkostninger samt projekter og udvikling

**Fordeling af Movias samlede omkostninger til administration (mio. kr.)**



**Movias merudgifter ift. omkostningsniveau pr. køreplantime (mio. kr.)**

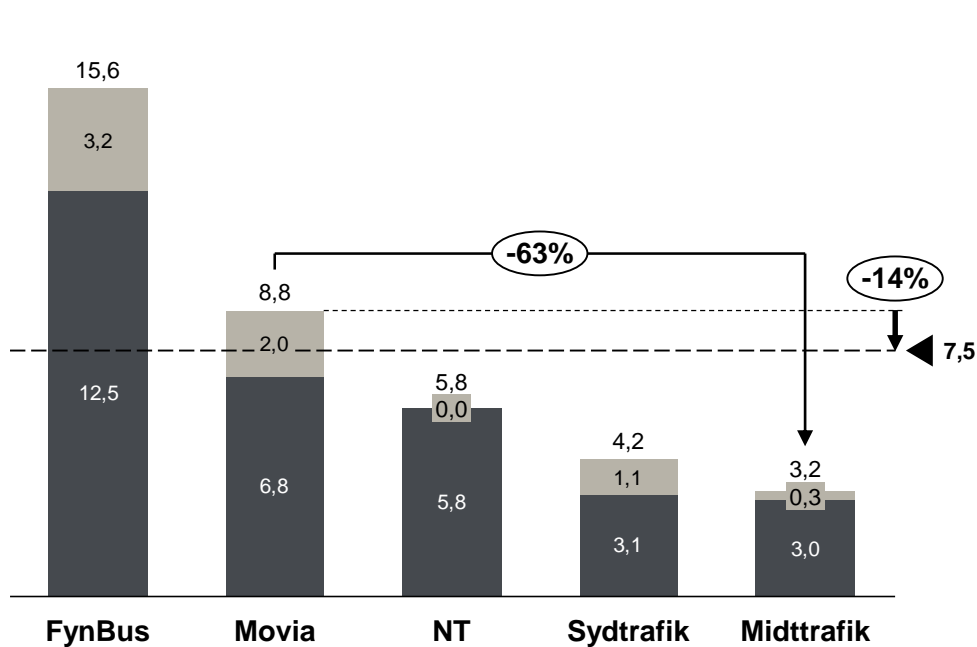


# Omkostninger til ledelse har et relativt stort omfang hos Movia

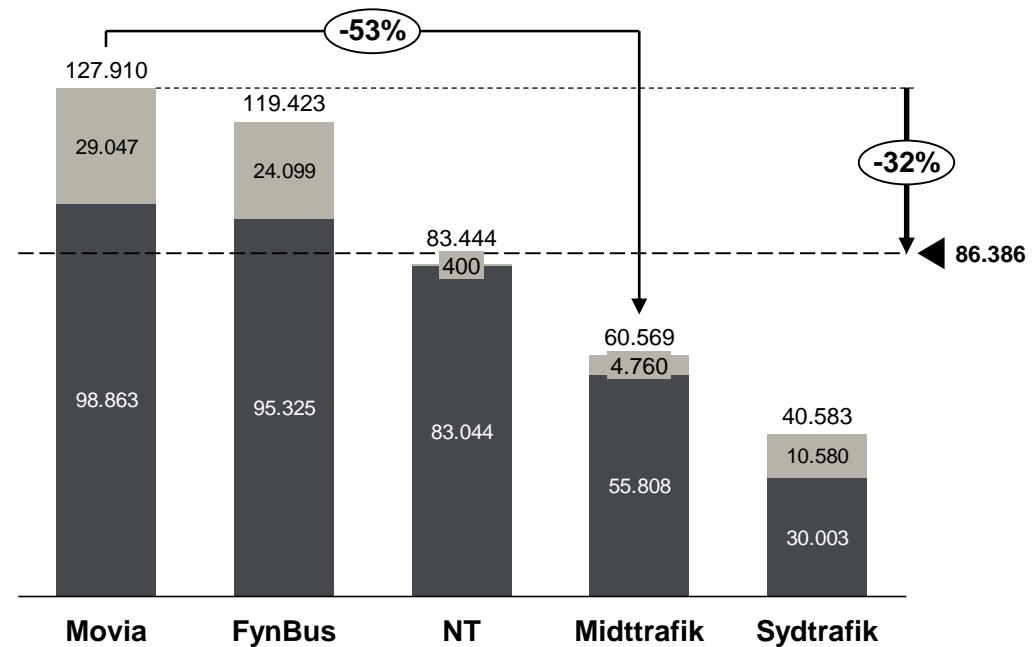
Movia har større omkostninger til ledelse end de fleste andre trafikkselskaber ift. antallet af køreplanstimer

Movia har de største omkostninger til ledelse pr. årsværk. I 2015 var i alt 17 ledere (direktør, centerchef, områdechef), hvilket giver et ledelsesspænd på omkring 16 medarbejdere pr. leder\*

Omkostninger til ledelse pr. køreplanstime (kr.)



Omkostninger til ledelse pr. årsværk (kr.)



Varer og tjenesteydelser Løn

Varer og tjenesteydelser Løn

Omkostninger til ledelse udgøres af aktiviteter med omkostninger til bestyrelse og repræsentantskab sekretariatsopgaver, mødeaktivitet samt lederlønninger. Da trafikkselskaberne ikke har samme organisering, er der en vis usikkerhed i, hvad der er medregnet i ledelselønningerne.

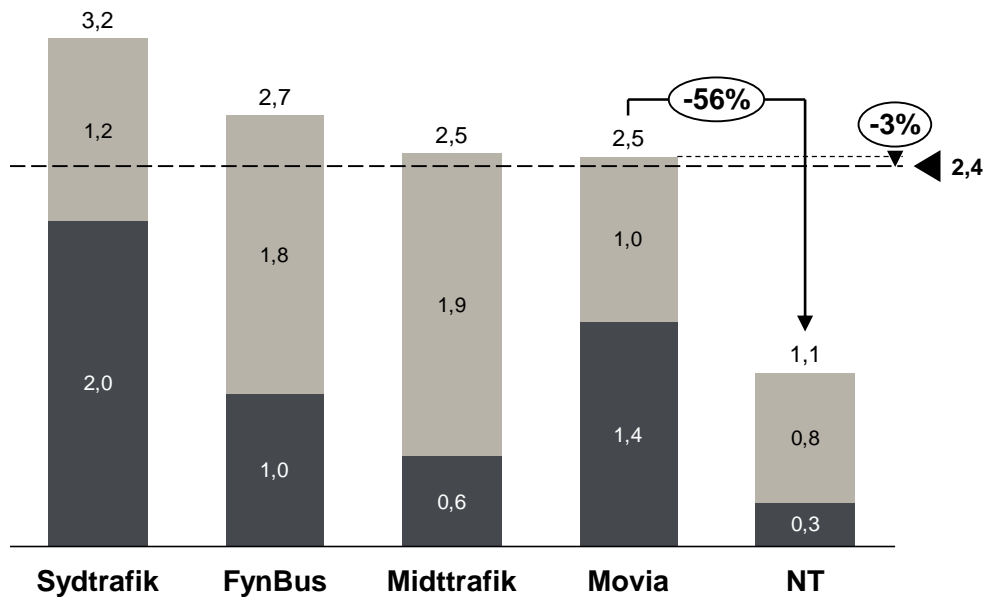
\* Ledelsesspændet er beregnet eksklusiv flextrafik's afdelinger. Direktør, centerchefer og områdechefer er medregnet, mens funktionsledere ikke er medregnet.

# Movias HR-omkostninger ift. køreplanstimer ligger på gennemsnittet, men ligger over gennemsnittet sammenlignet med antal årsværk

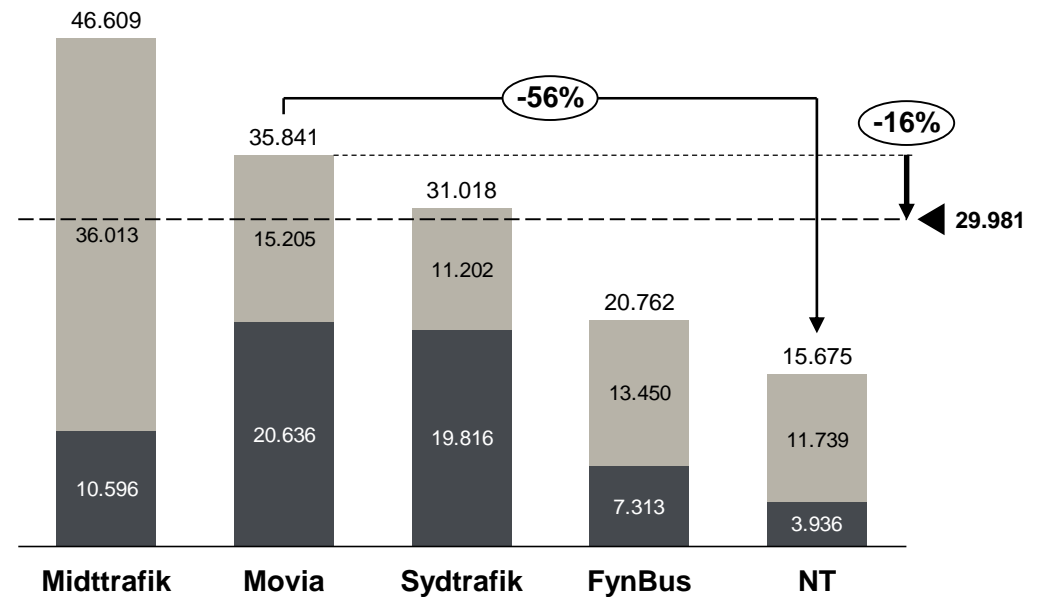
Movias omkostninger til HR ligger på omkring gennemsnittet for trafiksselskaberne i Danmark

Movia ligger over gennemsnittet for omkostninger til HR, når de sammenholdes med antallet af årsværk. Omkostninger til uddannelse udgør over halvdelen af omkostningerne

Omkostninger til HR pr. Køreplanstime (kr.)



Omkostninger til HR pr. årsværk (kr.)



■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

■ Varer og tjenesteydelser ■ Løn

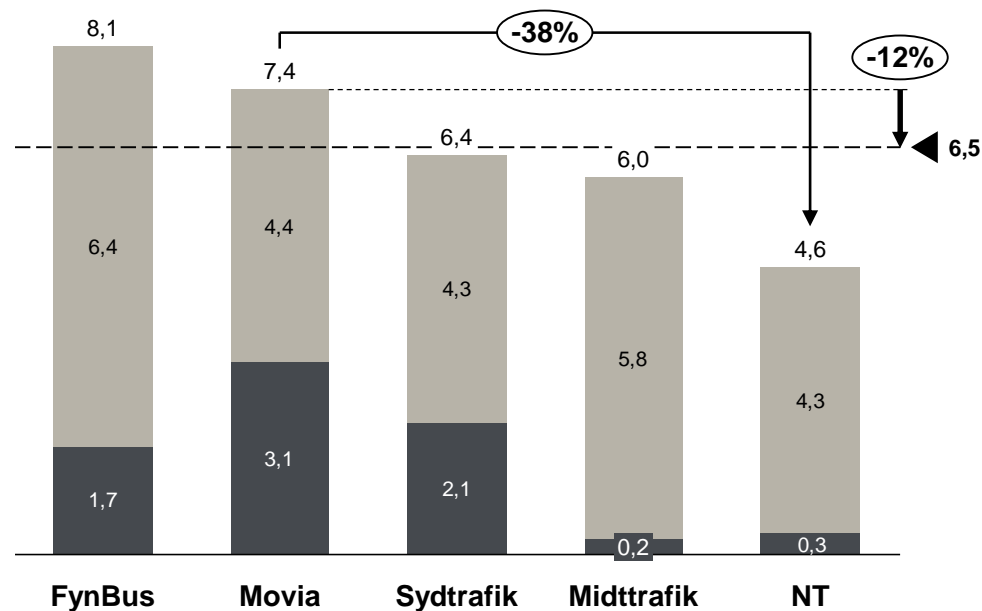
Omkostninger til HR dækker over HR-ydelser for eksterne parter, HR-administration og udvikling, håndtering af CSR-aktiviteter samt uddannelse af medarbejdere og af operatører.

## IT-omkostningerne er af et betydeligt omfang

Movias IT-omkostninger er relativt set blandt de højeste. Andre trafiksselskaber har i højere grad outsourcet deres IT-drift, hvilket afspejles i lønomkostningerne

Over halvdelen af Movias omkostninger til IT går til systemforvaltning

### Omkostninger til IT pr. køreplanstime (kr.)



### Udspecificering af IT-omkostninger (kr.) \*

	Varer og tjenesteydelser	Løn
Informationssikkerhed	3.898.386	220.593
Ledelsesinformation	349.300	1.463.155
Problemmanagement		10.219
Servicedesk	5.470.597	2.818.215
Systemforvaltning	8.760.883	8.522.095
<b>Samlet</b>	<b>18.479.166</b>	<b>13.034.277</b>

2/3 af lønkronerne anvendes på systemforvaltning (intranet, GIS, rejsekort administration mm.), hvilket sammenlignet med køreplanstimer er mere end, hver af de øvrige trafiksselskaber i det hele taget bruger på IT.

En del af omkostningerne i servicedesken er til indkøb, som er afholdt i året og ikke afskrevet, hvilket kan give udsving fra år til år.

Omkostninger til IT indeholder omkostninger til informationssikkerhed, ledelsesinformation, problem management, servicedesk og systemforvaltning, herunder GIS, intranet licenser mm.

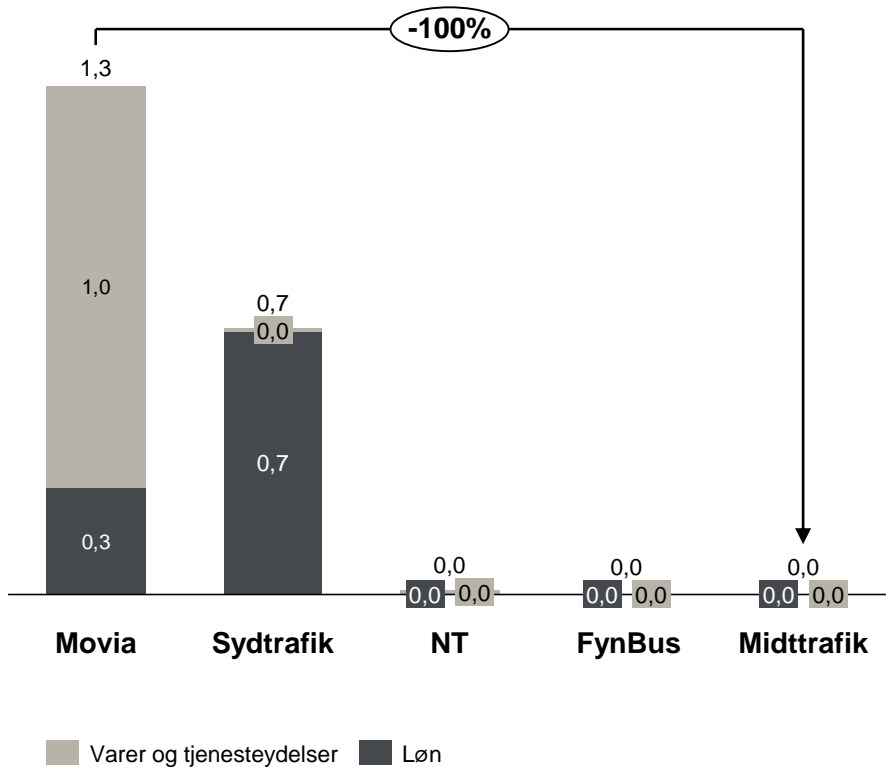
\* En del af lønomkostningerne til systemforvaltning hos Movia kan være registreret i forvaltningen af systemer, som er relevante for administration og drift af daglig busdrift. Uden disse registreringer ligger Movias omkostningsniveau fortsat over gennemsnittet.

# Udgifterne til juridisk rådgivning varierer betydeligt henover årene

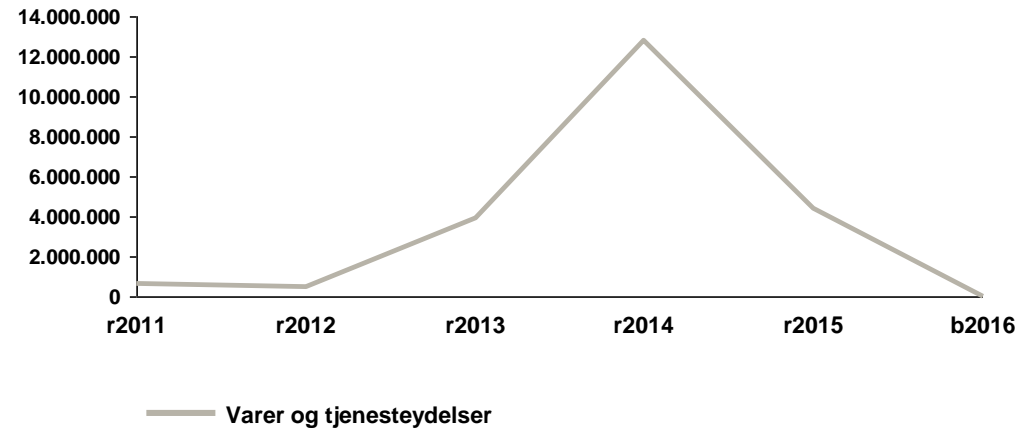
Movia bruger flest penge på juridisk rådgivning af alle

Enkelte store sager har i høj grad drevet omkostningerne for juridisk rådgivning

Omkostninger til juridisk rådgivning pr. køreplanstime (kr.)



Omkostninger til juridisk rådgivning 2011-2016



Udviklingen i omkostningerne til juridisk rådgivning viser, at store sager med afvikling i 2013-2015 har drevet omkostningerne til denne post i form af køb af advokatbistand.

Det har ikke været muligt at afdække lønomkostninger til juridisk rådgivning i perioden.

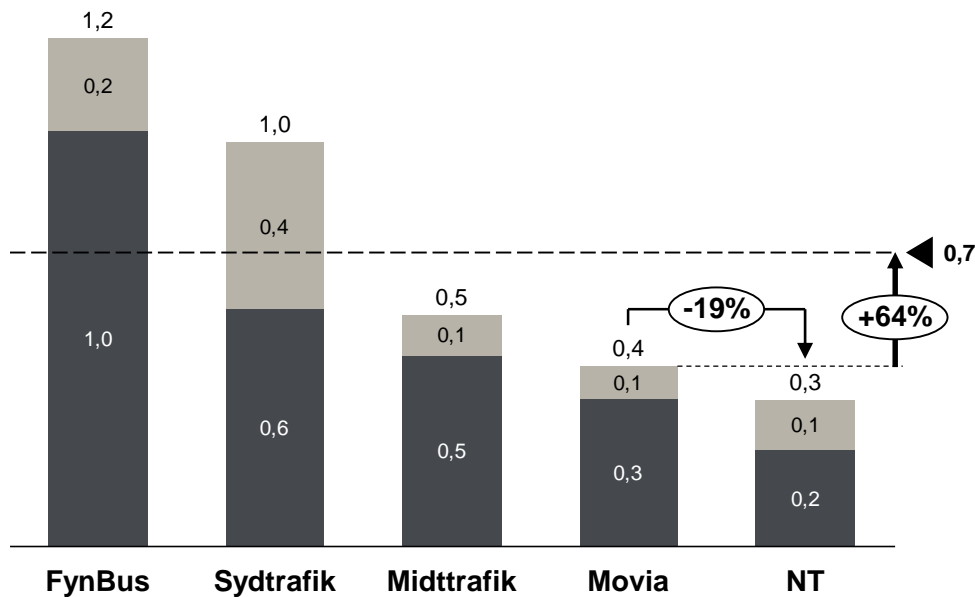
Omkostninger til juridisk rådgivning dækker over juridiske ydelser ifm. med eksempelvis enkeltstående sager.

# Movias omkostninger til kommunikation er lave sammenlignet med de øvrige selskaber

Movia har færrest omkostninger pr. køreplanstime til kommunikation blandt trafikkselskaberne

Kommunikation udgør i alle trafikkselskaber en lille del af de samlede omkostninger

## Omkostninger til kommunikation pr. køreplanstime (kr.)



## De samlede omkostninger til kommunikation (1.000 kr.)

	Movia	FynBus	Sydtrafik	Midttrafik	NT
Andel af omkostninger (pct.)	0,5 pct.	1,2 pct.	1,9 pct.	0,9 pct.	0,5 pct.
Varer og tjenesteydelser	315	139	325	190	106
Løn	1.415	621	743	907	204
Samlede omkostninger	1.729	760	1.068	1.097	309

Data indikerer, at der i enhver organisation er et vist grundniveau for udgifter til kommunikation, og at der således kan opnås stordriftsfordele.

Det generelle udgiftsniveau til kommunikation udgør en lille del i alle organisationer.

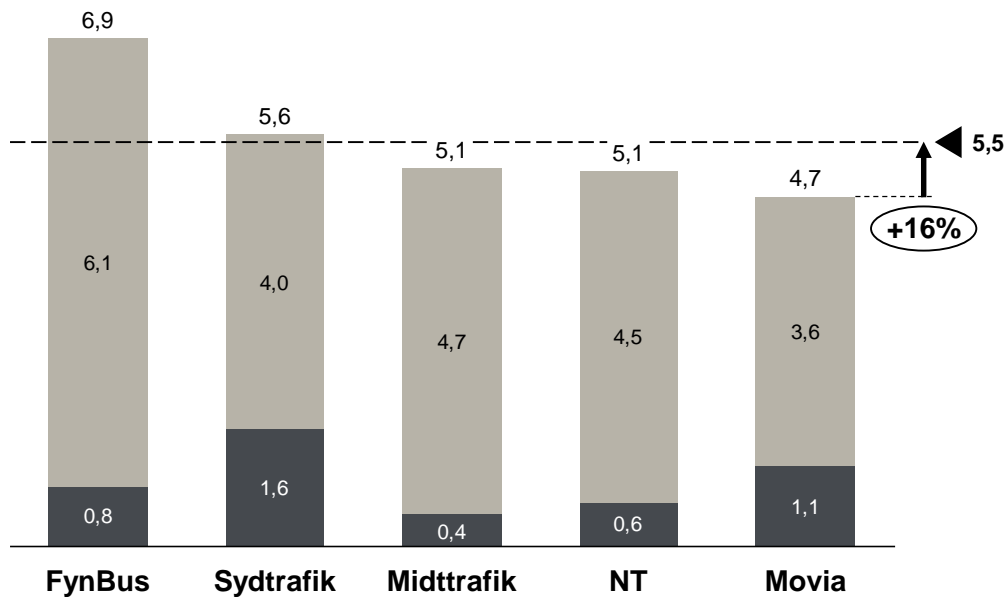
Omkostninger til kommunikation dækker over ekstern og intern kommunikation, mediehandling samt generelle kommunikationsopgaver.

# Omkostningerne til bygningsdrift er meget ensartet på tværs af trafikskaberne

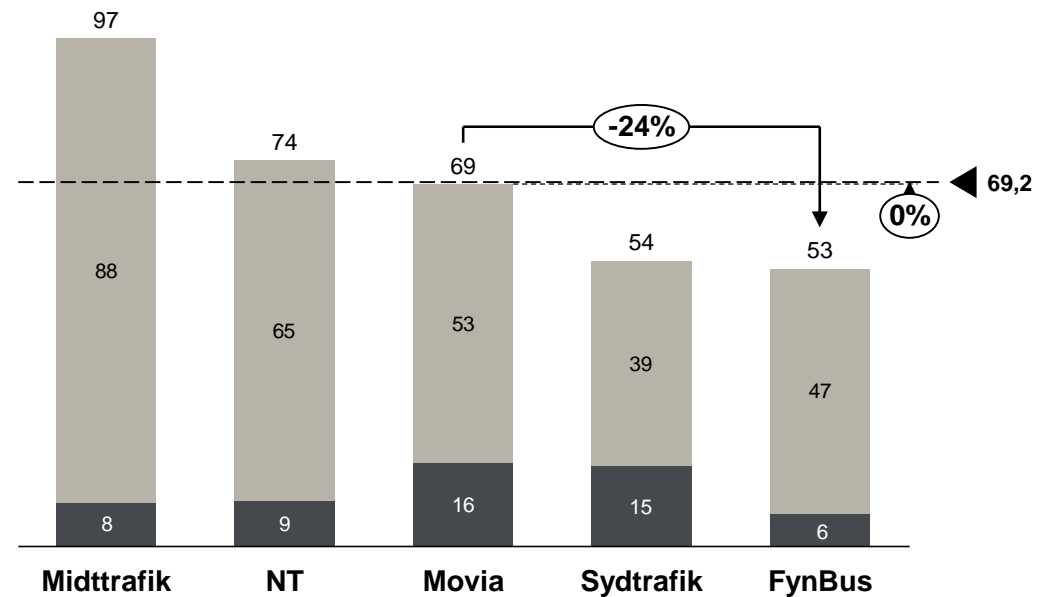
Der er generelt ikke stor forskel på, hvor store omkostninger trafikskaberne har til bygningsdrift ift. den samlede produktion

Ser vi i stedet på omkostninger pr. ansat årsværk, er omkostninger hos de små selskaber relativt mindre

Omkostninger til bygningsdrift for administration mm. pr. køreplanstime (kr.)



Omkostninger til bygningsdrift for administration mm. pr. årsværk (1.000 kr.)



Varer og tjenesteydelser Løn

Varer og tjenesteydelser Løn

Omkostninger til bygningsdrift og administration går til at sikre funktionsdygtige administrative bygningslokaler, indkøb, kantinedrift og miljøcertificeringer.

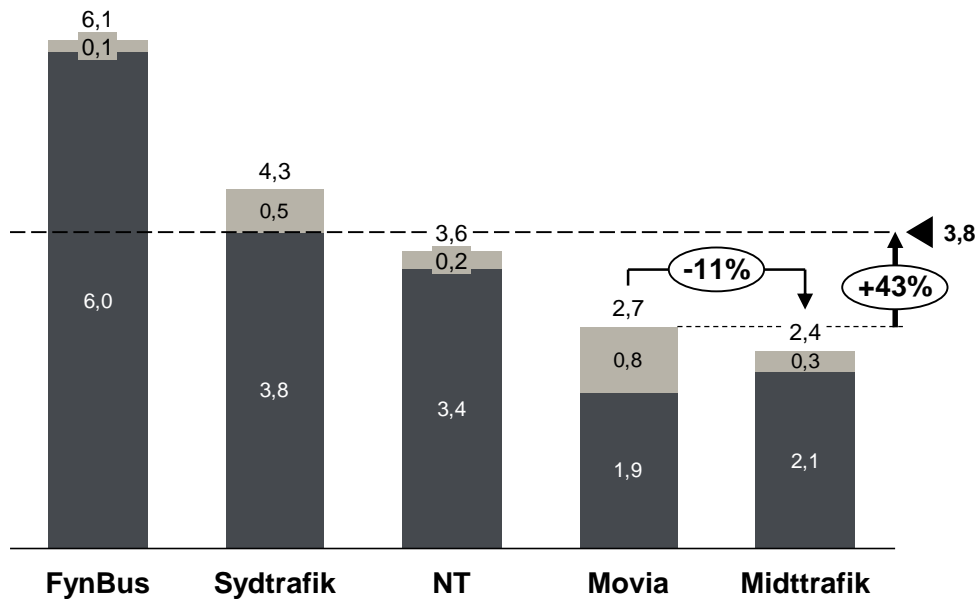


Movias økonomifunktion har færre omkostninger pr. køreplanstime og pr. årsværk, omend omkostningerne varierer relativt lidt på tværs af trafiksselskaberne ift. antallet af årsværk

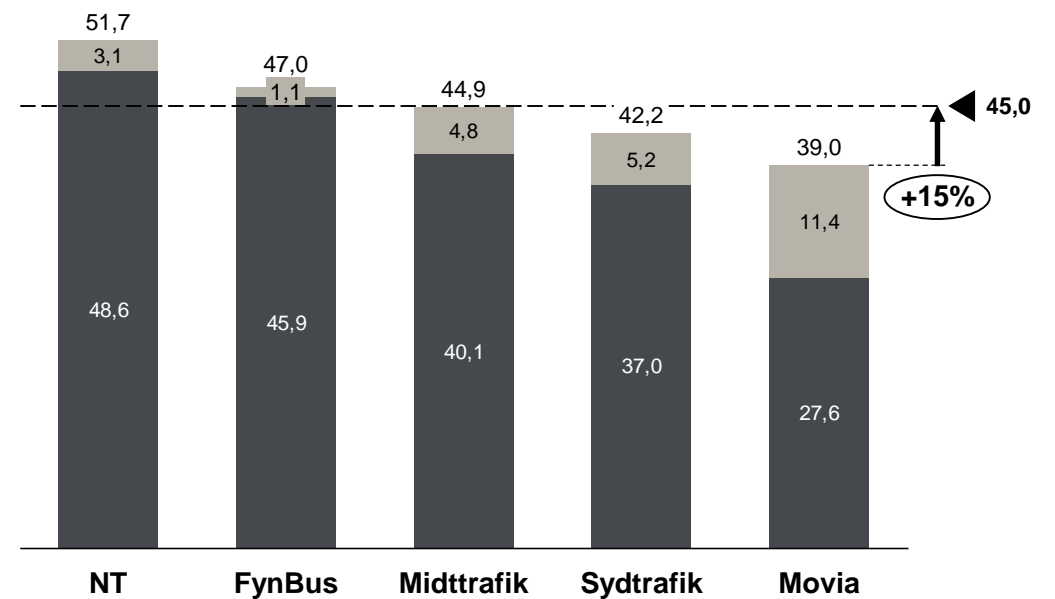
Movia har generelt relativt færre omkostninger til økonomifunktioner. Særligt på lønomkostningerne ligger Movia lavt.

Sammenligner vi i stedet med antallet af årsværk, er forskellene mellem trafiksselskaberne små. Movia har dog færrest omkostninger

Omkostninger til økonomifunktioner pr. Køreplanstime (kr.)



Omkostninger til økonomifunktioner pr. årsværk (1.000 kr.)



Varer og tjenesteydelser Løn

Varer og tjenesteydelser Løn

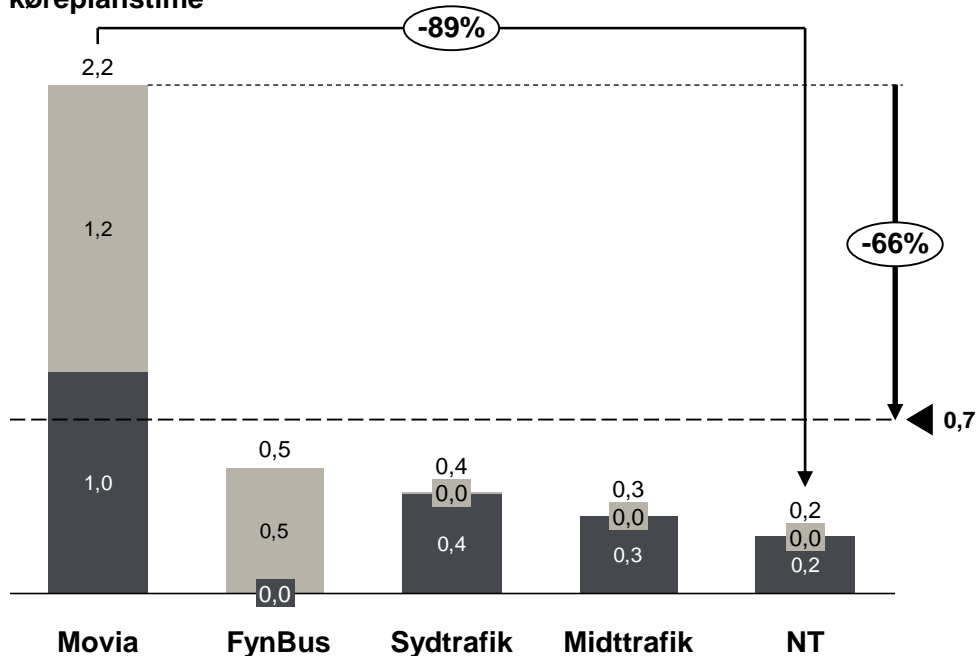
Omkostninger til økonomifunktionerne dækker over omkostninger til administrations- og lønbudget, bogholderi, økonomiske analyser, regnskabsydelser for eksterne parter, økonomisk rådgivning, budgetlægning, udarbejdelse af trafikbestillingsgrundlag samt udarbejdelse af årsregnskab.

# Movia har relativt høje omkostninger til at estimere passagermængder

Movia har de største omkostninger til analyser af passagermængder og indtægtsdeling blandt de fem trafiksselskaber og bruger ca. fem gange så meget som gennemsnittet af de øvrige trafiksselskaber

Størstedelen af Movias omkostninger går til at estimere passagermængder

## Omkostninger til analyser (indtægtsdeling og passagertal) pr. køreplanstime



## Udspecificering af omkostninger til analyser (indtægtsdeling og passagertal)

	Varer og tjenesteydelser	Løn
Analysemodeller	62.500	209.706
Indtægtsdeling	779.998	1.118.427
Passagermængder	4.349.327	2.236.483
Takster		460.666
<b>Samlet</b>	<b>5.191.825</b>	<b>4.025.282</b>

Movia bruger flere midler på opgørelse af passagermængder end de øvrige trafiksselskaber men har også mere præcise passageropgørelser. Opgørelserne bruges primært som input til at beregne indtægtsdelingen mellem buslinjer og dermed også ejerkredsen.

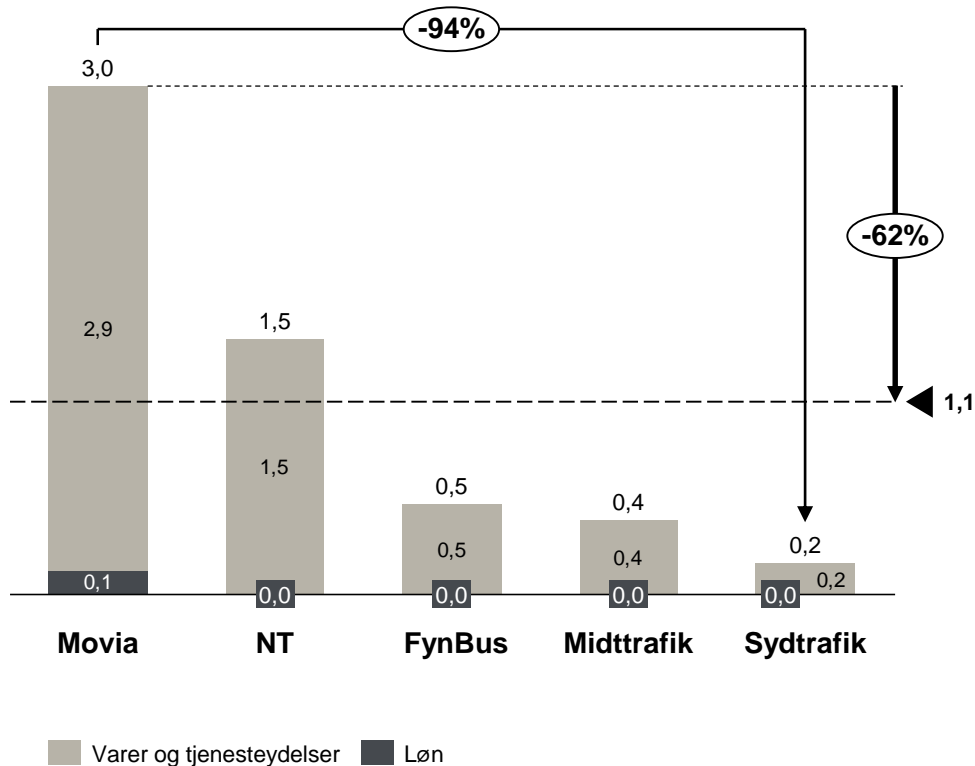
Omkostninger til analyser af indtægtsdækning og passagertal indeholder omkostninger til udarbejdelse af analysemodeller, indtægtsdeling, opgørelse og analyse af passagermængder og takstanalyser.

# Udgifterne til Hovedstadssamarbejdet er den største cost driver i det eksterne samarbejde

Movia anvender væsentligt flere midler til eksterne samarbejder end de øvrige Trafikselskaber i Danmark

Særligt Hovedstadssamarbejdet trækker store omkostninger

## Omkostninger til Eksternt samarbejde pr. Køreplanstime (kr.)



## Udspecificering af omkostninger til eksternt samarbejde

	Varer og tjenesteydelser	Løn
Bus og Tog-samarbejdet	3.351.531	127.804
Deltagelse i internationalt samarbejde	143.556	126.800
Hovedstadssamarbejdet	8.206.401	294.962
Håndtering af trafikskaberne i DK	467.025	0
Rejseplanen A/S		15.792
<b>Samlet</b>	<b>12.168.513</b>	<b>565.359</b>

Hovedstadssamarbejdet står for 2/3 af de samlede omkostninger for eksterne samarbejder. Uden Hovedstadssamarbejdet har Movia dog stadig større omkostninger pr. køreplanstime til samarbejde end 4 ud af 5 af de øvrige trafikskaber.

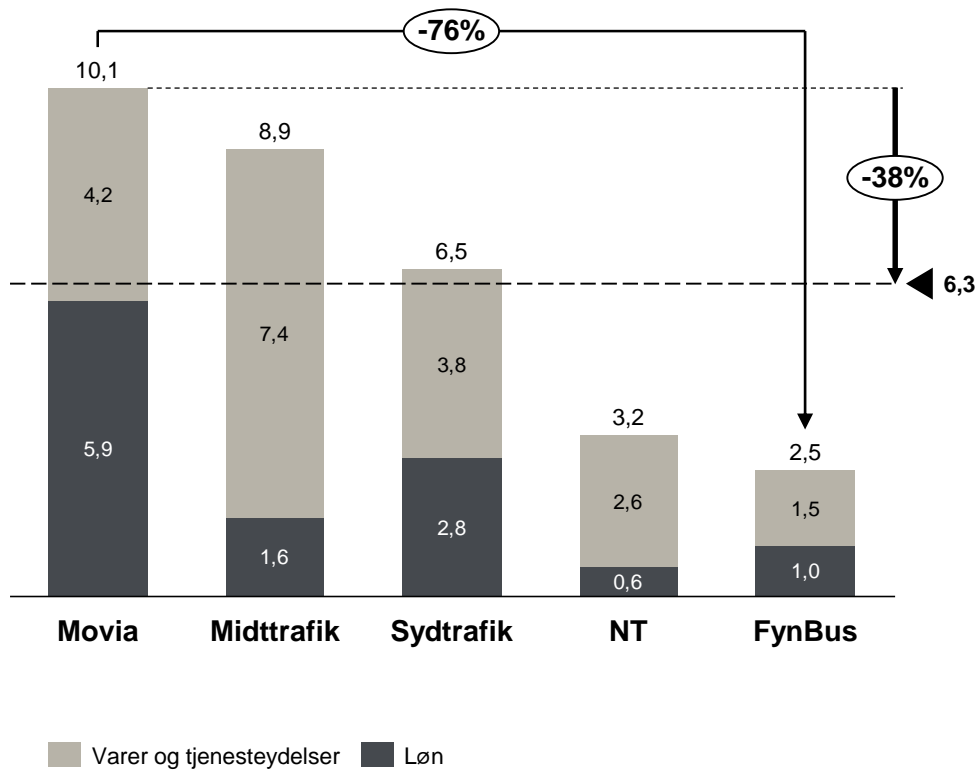
Omkostninger til eksternt samarbejde er bl.a. kontingenter til bus og tog, trafikskaberne samt andre samarbejder såsom Hovedstadssamarbejdet.

# Movia har betydelige omkostninger til projekter og udvikling sammenlignet med de øvrige trafiksselskaber

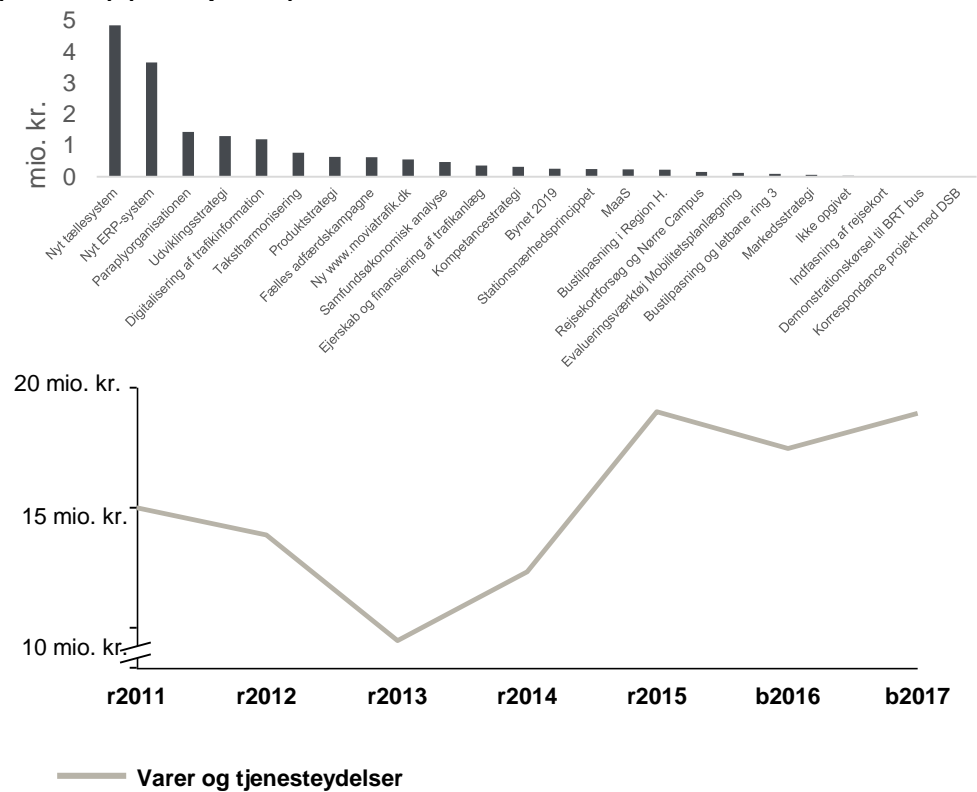
Movia har de højeste omkostninger af alle trafiksselskaber til projekter og udvikling

Et par store projekter udgør ca. halvdelen af omkostningerne, mens en række mindre projekter udgør den anden halvdel. 2015 havde det hidtil højeste omkostningsniveau for projekter. Der budgetteres med nogenlunde samme niveau de kommende år

Omkostninger til projekter og udvikling pr. køreplanstime (i kr.)



Omkostninger til projekter uden lønomkostninger aktuelt og over tid (mio. kr.) (2015-priser)



Omkostninger til projekter og udvikling dækker over strategi- og delstrategiprojekter og øvrige projekter, foruden udvikling af projektportefølje, forretning, organisation, produkter og processer.

# ANALYSE AF UDGIFTER TIL LOKALBANE

---

# 4

## TILRETTELÆGGELSE AF ANALYSEN

Idet lokalbanernes drift ikke meningsfuldt kan sammenlignes i en regressionsanalyse med øvrige privatbaner i Danmark (dertil er datagrundlaget som følge af antallet af privatbaneoperatører for begrænset), er det ikke muligt at lave en cost-analyse på tværs. Konsulenthuset Civity gennemfører derfor en vurdering af mulige potentialer for lokalbanen i forhold til de internationale erfaringer inden for togtrafik. PA gennemfører i denne del af analysen en opsamling på omkostningsudviklingen over de seneste år samt en opfølgning på fremdriften i de effektiviseringsgevinster, som det er pålagt selskabet at realisere over de kommende år.

## INTRODUKTION TIL LOKALTOG A/S

Lokaltog A/S er dannet den 1. juli 2015 ved en fusion mellem Regionstog A/S og Lokalbanen A/S.

Lokaltog driver 9 lokalbaner: Østbanen, Tølløsebanen, Odsherredsbanen, Lollandsbanen, Nærumbanen, Frederiksværkbanen, Lille Nord, Gribskov- og Hornbækbanen

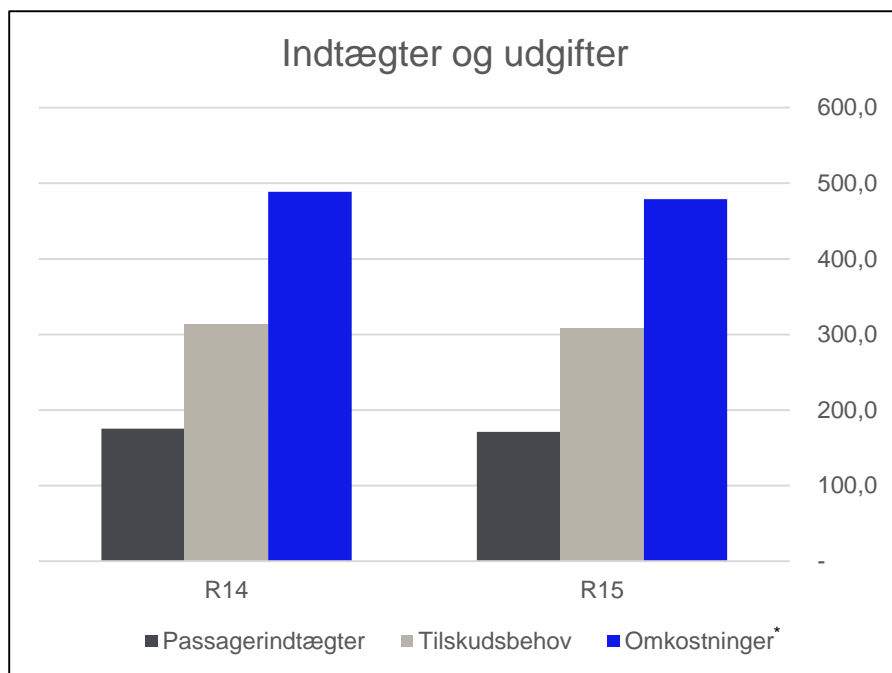
Lokaltog er ejet af Movia med 75,6 pct. og øvrige, mindre aktionærer. Lokaltog har ansvaret for drift- og vedligehold af infrastruktur (skinner, signalsystemer mv.), ejer eller leaser materiel (togsæt) og er operatør på linjen (personale). Aktiviteterne er udskilt i en række datterselskaber.

Lokaltog opererer ud fra bruttokontrakter, hvor indtægterne fra passagerne tilfalder Movia. Lokaltogs omsætning (indtægtsside) er reguleret i en kontrakt med Movia. Hertil kommer marginale indtægter, som tilfalder selskabet selv (primært billetkontrol).

Indtægterne fra passagerne er ikke tilstrækkelige til at dække Movias finansiering af Lokaltog A/S. Der er derfor en væsentlig tilskudsfinansiering fra Region Sjælland og Region Hovedstaden. Regionerne bliver i betydeligt omfang kompenseret for udgifterne til banerne via det statslige bloktilskud.



Lokaltog A/S har samlet set omkostninger for 479 mio. kr. (R15).  
De 9 baner under ét har en selvfinansieringsgrad på 36 pct..



	2014	2015
Passagerer (mio.)	10,5	10,4
Togkilometer (mio.)	7,8	7,8
Tilskud pr. passager	28,8	29,0
Tilskud pr. togkilometer	40,1	39,0

\* Omkostningerne til lokaltog består dels af kontraktbetalinger til materiel, drift af infrastruktur, anlægsinvesteringer, administration, dels af den egentlige operative drift.

Selvom der opereres med bruttokontrakter, hvor indtægterne tilfalder Movia, er der et forholdsmæssigt stort aktivitetsafhængigt tilskud for Lokaltog A/S

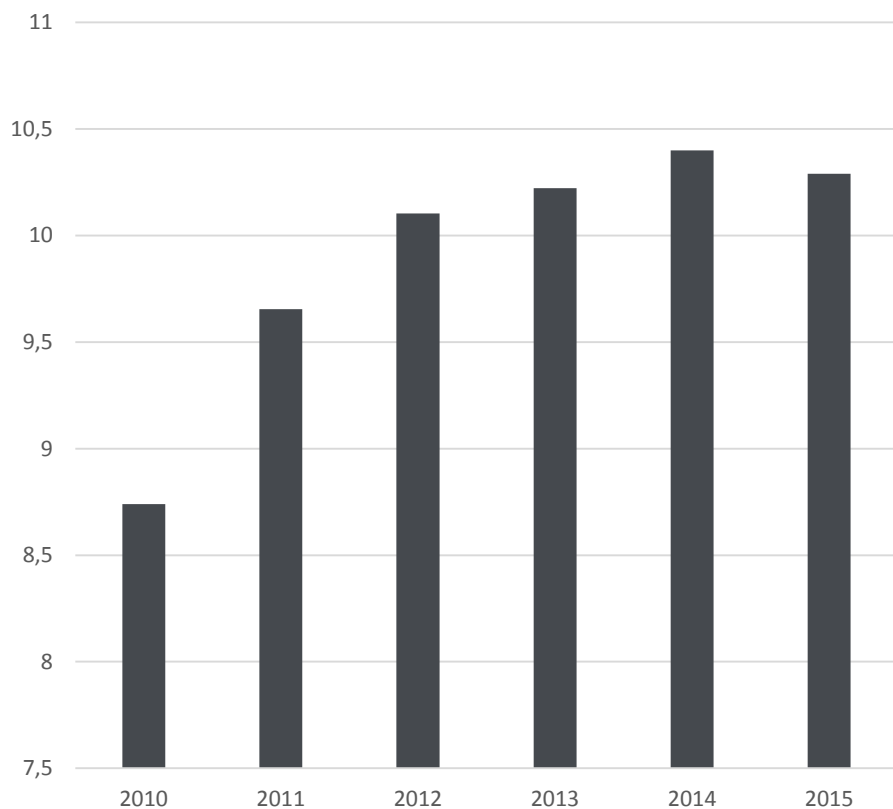
Alle passagerindtægter tilfalder Movia. Lokaltogs operatørtilskud udgøres af et fast vederlag, og et kørselsafhængigt vederlag (beløb pr. togkilometer). Hertil kommer en række tilskud, der finansierer infrastrukturen og togmateriel. Tilskuddet finansieres af Region Sjælland og Region Hovedstaden svarende til finansieringsbehovet i deres respektive områder. Forholdet mellem det faste og variable vederlag er ændret i forbindelse med indgåelse af nye kontrakter i 2016 med henblik på at sikre større ensartethed på tværs af de to driftsområder.

Finansieringsbehov Lokaltog A/S (2015) (mio. kr.)	Driftsområde Hovedstaden	Driftsområde Sjælland
Operatørudgifter, fast vederlag	64,1	92,4
Operatørudgifter, km-afhængige	100,1	89,0
Leasingudgifter	27,2	27,2
Infrastrukturtilskud	22,0	40,0
Bonus	2,8	4,0
Øvrige omkostninger	2,2	1,3
Ekstraordinære anlægsaktiviteter	6,4	
<b>Samlede omkostninger</b>	<b>224,9</b>	<b>253,8</b>
<b>Passagerindtægter</b>	<b>-103,1</b>	<b>-68,1</b>
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>121,7</b>	<b>185,8</b>
- Beregnet andel af statsligt bloktilskud	129,7	196,1

# Lokalbanerne har oplevet en stor fremgang i passagertal fra 2010 til 2014 men herefter en flad udvikling

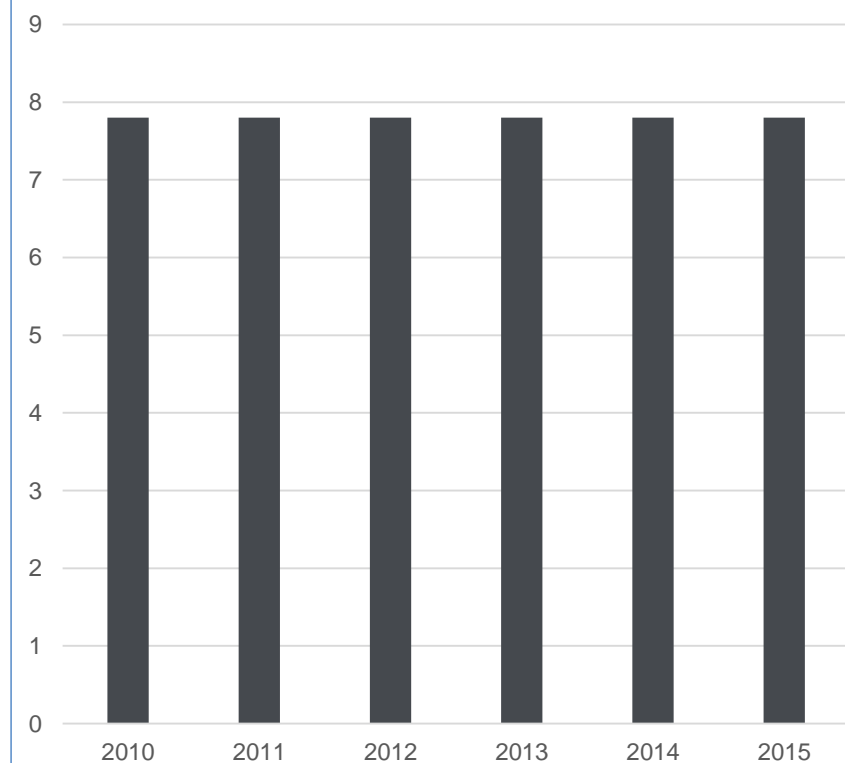
Antal passagerer er steget betydeligt i perioden

Antal passagerer i mio. (alle strækninger)



Antallet af realiserede togkilometer har været nogenlunde konstant siden 2010

Antal realiserede togkilometer (mio.)



\* Det bemærkes, at effekten af de nye regler for cross-border leasing, som også ramte lokalbanerne, bortfaldt i 2013.

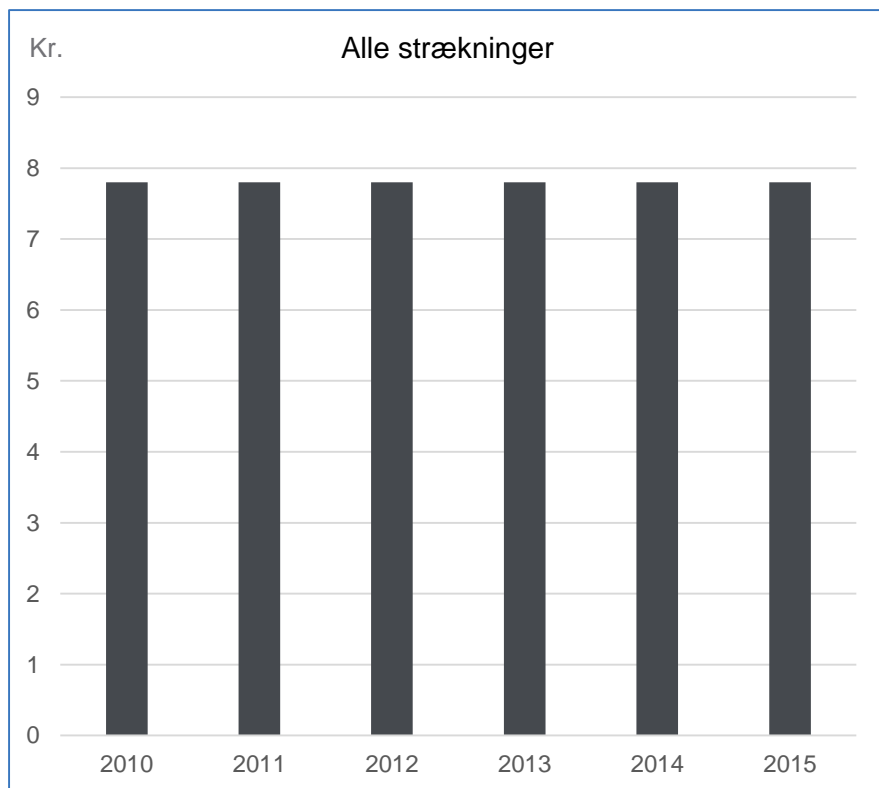


# Udviklingen i tilskudsbehovet har været faldende pga. stigende passagermængder

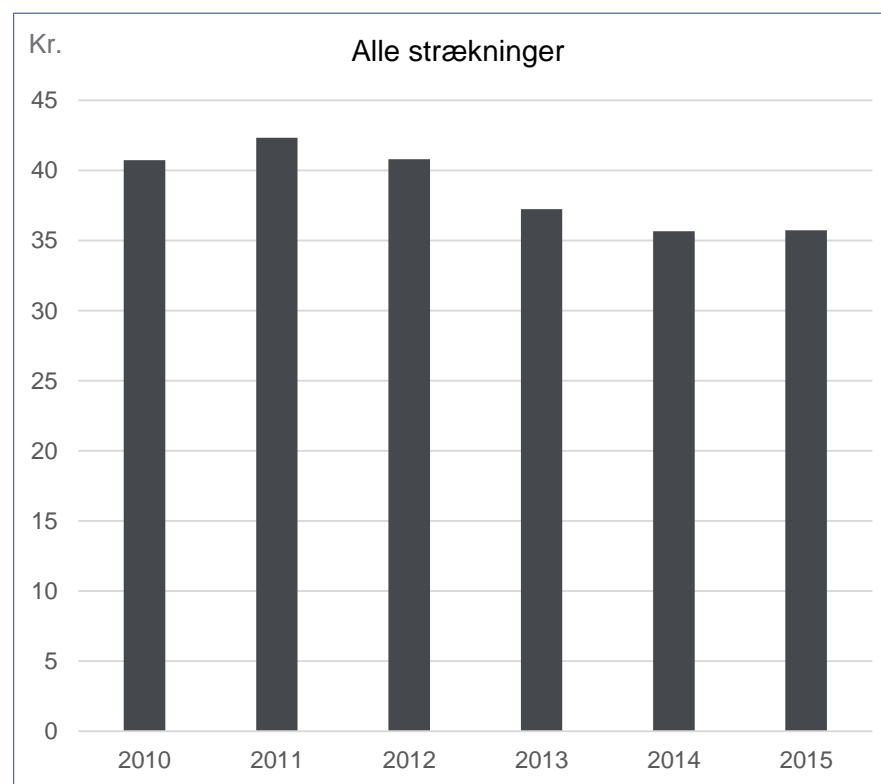
Finansieringstilskuddet pr. togkilometer toppede i årene 2011 og 2012

Stigende passagermængder har reduceret finansieringstilskuddet pr. passager henover årene

**Finansieringstilskud pr. togkilometer ekskl. anlæg 2010-2015 (2015 p/l)**



**Finansieringstilskud pr. passager ekskl. anlæg 2010-2015 (2015 p/l)**



Kilde: Egen tilvirkning på baggrund af data indberettet til Trafik- og Byggestyrelsen samt Movias egne tal.

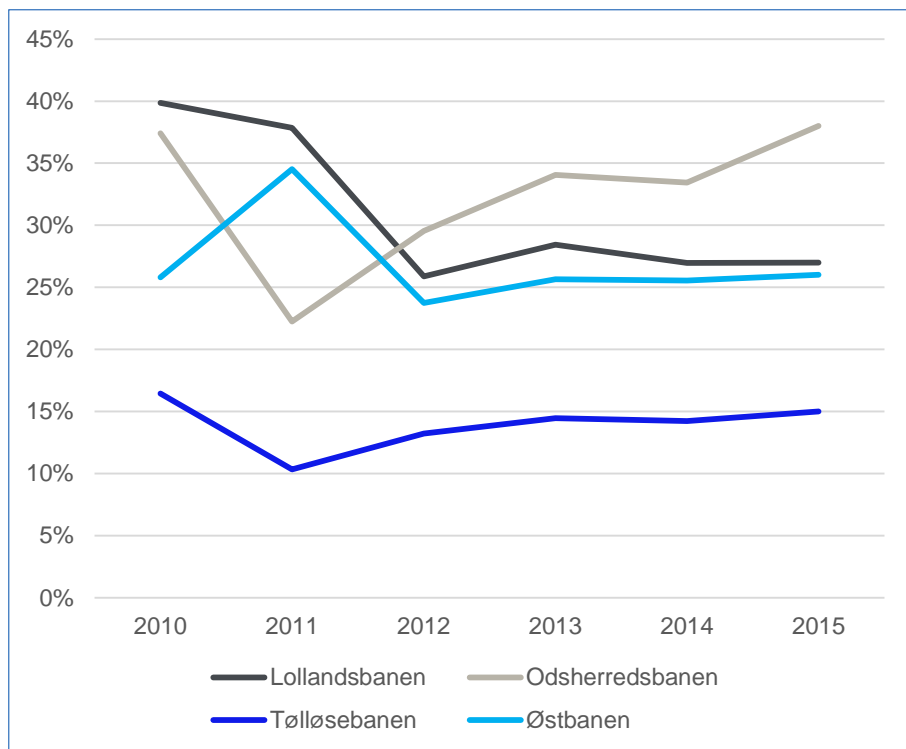
Kilde: Egen tilvirkning på baggrund af data indberettet til Trafik- og Byggestyrelsen samt Movias egne tal.

# Udvikling i selvfinansieringsgrad – Hovedstaden har generelt bedre selvfinansieringsgrad end Sjælland

Generelt er selvfinansieringsgraden lavere på Sjælland end i hovedstaden. Endvidere er der betydelige forskelle på tværs af banerne

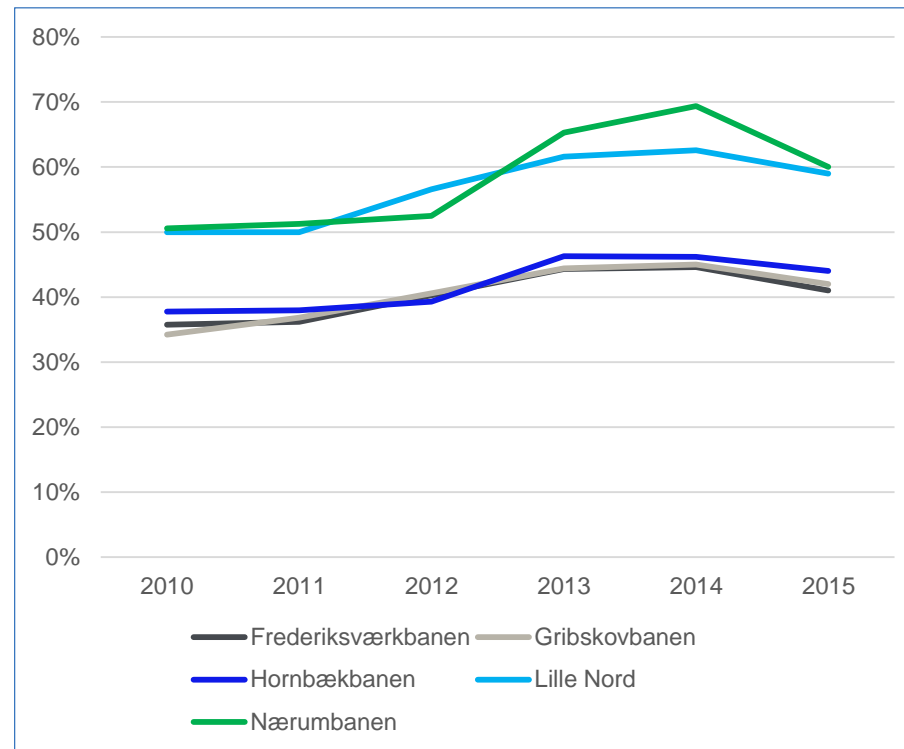
I hovedstaden er der højere niveau af selvfinansiering, og en mere ensartet udvikling på tværs af de 5 baner

## Selvfinansieringsgrad (i pct.) driftsområde Sjælland



Kilde: Egen tilvirkning på baggrund af data indberettet til Trafik- og Byggestyrelsen samt Movias egne tal.

## Selvfinansieringsgrad (i pct.) driftsområde hovedstaden



Kilde: Egen tilvirkning på baggrund af data indberettet til Trafik- og Byggestyrelsen samt Movias egne tal.

## Fusion af selskaberne og allerede besluttede effektiviseringer

I juli 2014 gennemførtes en analyse af potentialerne ved en sammenlægning af Regionstog A/S og Lokalbane A/S. Der blev dels vurderet på synergieffekterne, og dels på en række øvrige effektiviseringsgevinster som med fordel kunne implementeres af de to selskaber.

I 2014 besluttede Movias bestyrelse at gennemføre en sammenlægning af de to selskaber og danne et nyt selskab: Lokaltog A/S. I forlængelse af dannelsen af selskabet blev det pålagt Lokaltog A/S at effektivisere selskabet.

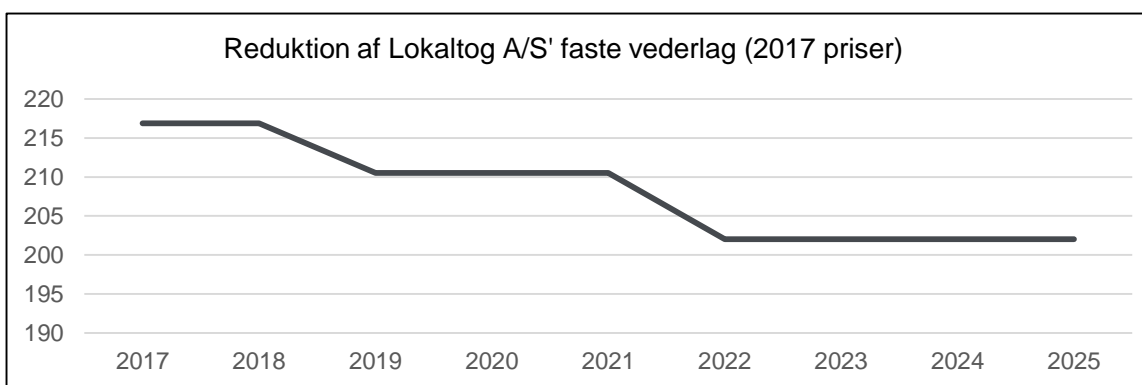
Konsulenthuset A-2 gennemførte en effektiviseringsanalyse, som pegede på en række forskellige effektiviseringsmuligheder. Det blev imidlertid besluttet af bestyrelsen, at Lokaltog A/S skulle have de fornødne frihedsgrader til selv at anvise, hvor effektiviseringerne kunne realiseres. Der blev derfor alene besluttet en reduktion af det faste vederlag, som "en trappe" frem mod 2025. Der er derfor i de nye kontrakter indarbejdet effektiviseringer for 15 mio. kr. årligt ved fuld indfasning svarende til 7 pct. af det faste vederlag og ca. 3 pct. af det samlede omkostningsniveau.

Det skal bemærkes, at der allerede i 2016 blev effektiviseret i den gamle kontrakt med 5 mio. kr., således at der vil være en akkumuleret effektivisering ved gradvis nedsættelse af det faste vederlag på ca. 21 mio. kroner i perioden 2016-2025.

## A-2 analysen opsummeret (mio. kr.)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Synergieffekt - fusion	Fra		4	11	15	15	15
	Til		6	18	23	23	23
Effektivisering af tog og vedligehold	Fra		1	2	3	3	3
	Til		2	5	6	6	6
Togsætsudnyttelse	Fra			18			
	Til			3	3	3	3
Effektive infrastrukturinvesteringer	Fra		14	14	14	14	14
	Til		19	19	19	19	19
Fusions- og etableringsomkostninger		-12	-7	-3	-1	-1	-1
<b>Samlet potentiale</b>	Fra	<b>-12</b>	<b>11</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
	Til	<b>-12</b>	<b>19</b>	<b>41</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>

Reduktion af Lokaltog A/S' faste vederlag (2017 priser)



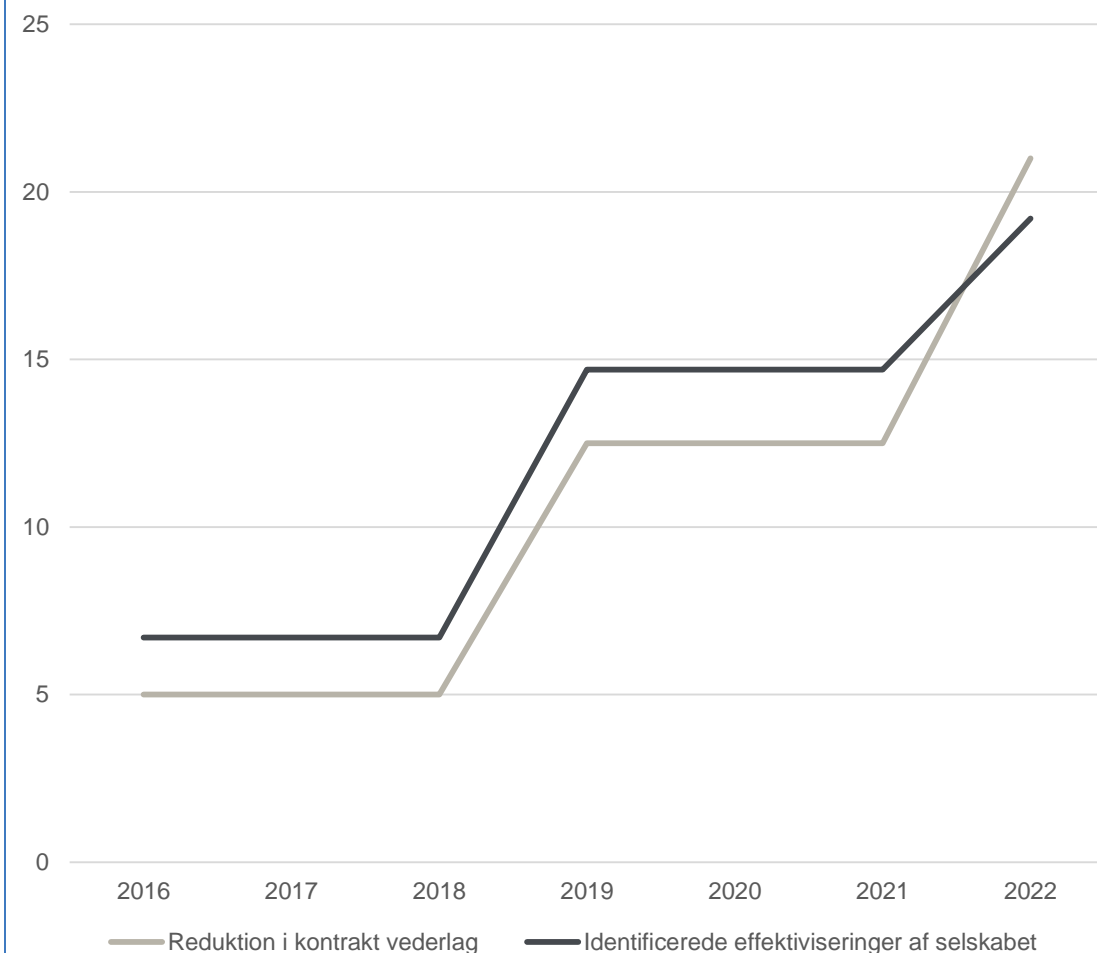
## Fremdriften i Lokaltog A/S' effektiviseringer følger den besluttede effektiviseringsprofil

I forbindelse med fusionen af Regionstog og Lokalbaneln til Lokaltog A/S er der indarbejdet reduktioner i den faste del af Lokaltog A/S' kontraktvederlag fra Movia. Effektiviseringerne er indarbejdet som en trappe i Lokaltog A/S' vederlag, og udgør samlet 21 mio. kr., når effektiviseringerne er fuldt indfaset.

Undersøgelsen af fremdriften i Lokaltog A/S har afdækket, at der allerede er tilvejebragt effektiviseringsgevinster fra 2016 med varig effekt på 6,7 mio. kr. årligt. Disse effektiviseringer vedrører dels en række administrative besparelser på løn, og dels en række effektiviseringer vedrørende diesel og forsikringer. Selskabet er derfor på nuværende tidspunkt foran den besluttede effektiviseringsprofil.

For perioden 2017-2022 er der på nuværende tidspunkt identificeret og kvantificeret effektiviseringspotentialer for 14,7 mio. kr. med virkning fra 2019 og stigende til 19,2 mio. kr. i 2022. Selskabet har derfor allerede på nuværende tidspunkt en robust plan for håndtering af de kommende års effektiviseringskrav. De kommende års planlagte effektiviseringer vil bestå af personalereduktioner, udlicitering af opgaver, justering af IT-serviceniveau i togene (internet, infosystemer mv.), optimering af ejendomme/arealer, reduceret energiforbrug og bedre indkøb.

### Fremdrift i effektiviseringer



# DYBDEANALYSER

---

# 5

## Potentialer vurderet på baggrund af benchmarkanalyser

På baggrund af de gennemførte benchmarks er der i samarbejde med Movias organisation opstillet hypoteser over mulige effektiviseringstiltag. Inden for rammerne af nærværende opgave er der blevet udvalgt 5 hypoteser, som er blevet analyseret dybere (4 på det administrative område, og 1 vedrørende de operative udgifter). Udvælgelsen er foretaget dels ud fra størrelsen på potentialerne, men også hvor let realiseringen af potentialerne forventes at være.

Hypoteser – reduktion af administrative omkostninger (mio. kr.)	Lav	Høj
Reduktion af omkostninger til stoppesteder	5	15
Sanering i aftaler om chaufførlokaler	3	7
Øget kontroltryk (flere kontrollører)	5	5
Simplificering af trafikbestillingsmodel	3	5
Bedre administration af operatøraftaler, bodsbestemmelser og digitalisering	3	3
Øget brug af data og analyser fra Rejsekort	3	6
Reducere rammen til projekter og udvikling	5	5
Omlægning og reduktion af salgskanaler	10	25
Reduktion af call center omkostninger	2	3
Sanere systemer og nedbringe IT omkostninger	2	10
Reducere ledelseslaget	Ikke estimeret	
<b>I alt</b>	<b>41</b>	<b>84</b>
Hypoteser – reduktion af operative omkostninger (mio. kr.)	Lav	Høj
Reducere antallet af kontrakter under 2000 køreplanstimer pr. bus, samt nedbringe pris i kontrakter over 704 kr. pr. køreplantage	Ikke estimeret	

## Konklusion på dybdeanalyser

<b>1</b> <b>Simplificering af trafikbestillingsmodel</b> Det anbefales at implementere en ny bestillingsmodel med ét primært bestillingstidspunkt for alle kommuner og regioner i oktober med to halvårige implementeringer ultimo juni (primær) og december (sekundær). Forslaget simplificerer Movias interne processer væsentligt, og øger indtægterne som følge af betaling for "skæve" bestillinger	<b>Mio. kr.*</b> 4,1
<b>2</b> <b>Omlægning af salgskanaler</b> Ved først at udfase muligheden for at købe billetter på SMS og herefter udfase muligheden for at købe fysiske pap-periodkort kan der frigøres 20 mio. kr. fra Movias provisionsomkostninger. Der er potentiale for at frigøre yderligere 2,5 mio. kr. ved at reducere det de fysiske salgssteder, samt 2,5 mio. kr. ved at flytte Rejsekort optankninger til automatiske aftaler	<b>Mio. kr.*</b> 20-23
<b>3</b> <b>Nedbringelse af IT omkostninger</b> Analysen viser, at der allerede er indlagt betydelige reduktioner i budgettet fra 2016 til 2017. Herudover forventes det, at omkostningerne kan reduceres ved at udfase og konsolidere en række af Movias IT-systemer. Der kan effektiviseres på projektomkostningerne ved at implementere et mere agilt projektsetup. Endelig kan lønomkostninger reduceres i forhold til benchmark.	<b>Mio. kr.*</b> 21,6 – 26,1
<b>4</b> <b>Reduktion af omkostninger til ledelse</b> Anvendte Movia den samme mængde ressourcer på ledelse pr. køreplanstimer som de øvrige trafikskelskaber er der et besparelspotentiale svarende til 5 ledere baseret på gennemsnitslønnen for en leder i Movia. Movias ledelse udarbejder selv et konkret forslag til, hvordan potentialet på ledelseslønninger kan realiseres.	<b>Mio. kr.*</b> 4,0
<b>5</b> <b>Lavere omkostninger til busoperatører</b> Movia har generelt gode kontrakter. Gennem tiltag om bedre fremkommelighed, mindre krav til materiel, fokus på udbud af dyre kontrakterheder, samt hensyntagen til infrastruktur, forventes effekter på ca. 60 mio. kr. om året. Vurderingen af effekterne er behæftet med usikkerhed og vil kunne materialisere sig over en tidshorisont op til 12 år.	<b>Mio. kr.*</b> 55-65

\* Årligt potentiale når forslaget er fuldt indfaset

# 1 Trafikbestilling – samlet overblik

En ændret trafikbestillingsproces forventes at reducere Movias omkostninger med 4,6 mio. kr.

## Hypotese: En simplificering i trafikbestillingsmodellen kan frigive arbejdstid, der i dag bruges på rådgivning af kommuner og regioner

### Baggrund:

Benchmark-analysen viste, at Movias medarbejdere i gennemsnit anvender 44 pct. flere lønomkostninger på at vejlede, rådgive og være i dialog med trafikbestillere pr. køreplanstime end øvrige trafiksselskaber.

Dybdeanalysen har fokuseret på at analysere den betydelige koordinering, der forekommer med trafikbestiller i forbindelse med trafikbestilling og ændringer i køreplaner, og i særdeleshed det afledte ressourcestræk, der forekommer når skift skal gennemføres udenom de aftalte processer. Formålet med dybdeanalysen er at komme med forslag til en simplificeret proces med øget kvalitet og reduceret ressourceanvendelse.

Nærværende økonomiske tal er inkl. en overhead på 50 pct. pr. lønkroner.

Der er i 2016 registreret 588 totale køreplansskift på tværs af 373 linjer, hvoraf 27 pct. af linjerne har oplevet mellem to og fire skift.

360 af skiftene er estimeret til at være bestillinger fra kommuner og regioner og 228 er skift fra operatører, kunder eller anden årsag.

Samlet har Movia anvendt 29.538 timer til håndtering af køreplansskift, svarende til 18 mio. kr. Dette giver en gennemsnitlig omk. pr. køreplansskift på 30.500 kr.

### Resultat af dybdeanalysen:

Der anbefales et scenarie for en ny trafikbestillingsmodel, med bestilling i oktober, som i højere grad tager hensyn til kommunernes og regionernes budgetforløb og dermed fordrer overholdelse af bestillingstidspunkt, øger kvaliteten af trafikbestillingen samt reducerer Movias interne ressourcebehov.

Den ændrede trafikbestillingsmodel tager udgangspunkt i marginale ændringer i bustrafikken. Flerårige og store strukturelle ændringer, eksempelvis i forbindelse med Metrocityringen, skal håndteres med et længere aftræk.

Realisering af gevinster som konsekvens af modellen forudsætter, at kommuner og regioner accepterer en mere ensartet rådgivning og bestillingsproces. Endvidere betyder modellen, at Movias budgetvedtagelse (som skal vedtages senest 15. september jf. bekendtgørelse fra Trafikstyrelsen) ikke i fuldt omfang vil indeholde alle kommuner og regioners bestillinger. Der vil derfor skulle allokeres ressourcer til at udarbejde et korrigeret budget, når de samlede trafikbestillinger er kendte.

### Beskrivelse af de konkrete effektiviseringsforslag:

#### Implementering af ny trafikbestillingsmodel:

En bestillingsmodel med ét primært bestillingstidspunkt for alle kommuner og regioner i oktober med to halvårige implementeringer ultimo juni (primær) og december (sekundær). Rådgivning og køreplaner kan øge kvaliteten af estimeret budgetnotat til kommuner og regioner ultimo juni, grundet stillingtagen til påvirkninger på tværs af alle 450 linjer. Dette forbedrer kommunernes og regionernes situation under de kommunale forhandlinger i aug./sept. med forventet kvalitetsløft i returnerede trafikbestillinger i oktober.

#### Intern proces- og driftsoptimering:

En ændret bestillingsmodel forventes i sig selv at skabe en simplificering af Movias processer. Det anbefales dog at udnytte denne mulighed til at optimere de interne processer og styringen heraf for at realisere det fulde potentiale. En kombineret indsats omkring ændring af trafikbestillingsmodellen samt en intern proces- og driftsoptimering er vurderet til at kunne frigive ca. 20 pct. kapacitet svarende til 3,6 mio. kr. med fuld effekt år 2019.

#### Betalt kompensation for håndtering af skæve bestillinger:

Indsatsen har det formål at begrænse mængden af skæve bestillinger vha. to virkemidler; 1) at opdrage bestillere til at afvente bestillingsbehov iht. fastlagt proces, eller 2) at få dækket Movias omkostninger til implementeringen, hvis ønsket. Det er estimeret, at potentialet for øget indtjening udgør 20.460 kr. (ekskl. rådgivningen) pr. skift svarende til totalt 0,9 mio. kr. (forudsat 40 årlige "skæve" bestillinger).

(mio. kr.) (2017 p/l)	2018	2019	2020	2021
<b>Effektiviseringsforslag</b>				
Ny trafikbestillingsmodel*		0	1,8	1,8
Intern proces- og driftsoptimering	0	0	1,8	1,8
Betaling for skæve bestillinger**	0	0	0,9	0,9
<b>Samlet bruttopotentiale</b>	0	0	4,5	4,5
Investeringer***	0		1,0	
Ressourcer til budgetkorrektio			0,4	0,4
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>	0	0	3,1	4,1

\* Movia har oplyst, at idriftsættelsen af Metrocityringen betyder, at der først forventes kapacitet til at iværksætte den nye trafikbestillingsproces fra 2020.

\*\* Estimeret at skæve bestillinger stadig har et omfang på ca. 40 årligt i ny trafikbestilling.

\*\*\* Investering i automatisering, systemintegration og støtte til proces- og driftsoptimering.

# 1 Trafikbestilling

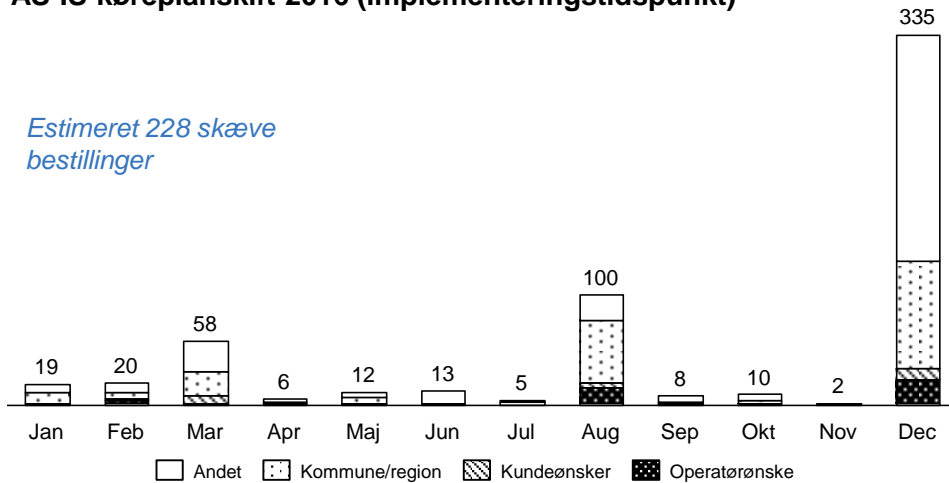
Procesændringer og intern driftsoptimering forventes at bidrage med ca. 3,6 mio. kr. fra år 2020

Den totale mængde af køreplansskift på 588 i 2016 forventes ikke ændret ved en ny trafikbestilling. Den primære forskel vil være fordelingen af implementeringen fra tre perioder i dag mod to fremadrettet samt forventet reduktion i skæve bestillinger og dermed reduceret ressourceforbrug.

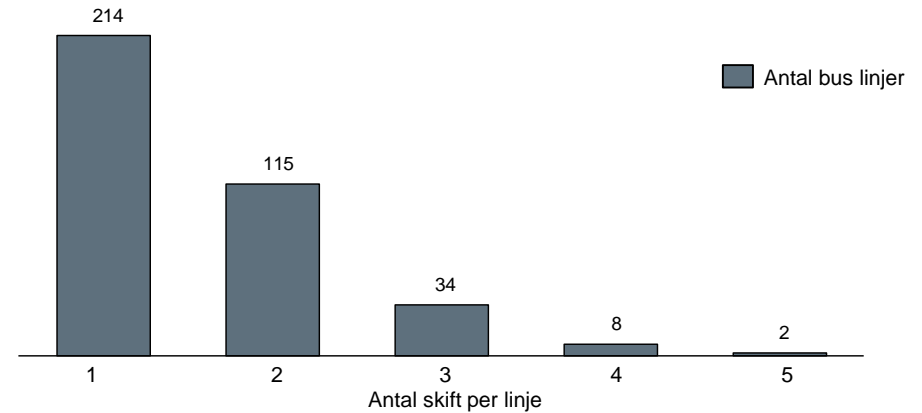
Der er i 2016 foretaget køreplansskift på 373 buslinjer, hvoraf 159 linjer har fået foretaget mere end ét køreplansskifte svarende til 27 pct. af alle påvirkede linjer.

## AS-IS-køreplansskift 2016 (implementeringstidspunkt)

Estimeret 228 skæve bestillinger

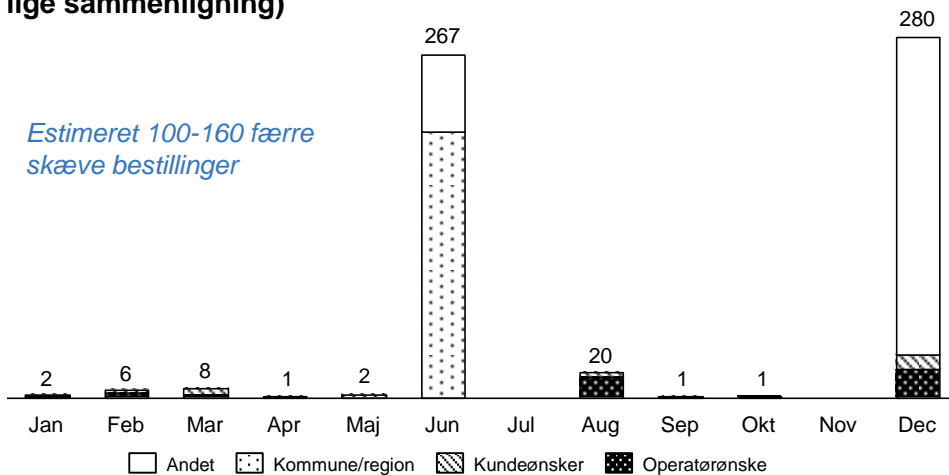


## Antal buslinjer og antal udsatte køreplansskift i 2016



## TO-BE-køreplansskift 2016 ved ny bestillingsmodel (alt andet lige sammenligning)

Estimeret 100-160 færre skæve bestillinger



Figurene til venstre illustrerer AS-IS 2016-fordelingen af de 588 implementerede køreplansskift pr. måned. Som det fremgår, er der i dag tre implementeringstidspunkter for skift fra kommuner og regioner, som skaber overlappende forløb samt bidrager til skæve ressourcekrævende bestillinger.

TO-BE-scenariet af en alt andet lige sammenligning forventes at fordele køreplansskift på to halvårige implementeringer, hvor juni er den primære og december sekundær grundet DSB. Kommuner og regioner bestiller i oktober med samlet implementering i juni, hvor øvrige planskift samles op i december.

Den samlede mængde skift hen over året forventes upåvirket. Der forventes dog væsentligt færre skæve bestillinger grundet samling af de kommunale og regionale 'store' skift i juni. Forventet reduktion i omk. herved udgør ca. 1,8 mio. kr. år 2019.

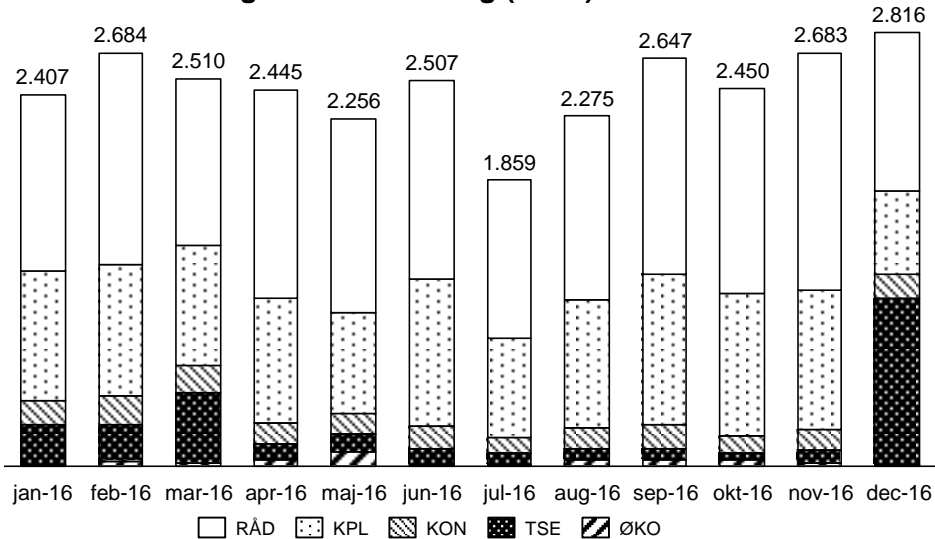
Intern proces- og driftsoptimering forventes af bidrage med yderligere 1,8 mio. kr., men kan i realiteten realiseres tidligere. Den samlede omkostningsbesparelse udgør ca. 3,6 mio. kr. fra 2020 og frem.



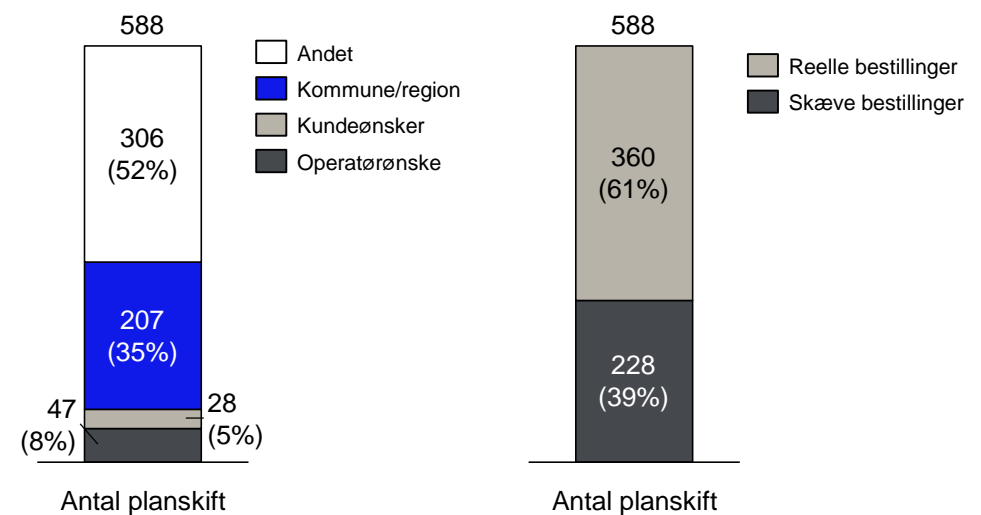
Der anvendes i dag samlet 29.538 timer på håndtering af trafikbestillingsprocessen svarende til 18 mio. kr., hvilket for 558 køreplanskift svarer til en gennemsnitlig omkostning pr. køreplanskift på 30.500 kr.

Det er estimeret, at ca. 228 (39 pct.) af køreplanskiftene er skæve bestillinger udenfor fastlagt proces. Ønsker Movia at få dækket sine omkostninger til håndtering af disse, ville kommuner og regioner skulle betale ca. 20.460 kr. pr. skæv bestilling eller afvente næste planlagt idriftsættelse.

## Ressourceforbrug til trafikbestilling (timer)



## Fordeling af primær kilde til køreplanskift (årsagskoder fra køreplanlægning)



Den nuværende trafikbestilling belaster med sine 588 køreplanskift i 2016 Movia og de fem primært involverede afdelinger (rådgivning, køreplanlægning kontrakter, trafikservice og økonomi) med, hvad der svarer til 29.538 timer.

Timeforbruget er baseret på udtræk fra økonomi over afdelingernes tidsregistrering på styringshierarkiets aktiviteter.

De involverede afdelinger varetager foruden trafikbestilling ligeledes andre opgaver, hvorfor der kun er medtaget den mængde af aktiviteter, som er direkte foranlediget af en konkret henvendelse om ønsket køreplanskifte.

Det er forventeligt rådgivning og køreplanlægning, der anvender flest timer på trafikbestilling, herefter trafikservice med størst belastning i december grundet stort behov for skift af blandt andet køreplanstavler.

De samlede økonomiske omkostninger til trafikbestilling (inkl. 50 pct. overhead) udgør ca. 18 mio. kr. og gennemsnitligt 30.500 kr. pr. køreplanskift uagtet kompleksitet.\*

Med den nuværende registrering af køreplanskift på årsagskoder har det ikke været muligt at få et entydigt billede af det faktiske antal reelle bestillinger, som har efterlevet trafikbestillingsmodellen samt, hvor mange der har været skæve bestillinger.

Fordelingen er derfor, efter bedste viden og skøn, estimeret ud fra følgende logik:

- Reelle bestillinger = 100% kommune/region + 50% andet = 360 planskift
- Skæve bestillinger = 100% operatør + 100% kunde + 50% andet = 228 planskift.

I beregningen af omkostninger pr. skæv bestilling er det ydermere antaget, at der er en faktor 1,5 i ressourcebelastningen i forhold de bestillinger, der følger processen.

Movia har ikke eneret til trafikrådgivning, hvorfor beregningen ikke inkluderer rådgivningens timer. Prisen for en gns. skæv bestilling, med en faktor 1,5, bliver for de resterende afdelinger ca. 20.460 kr., som kan anvendes mod kommuner og regioner som kompensation. Det totale indtægtspotential for 2016 udgør derfor 4,7 mio. kr.

\* Movia her oplyst, at der internt anvendes en overhead faktor på 50 pct., hvorfor denne indgår i beregningen anvendt. Der ligeledes anvendt lønudtræk for at konvertere timer til omk.

## 2 Salg og provision – samlet overblik

Der er et bruttopotentiale på godt 22 mio. kr. årligt ved at omlægge salgskanaler. Det kræver høj grad af koordination med DSB og andre aktører at indfri potentialet.

### Hypotese: En målrettet omlægning i salgskanaler kan reducere omkostninger til provision

#### Baggrund:

Movia havde i 2015 omkostninger for knap 47 mio. kr. til provision, svarende til omkring 3,3 pct. af den samlede omsætning fra passagerindtægterne. Dertil kommer en række følgeomkostninger forbundet med salg af rejsehjemmel.

Andre trafikselskaber har lavere omkostninger til provision pr. passager, hvilket dels skyldes, at de øvrige selskaber driver salgssteder selv, og dels at Movia har andre rammevilkår for salg af rejsehjemmel, eksempelvis samarbejde med Metro og DSB S-tog.

I denne analyse er salgskanalerens omsætning, provisionsbetalinger og direkte følgeomkostninger opgjort på baggrund af 2015 data. Dette giver et billede af den samlede provisionssats, samt den variable og faste provisionssats for hver kanal. I det omfang det har været muligt, er omsætningen på enkelte produkter fordelt på kanalerne.

Udgangspunktet for analysen er at omkostningsoptimere ved, i videst muligt omfang, at gå fra analoge til digitale kanaler.

### Beskrivelse af de konkrete effektiviseringsforslag:

#### Anbefalede initiativer

##### 1. Lukning af SMS-kanal

SMS-billetterne er i dag den dyreste salgskanal for Movia, med en samlet omkostning på omkring 10 pct. Det anbefales at lukke kanalen med en forventning om, at de fleste brugere substituerer med mobilkanalen, hvilket giver en besparelse på 6 mio. kr.

##### 2. Stop for salg af pap-periodekort

Pap-periodekort sælges i dag i høj grad på fysiske salgssteder. Med nye muligheder for periodekort på Rejsekort og mobilperiodekort, anbefales det at udfase pap-periodekort eller ændre mersalgsaftalerne til at give de enkelte selskaber bedre incitamenter til at anvende mere omkostningseffektive kanaler. Dette har et samlet potentiale for Movia på ca. 14 mio. kr.

#### Anbefalet initiativ, hvis øvrige gennemføres

##### 3. Lukning af fysiske salgssteder

Det anbefales at lukke de fysiske salgssteder, når pap-periodekort er udfaset, hvilket vil give et potentiale på ca. 2,5 mio. kr. om året.

#### Øvrige initiativer

##### 4. Anvendelse af automatiske aftaler frem for manuelle optankninger for Rejsekort

Flyttes optankningerne på Rejsekort fra de manuelle kanaler til automatisk optankning kan Movia spare 2 mio. i distributionshonorar. Yderligere analyser er nødvendige for at afdække indirekte omkostningers indvirkning på Movias økonomi.

(mio. kr.)	2018	2019	2020	2021
<b>Anbefalede initiativer</b>				
<i>Lukning af SMS-kanal</i>	3,0	6,0	6,0	6,0
<i>Stop for salg af pap-periodekort</i>	0,0	3,0	11,0	14,0
<i>Lukning af fysiske salgssteder</i>	0,0	0,0	1,0	2,5
<b>Samlet bruttopotentiale</b>	<b>3,0</b>	<b>9,0</b>	<b>15,5</b>	<b>22,5</b>
Investeringer	0,0	2,0	5,0	0,0
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>	<b>3,0</b>	<b>7,0</b>	<b>10,5</b>	<b>22,5</b>

#### Øvrige mulige initiativ

<i>Anvendelse af automatiske aftaler frem for manuelle optankninger for Rejsekort</i>	0,0	1,0	2,0	2,0
---	-----	-----	-----	-----

### Resultat af dybdeanalysen:

Der er et samlet potentiale på godt 20 mio. kr. på provisionsområdet på anbefalede initiativer.

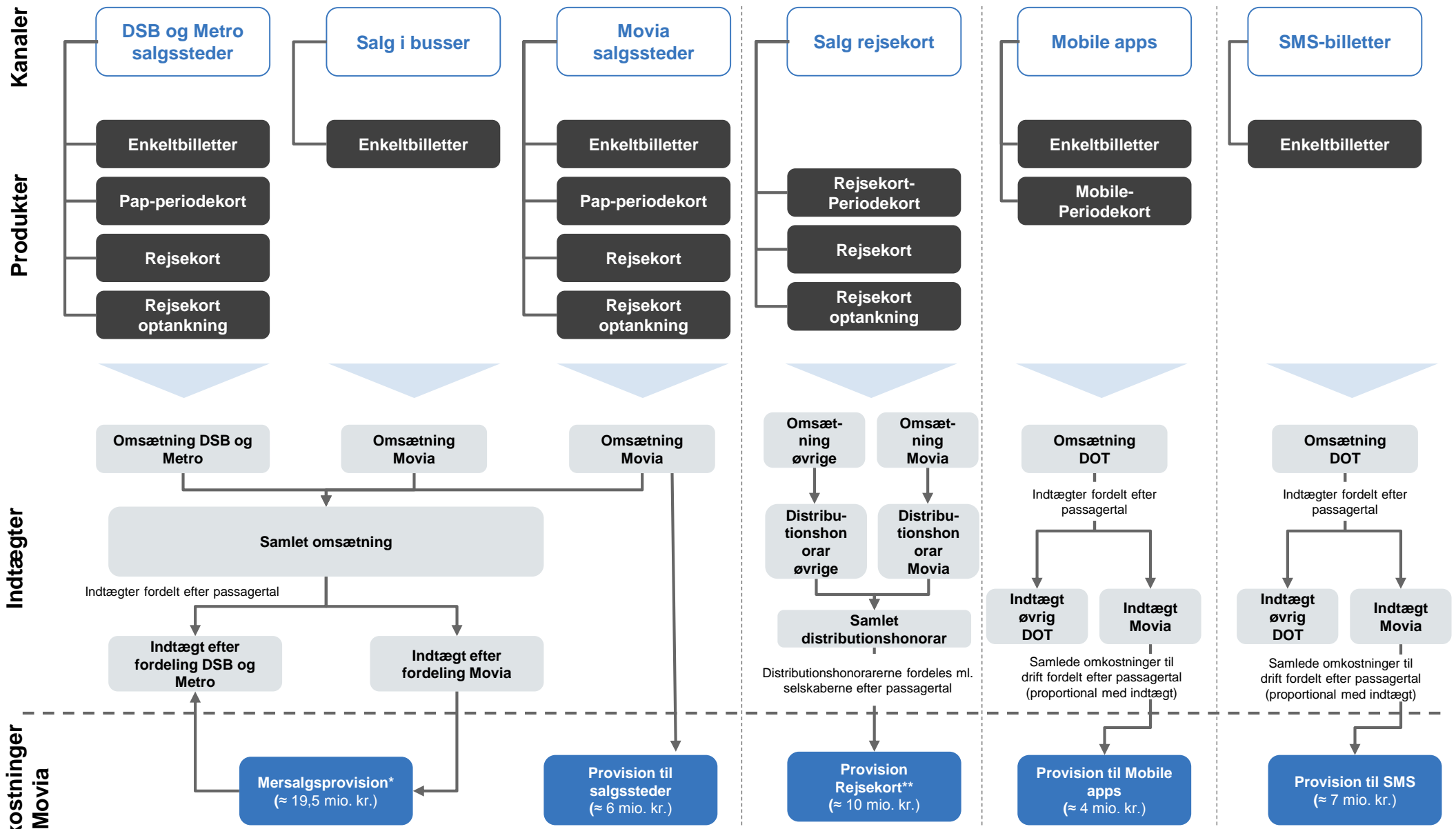
Der er et potentiale på omtrent 6 mio. kr. ved at lukke SMS-kanalen, mens et stop af pap-periodekort giver omkring 14 mio. kr. i besparelser. Dette skyldes primært, at mersalgsprovisionen til DSB vil blive nedsat væsentligt. Der er risici forbundet med realiseringen af potentialet. En forudsætning for gevinstrealisering er, at der samarbejdes med andre aktører særligt DSB om at indfri potentialet.

Når pap-periodekort er udfaset anbefales det at lukke de fysiske salgssteder, da der vil være store omkostninger ved fysiske salgssteder, samt få risici ved at lukke dem. Dette har et potentiale på 2,5 mio. kr. pr. år.

Et øvrigt muligt initiativ er at flytte flere Rejsekortbrugere til at tanke op på automatiske optankningsaftaler

## 2 Salg og provision – Sammenhænge mellem kanaler, produkter og omkostninger

Indtægterne i de forskellige salgskanaler fordeles efter passagertal, mens omkostningerne fordeles efter andelen af omsætningen for det enkelte selskab. Disse er således adskilt, hvilket skaber en hvis kompleksitet



\*Mersalgsp provisionen beregnes ved at gange forskellen på Movias andel af indtægterne og den andel af omsætningen Movia har genereret med 4,5 pct..

\*\*Provisionen til Rejsekort udgøres af Movias samlede distributionsudgifter fratrukket Movias samlede distributionshonorar.

## 2 Salg og provision – samlet overblik

### Oversigt over Movias salgskanaler baseret på data fra 2015.

SMS-billetter er den dyreste kanal, mens mobile apps i 2015 var den billigste kanal. Rejsekort er den kanal, der skalerer bedst, da den har de laveste variable omkostninger, når først investeringen i indkøb af kort er taget. Salg i busserne er den kanal der har størst følgeomkostninger og vurderes også at have en række omkostninger, som ikke er medtaget i denne opgørelse, f.eks. omkostninger til håndtering af kontanter og dårligere fremkommelighed.

	DSB m.fl.	Fysiske salgssteder*	Salg i busser	Rejsekort	DOT-webshop	Mobile apps	SMS-billet
Omsætning til Movia	430 mio. kr.	156 mio. kr.	160 mio. kr.	444 mio. kr.	29 mio. kr.	172 mio. kr.	76 mio. kr.
Provision (mio. kr.)	19,5 mio. kr.	6,1 mio. kr.	-	9,8 mio. kr.	-	3,8 mio. kr.	7,2 mio. kr.
Samlet provisionsprocent (for Rejsekort inkl. kortproduktion)	4,5 pct.	3,9 pct.	-	3,6 pct.	-	2,2 pct.	9,4 pct.
Variabel provisionsprocent (For Rejsekort kun tank op)	4,5 pct.	3,7 pct.	-	1,5 pct.	-	1,8 pct.	8,4 pct.
Følgeomkostninger	-	2,1 mio. kr.	5,5 mio. kr.	2,8 mio. kr.	1,3 mio. kr.	0,8 mio. kr.	0,8 mio. kr.
<b>Samlet gennemsnitlig omkostning ved salg af rejsehjemmel for 1 mio. kr.</b>	<b>45.000 kr.</b>	<b>53.700 kr.</b>	<b>36.200 Kr.</b>	<b>42.300 kr.</b>	<b>46.244 kr.</b>	<b>26.500</b>	<b>104.100 kr.</b>
<b>Omsætning fordelt på produkter</b>							
Enkeltbilletter og klippekort inkl. turistbilletter	≈18 pct.	≈3 pct.	100 pct.	0 pct.	≈30 pct.	≈38 pct.	100 pct.
Periodekort	≈82 pct.	≈75 pct.	0 pct.	0 pct.	≈70 pct.	≈62 pct.	0 pct.
Rejsekort – kortsalg mm.	0 pct.	≈2 pct.	0 pct.	≈4 pct.	0 pct.	0 pct.	0 pct.
Rejsekort – optankning	0 pct.	≈20 pct.	0 pct.	≈96 pct.	0 pct.	0 pct.	0 pct.

#### BEMÆRKNINGER

Overblikket er sammenstykket af flere forskellige kilder. Der er derfor nogle usikkerheder i estimaterne, bl.a. DSB's salgskanaler, hvor der ikke har foreligget et fuldt overblik over mængden af solgte produkter.

Følgeomkostningerne er estimeret pba. allerede eksisterende analyser i Movia. Der er i denne opgørelse medtaget direkte følgeomkostninger til distribution (f.eks. løn til distribution), men ikke indirekte følgeomkostninger (f.eks. omkostninger til kundecenter).

For salg af kontantbilletter i busser er omkostninger til billetteringsudstyr medtaget. Det vurderes, at der udover disse er en række følgeomkostninger, som har en effekt på operatørkontrakterne, f.eks. omkostninger til håndtering af kontanter og dårligere fremkommelighed. Det vil derfor være relevant med yderligere analyse af denne kanal.

For Rejsekort indgår de faste driftsbidrag ikke i analysen, da disse er kontraktligt bundne indtil 2027.

\*Indtægter for fysisk salg af rejsekort i Movias salgssteder er medregnet i omsætningen for både Rejsekort og Movias salgssteder. Det skyldes, at salgsstederne i første omgang afregner med Movia, som derefter afregner med Rejsekort. Når provisionen analyseres, er det derfor relevant at have det med begge steder. Inkluderet i denne kategori er også DSB salgssteder i takstområde vest, som forestår en stor del af salget for Movia, og afregnes direkte for dette salg. I takstområde syd er omsætningen udelukkende på Rejsekort, da der her traditionelt ikke har været solgt periodekort af pap.

## 2 Salg og provision – Lukning af SMS-kanal

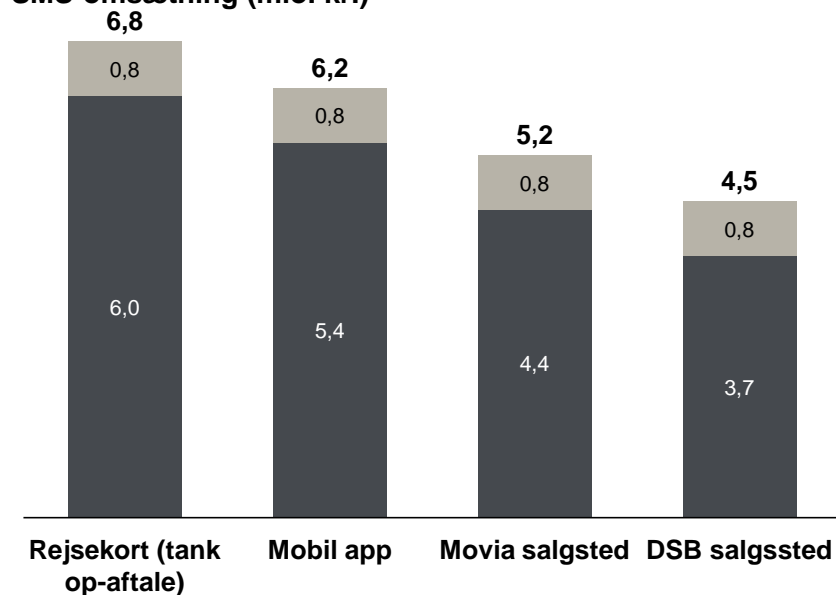
En lukning af SMS-salgskanalen kan spare Movia for omtrent 6 mio. kr. årligt.

SMS-billetterne er i dag den dyreste kanal for Movia for at sælge billetter. Det forventes, at de fleste brugere vil erstatte deres indkøb gennem SMS med indkøb via mobil-app.

- Der omsættes for ca. 200 mio. kr. SMS-billetter om året, på tværs af alle selskaber, hvoraf ca. 76 mio. går til Movia efter indtægtsdeling
- Medregnes alle omkostninger og følgeomkostninger til SMS-billetter anvendes godt 10 pct. af billetindtægten til at finansiere omkostninger til kanalen hos Movia
- I beregningerne antages det, at de fleste brugere af SMS-billetter vil kunne erstatte deres forbrug med andre mobile kanaler. Øvrige kanaler der kan købes enkeltbilletter igennem, er Rejsekort, salg i busser, salg i Movias eller DSB's salgssteder.

Der er et potentiale i at nedsætte omkostningerne med godt 6 mio. kr. årligt ved at nedlægge muligheden for at købe billetter på SMS.

### Besparelsespotentiale pr. kanal ved fuld overtagelse af SMS-omsætning (mio. kr.)



■ Besparelse ved overtagelse af alt SMS-salg

■ Følgeomkostninger, der kun kan spares ved nedlæggelse af kanal

### RISICI OG BEMÆRKNINGER

- SMS-billetten tager i dag en højere pris end Rejsekort og i nogle tilfælde mobile apps. Der er derfor væsentlig risiko for indtægtstab ved flytning fra SMS-kanalen. Omfanget er ikke opgjort i denne analyse
- SMS-billetten har ikke de samme kontrolmekanismer ift. snyd, som en app har, f.eks. geotracker
- SMS-billetterne drives i regi af DOT-samarbejdet. De øvrige samarbejdspartnere må derfor forventes at skulle godkende nedlæggelse af kanalen
- En total nedlæggelse af kanalen vil bidrage til at mindske kompleksiteten i Movias priser og salgskanaler. Alternativt kan kunderne flyttes mere gradvist ved at takststigninger pålægges SMS-kanalen
- Der er risiko for, at der på nogle lokationer i Movias område vil være få alternative muligheder til SMS-billet f.eks. på strækninger for Lokaltog, hvor internetforbindelsen er dårlig og der ikke er mulighed for at købe billet i toget.

## 2 Salg og provision – Stop salg af periodekort (månedskort) som papprodukter

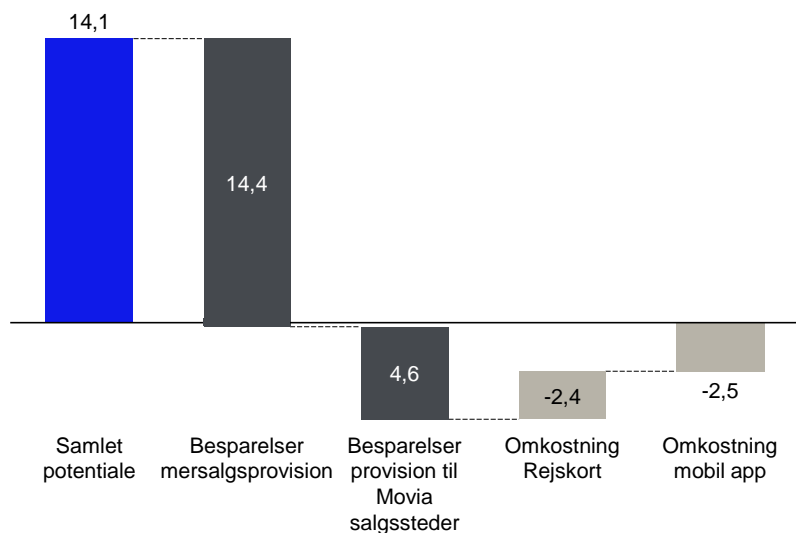
*En stop for salg af pap-periodekort kan potentielt nedbringe Movias omkostninger med ca. 14 mio. kr. om året hovedsagligt på mindre mersalgsprovisionsbetalinger.*

Der omsættes i 2015 for ca. 1,3 mia. kr. periodekort på pap på tværs af forskellige salgskanaler. Da der i dag både er mulighed for at få periodekort på mobile apps samt på Rejsekort, er der et potentiale ved afskaffelse af de fysiske periodekort.

- Periodekortene sælges hovedsagligt i DSB's salg, hvor omsætningen i 2015 var 1,19 mia. kr., heraf var ca. 424 mio. kr. Movias andel efter indtægtsdelingen
- Periodekortene er således en stor del af DSB's salg og hovedårsag til, at Movia skal betale mersalgsprovision til DSB
- Beregningerne baserer sig på den samlede identificerede omsætning af periodekort
- Det antages i beregningerne, at kunderne i stedet for pap-kort anskaffer digitale periodekort i en 60/40 fordeling mellem Rejsekort og mobile apps og med samme marginale omkostninger for disse kanaler som i dag.

Der er et potentiale på ca. 14 mio. kr. hvis pap-periodekort udfases. DSB har i dag det største salg af periodekort, og er derfor snarere end Movia hovedaktøren i at drive denne forandring frem.

### Årligt besparelspotentiale ved afskaffelse af pap-periodekort (mio. kr.)\*



\*Tallene er baseret på 2015-data. Siden opgørelsen er "lange periodekort" dvs. på 9 zoner eller over, blevet afskaffet som papprodukter. En del af dette potentiale må således forventes at være indfriet allerede.

- Gevinsterne for Movia ved at afskaffe pap-periodekort ligger især i den mersalgsprovision, der betales til DSB
- Der er ikke medtaget omkostninger til indkøb af Rejsekort i denne opgørelse. Dette vil udgøre en stor initial investering. Samlet i omegnen af 12-13 mio. kr. ved 60 pct. aftagelse af omsætningen – heraf vil ca. 3 mio. kr. blive betalt af Movia
- Da der stadig er omsætning for over 1 mia. kr. på pap-periodekort vil omstillingen være stor, særligt for DSB, der sælger for mest. Alternativt til en fuldstændig afskaffelse, kan passagerer gives incitamenter til at flytte kanal gennem DOT-webshop. Selskaberne kan gives incitamenter til at få flyttet passagererne ved at tage pap-periodekortene ud af aftalen om mersalgsprovision
- Afskaffelse eller udfasning af pap-periodekort har et økonomisk potentiale på godt 16 mio. kr. pr. år. Det forventes, at noget af potentialet – estimeret til ca. 2 mio. kr. – allerede bliver indfriet i 2017, når pendlerkort gøres tilgængeligt på Rejsekort.

### RISICI OG BEMÆRKNINGER

- DSB har i sin app udviklet en funktion til at håndtere periodekort, som det skal afklares, hvorvidt medtages i mersalgsprovisionsberegningerne
- En forudsætning for at gennemføre tiltaget er, at DSB og Movia koordinerer. Udfaser Movia alene pap-periodekort kan det have negative effekter på op imod 5,5 mio. kr. årligt.
- Ca. 20 pct. af periodekortene vurderes i dag at være pensionistkort. Denne målgruppe må forventes at være sværere at flytte.
- Pap-kortene udgør stadig en stor del af omsætningen af periodekortene, og det vil være en udfordring at flytte brugerne på kort sigt
- En genåbning af aftalen om mersalgsprovision, hvor pap-periodekort tages ud, vil give selskaberne hensigtsmæssige incitamenter til at flytte pendlerslaget til andre kanaler .



## 2 Salg og provision – Lukning af fysiske salgssteder.

Der er risici forbundet med at lukke salgssteder i dag. Det anbefales at lukke salgsstederne efter en evt. udfasning af pap-periodekort med et besparelspotentiale på ca. 2,5 mio. kr.

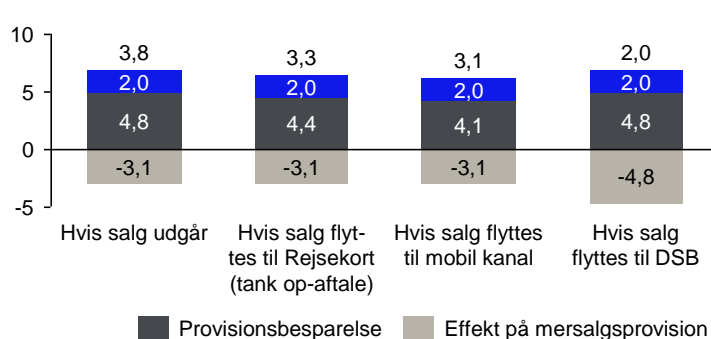
De fysiske salgssteder er en relativt dyr salgskanal for Movia. Udfordringen ved salget i denne kanal er imidlertid, at det modregnes DSB og metroselskabets salg, når der udbetales mersalgsp provision, hvilket betyder, at lavere omsætning i denne kanal fører til højere provisionsomkostninger til DSB.

- Movia havde i 2015 omkring 72 fysiske salgssteder på tværs af de tre takstområder med en omsætning på ca. 124 mio. kr., dertil kommer omsætning i automater for et par mio. kr. og DSB salgssteder i takstområde Vest, som afregnes direkte med Movia. Disse tælles ikke med i denne opgørelse

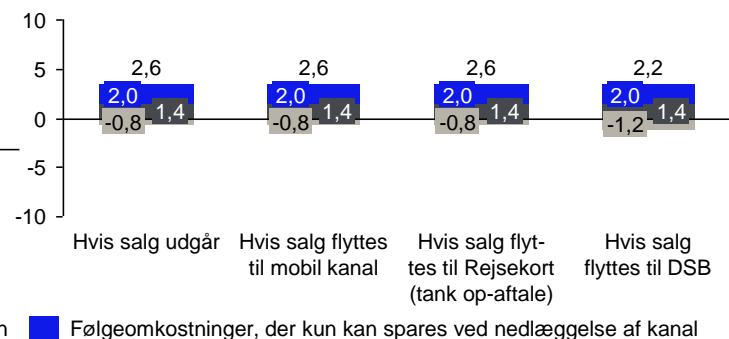
- Der sker en indtægtsdeling ml. DSB, Movia og Metroselskabet baseret på passagerantal. Salget i disse selskabers fysiske kanaler fordeles ud fra denne nøgle, og derefter betales provision af forskellen. Movia har traditionelt solgt for mindre end sin indtægt og betaler derfor årligt til DSB ud fra en provisionssats på 4,5 pct. (5 pct. uden for hovedstadsområdet) – i 2015 19,5 mio. kr.

Der er et potentiale på omtrent 6-7 mio. kr. ved at lukke det fysiske salg. Nedbringes det fysiske salg for DSB dog ikke tilsvarende, er potentialet mellem 2 og 3 mio. kr. Afskaffes papprodukterne, bliver salgsstederne dog uforholdsmæssigt dyre pga. deres faste honorar. Det anbefales at fysisk salg først lukkes, når pap-periodekort er udfaset.

Besparelspotentialer ved kanalflyt af omsætning fra salgssteder med udgangspunkt i 2015 (mio. kr.)



Besparelspotentialer ved kanalflyt af omsætning fra salgssteder med afskaffelse af pap som udgangspunkt (mio. kr.)



- Det er hovedsagligt periodekort som påvirkes ved at flytte kanalerne
- Holdes mersalgsp provisionen konstant overfor DSB, kan der frigøres 6-7 mio. kr. ved at lukke salgsstederne
- Afskaffes papprodukterne, kommer den faste del af provisionen og følgeomkostningerne til at fylde så meget, at det vil koste ca. 12 pct. af omsætningen at sælge gennem fysiske salgssteder

Fortroligt mellem PA og Movia

- I tilfælde af at 50 pct. af salget rykker til DSB's salgskanaler, 35 pct. til Rejsekort og 15 pct. til mobile kanaler, vil besparelspotentialet være 2,6 mio. kr. årligt ved at lukke de fysiske salgssteder.
- Gevinsterne ved at lukke salgsstederne vurderes at være relativt begrænsede sammenlignet med den risiko, der er forbundet med, at kunderne vil opleve forringet serviceniveau og evt. risiko for provenutab.
- Det anbefales at lukke de fysiske salgssteder i det tilfælde at pap-periodekort er udfaset.

### RISICI OG BEMÆRKNINGER

- Hvis kunderne flyttes til DSB's fysiske salgskanaler, vil besparelsen blive relativt mindre
- Det er endnu uklart om DSB kan medtage sit salg i DSB app i beregningen af mersalgsp provision. Det anbefales derfor at afklare, om produkter solgt på DSB's app indgår i opgørelsen af mersalgsp provision, eller om den afregnes som andre mobile kanaler
- Målgruppens handlinger vil være afgørende for, hvorvidt der kan hentes gevinster ved at lukke de fysiske salgssteder, da der kan være risiko for tabte indtægter. I det omfang papprodukterne afskaffes vil risikoen dog minimeres så meget, at det vil kunne betale sig under alle omstændigheder. En beslutning om lukning af fysiske salgssteder bør derfor først iværksættes efter udfasningen af pap-periodekort
- Der er i dag – særligt i Sydsjælland – salgssteder, der sælger så lidt, at den samlede provision til disse udgør op imod 15 pct. af omsætningen

## 2 Salg og provision – Optimering af omkostninger til Rejsekort

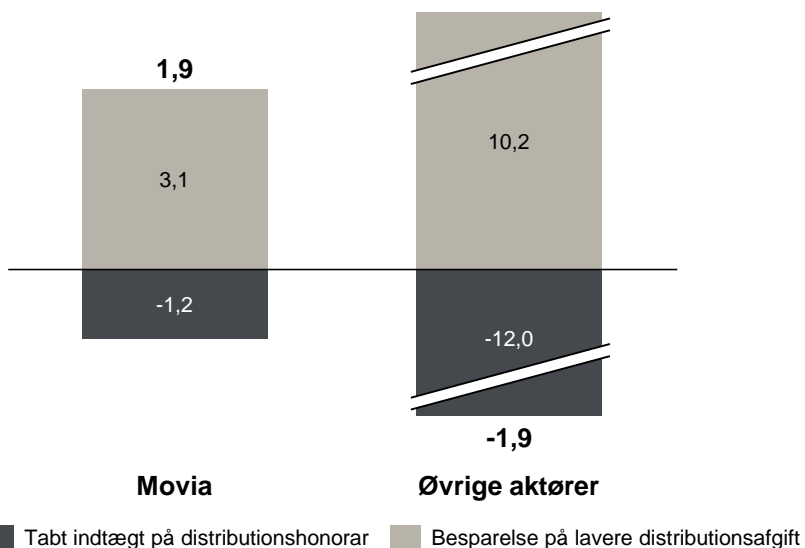
En flytning til billigere kanaler kan spare Movia for omtrent 2 mio. kr. Nærmere analyser er påkrævet for at vurdere besparelspotentialer

Fra 2015 til 2016 er Rejsekortomsætningen på landsplan steget med 19 pct., mens Movias salg er steget med 11 pct. Salget består i højere grad af optankninger og forkodede kort end anskaffelse af nye Rejsekort.

- Der blev på landsplan omsat for 1,9 mia. på Rejsekort i 2015 og 2,2 mia. i 2016. Der regnes her med 2016-tal, da disse i højere grad forventes at afspejle de kommende års forbrug
- Movia står for 7-8 pct. af salget, men har 23,5 pct. af indtægterne
- Der er ikke lokaliseret data på hvordan de indirekte omkostninger påvirker Movias økonomi i tilfælde af et flyt fra optankninger i fysisk salg til automatiske optankninger
- Indkøb af kort er ikke medtaget i denne analyse, da det ikke fremover ventes at have samme vægt
- Der gives distributionshonorarer ved tre forskellige satser ved forskellige kanaler til det selskab, som sælger optankning af Rejsekort. Omkostningen til distributionshonorarerne dækkes af afgifter betalt af selskaberne selv, ud fra, hvor stor en del af indtægterne de har. Honorarerne bruges til at dække gebyrer ved salg i de enkelte kanaler.

Potentialerne angående distributionshonorarer og –afgifter er et nulsumsspil, som Movia vinder ca. 1,9 mio.kr. årligt på. Der vil givetvis være større besparelser ved indirekte omkostninger til håndtering af fysiske optankninger frem for automatiske.

### Besparelspotentialer ved flytning af optankninger til automatisk optankning (mio. kr.)



\*En forudsætning for beregningen er, at det automatiske salg fordeler sig på samme måde som i dag. Brugere vælger selv, hvilket selskab de ønsker skal forestå tank op-aftalen, hvilket udgør en risiko for evt. gevinstrealisering

Fortroligt mellem PA og Movia

### RISICI OG BEMÆRKNINGER

- Både Movia og DSB har incitament til at maksimere sit eget fysiske salg (gerne på bekostning af den anden part) i stedet for at flytte sit salg på Rejsekortet, som vil være det samfundsøkonomisk mest gavnlige, da Rejsekortet er billigere end de fysiske salgskanaler
- Der kan være et mindre indtægststab for Movia, ved at flytte fysiske Rejsekort-optankninger til tank op-aftaler, i og med Movia kompenserer egne salgssteder 3,7 pct. for en optankning, men selv kompenseres 5 pct. fra Rejsekortet A/S. Dette dog højst i størrelsesordenen 450.000 kr.
- Det anbefales, at det undersøges nærmere, hvordan honorarsatser og omkostninger knyttet til de enkelte kanaler for optankninger harmonerer for at give et klarere billede af aftalens omkostningskomponenter og estimere yderligere optimeringsmuligheder.



**Hypotese:** It-omkostningerne kan nedbringes ved enten at sanere omkostningerne til it eller outsource it-driften.

#### Baggrund:

Benchmark-analysen viste, at Movia har registeret et større forbrug på it end de øvrige trafikskaber. Samtidig udgør it en betydelig del af Movias omkostninger.

Dybdeanalysen har set på it-omkostningerne som et hele og ikke blot de it-omkostninger, der er registreret under it i styringshierarkiet. Der er samtidig brugt tal fra regnskab 2016.

Der er siden december 2015 foretaget to analyser om sourcingpotentiale af dele af it-organisationen, som ikke viser nævneværdige besparelser. Der er derfor ikke set på sourcingpotentialer i denne del af analysen.

Gennem en omkostningskortlægning på systemniveau er besparelspotentialerne vurderet dels ud fra de eksisterende planlagte besparelser, dels ud sanering og konsolidering af it-systemer og dels ud fra benchmarks. Derudover er projektorganisationen i it blevet vurderet.

#### Beskrivelse af de konkrete effektiviseringsforslag:

##### Allerede planlagte besparelser

Der er fra regnskab 2016 og frem allerede planlagt besparelser for 14,5 mio. kr. stigende til 18,6 mio. kr., som forventes indarbejdet direkte i Movias budget. Besparelserne kommer primært fra indførelse af det nye datataletidssystem og påvirker ikke medarbejderomkostningerne.

##### Optimering af projekter

Projekterne eksekveres i it med relativt lav intensitet over lange perioder. Der er derfor mange projekter i gang på én gang. Det vurderes, at der kan frigøres ca. 1,5 mio. kr. ved et mere agilt projektsetup, forudsat at der gennemføres en større ændring af Movias projekt-governance.

##### Sanering i it-systemer

Det vurderes, at der er muligheder for at reducere omkostningerne til it-systemer ved at konsolidere og sanere porteføljen. Der er dog usikkerhed om omfanget heraf. Der er derfor angivet et spænd på mellem 1 og 3 mio. kr. fuldt indfaset.

##### Reduktion af lønomkostninger i forhold til benchmark

En benchmarkanalyse foretaget mod Midttrafik og samt generelle erfaringer viser, at Movia har relativt høje omkostninger til løn i forhold til organisationens størrelse. Der er imidlertid usikkerhed om muligheden for at høste dette potentiale, hvorfor der er angivet et interval på 0,5-3 mio. kr. fuldt indfaset.

(mio. kr.) (2017 p/l)	2018	2019	2020	2021
<b>Effektiviseringsforslag</b>				
<i>Allerede planlagt</i>	14,5	17,2	18,2	18,6
<i>Optimering af projekter</i>	0,5	1,0	1,5	1,5
<i>Sanering i it-systemer</i>	0	0,5-1,0	0,5-2,0	1,0-3,0
<b>Benchmark</b>	0-0,5	0,25-1,0	0,25-2,0	0,5-3,0
<b>Samlet bruttopotentiale</b>				
<i>Investeringer</i>	1,5	1,0	1,0	0
<i>Evt. ny driftsomkostninger</i>	-	-	-	-
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>	13,5-14	17,95-19,2	19,45-22,7	21,6-26,1

#### Resultat af dybdeanalysen:

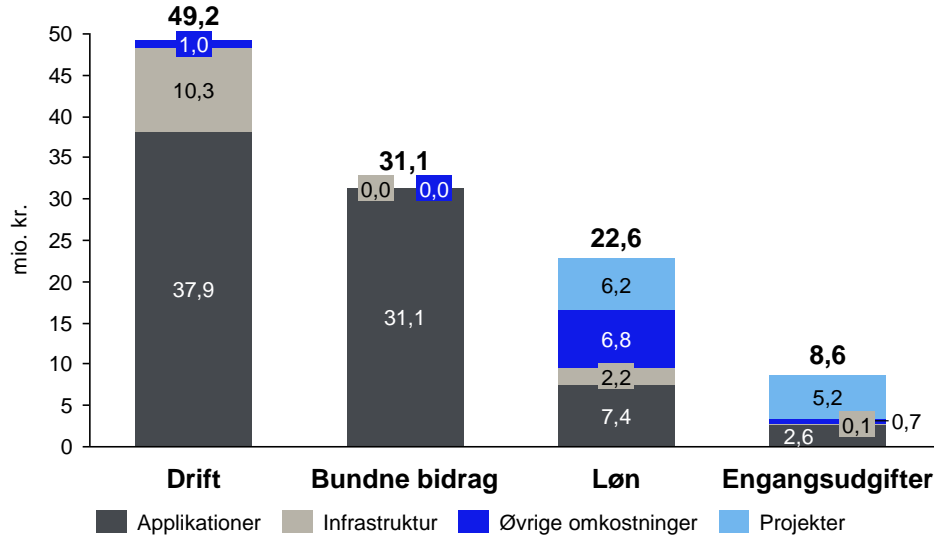
Dybdeanalysen har afdækket, at der allerede er planlagt effektiviseringer på it-området for 18,6 mio. kr. fuldt indfaset i forhold til 2016-niveau.

Herudover indikerer analysen yderligere potentialer inden for optimering af projekter, sanering af it-systemer og yderligere reduktion af lønomkostningerne til it.

Det har imidlertid ikke inden for den tidsramme, der har været til rådighed været muligt at få den fornødne sikkerhed for potentialernes omfang. De er derfor i denne analyse angivet som et interval, der indikerer den usikkerhed, der er forbundet med realiseringen. Det er aftalt, at Movia efter analysen arbejder videre med at konkretisere forslagene og de tilhørende potentialer.

Der er i 2016 samlet registrerede omkostninger for 111,6 mio. kr. på it, heraf knap 30 pct. bundne bidrag til Rejsekort og Rejseplan.

### Omkostninger i 2016 (mio. kr.)



Movia bruger i alt 111,6 mio. kr. på it. Dette inkluderer omkostningerne til it i busser, fagsystemer til enkelte afdelinger, standardsystemer samt indkøb af diverse hardware.

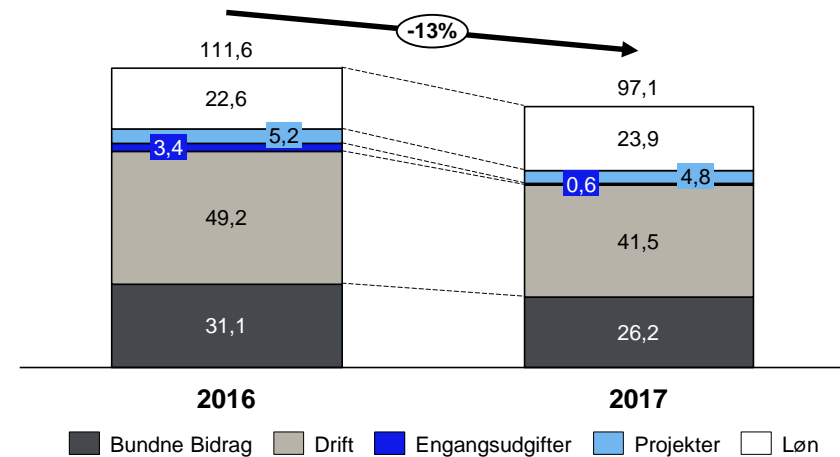
De fleste omkostninger går til drift, vedligehold og udvikling af applikationer (79 mio. svarende til 70 procent), heraf en del bundne bidrag særligt til drift af Rejsekort.

Lønomkostningerne fordeler sig mere jævnt, hvor godt 40 pct. bruges på drift og udvikling af applikationer og infrastruktur, mens knap 30 pct. af lønnen går til projekter. Resten går til øvrige omkostninger herunder ledelse, servicedesk, applikationsporteføljestyring samt kontakt til den øvrige del af forretningen.

De bundne bidrag kan Movia ikke egenhændigt kontrollere omkostningsniveauet på, hvilket de kan med de resterende 80 mio. kr.

Der er på nuværende tidspunkt planlagt omkostningsreduktioner for ca. 14,5 mio. kr. på it. Herunder forventes de bundne bidrag til Rejsekortet at falde ca. 5 mio., mens Movia forventer at reducere 9,5 mio. kr. på egne omkostninger

### Udvikling i omkostninger 2016-2017 (mio. kr. løbende priser)



Omkostningsreduktionerne på de bundne bidrag kommer fra et forventeligt lavere bidrag til Rejsekort, mens omkostningerne til Rejseplanen stiger en lille smule.

Reduktionerne i drift skyldes hovedsagligt, at der i 2016 pågik et større udviklingsarbejde på Navision, en nu BI-plattform samt Netapp, som har optimeret driften. Derudover indføres det nye realtidssystem i stedet for tale- og dataradio i løbet af 2017. Der forventes yderligere 5-9 mio. kr. i besparelser på dette over de kommende år.

Engangsudgifterne i 2016 skyldes primært udvikling på kortlæsere til Rejsekort.

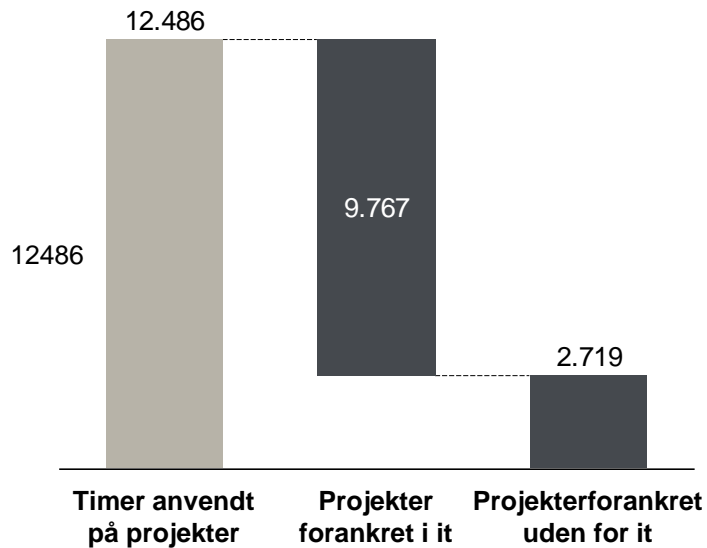
Lønomkostningerne stiger som de eneste med ca. 6 pct. som følge af øget kapacitet på ERP- og ledelsesinformationsområderne.

Der er således allerede budgetteret med omkostningsreduktion for 14,5 mio. kr. Disse forventes at vokse til knap 20 mio. kr. de efterfølgende år, som følge af udfasningen af tale- og dataradio. Det vurderes ikke, at der i de kommende år bliver behov for budgetforøgelse.

Movia kan med et øget fokus på agile projektmetoder øge projektintensiteten markant, hvilket vil resultere i en væsentlig hurtigere gevinstrealisering samt besparelse på ca. 1,5 mio. kr.

Hver måned gennem hele 2016 er der registreret tider på mellem 17 og 23 projekter samtidig, hvilket er relativt højt i betragtning af, at registreringerne stammer fra 36 personer. Resultatet bliver en ineffektiv projekteksekvering med beskedne 8% i gennemsnitlig projektintensitet

### Tid anvendt på projekter i it-afdelingen



It-afdelingen har registreret 12.486 timer på projekter i løbet af år 2016 fordelt på tværs af 40 projekter og 36 medarbejdere.

Den gennemsnitlige registreringsperiode per projekt er seks måneder – dette er dog minimum, da flere projekter er startet før 2016 og endnu ikke afsluttet i 2017 (kun data for 2016 er anvendt).

78% af timerne registreret på projekter, svarende til 9.767 timer, er it-projekter, der tilhører it-governance-strukturen og dermed inden for it-afdelingens egen styring.

### Fordeling af projekter baseret på projektintensitet

	Antal projekter	Timer pr. projekt	Gnms. Antal medarbejder på projektet
Projektintensitet over 25 pct.	5	142	1,4
Projektintensitet 10-25 pct.	8	1.083	5,1
Projektintensitet under 10 pct.	27	115	2,9
<b>Samlet for alle projekter</b>	<b>40</b>	<b>53,0</b>	<b>3,2</b>

Projektintensiteten er defineret som den andel af en medarbejders tilgængelige, tid der anvendes på projekt pr. måned, medarbejderen deltager.

Tabellen viser at de fleste større projekter har en projektintensitet på mellem 10 og 25 pct., de fleste under 20 pct. Der vil således være et potentiale for optimering i både de små og store projekter. Den gennemsnitlige projektintensitet er 8 pct.

En gennemsnitlig projektintensitet på ca. 8% (andel tilgængelig arbejdstid anvendt pr. projektdeltager pr. måned pr. projekter) samt 17-23 åbne projekter fordelt på 36 medarbejdere, indikerer en relativt ineffektiv projekteksekvering og projekt-governance.

Ved etablering samt anvendelse af agile projektprincipper og visuelle eksekveringsmetoder som sprint, kanban m.m., er det PA's erfaring, at it-afdelingens projekteffektivitet kan øges med 20-25% svarende til en frigivelse af 2.000-2.500 timer, svarende til 1,5 mio. kr. inkl. overhead. Ydermere, vil en forøgelse af projektintensiteten skabe større fokus, mindre omarbejde og ikke mindst reducere gennemløbstiden og dermed sikre væsentlig tidligere gevinstrealisering af forventede business case-effekter.

Indførsel af en ny projektmetode vil kræve en betydelig ændring af Movias projekt-governance\*, som også forudsætter forandringer i resten af forretningen. Derudover kræver det investeringer i kompetenceudvikling, ændrede arbejdsgange og metodikker, samt i kulturen i organisationen

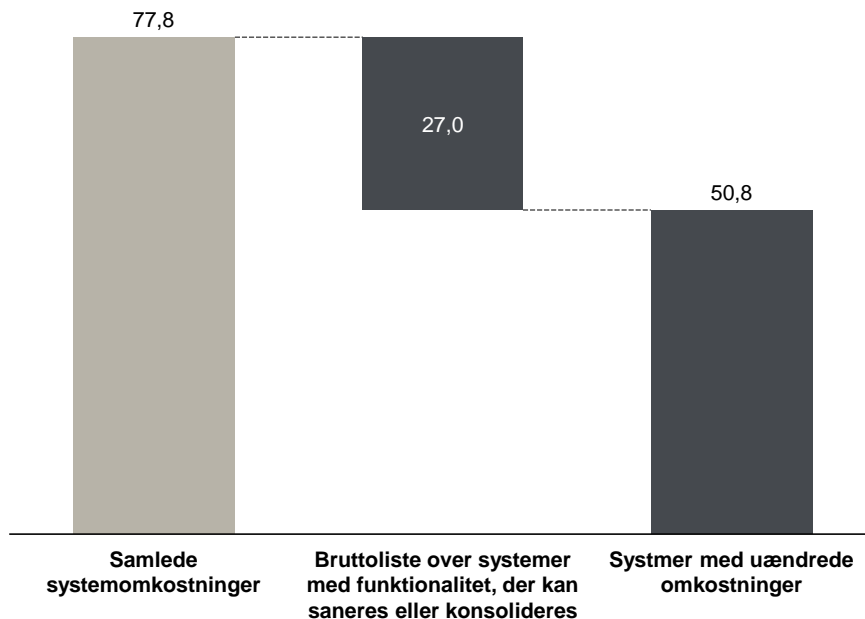
\*Den aktuelle projekt-governance-model understøtter ikke de nyere agile metoder. Samtidig er der i dag praksis for, at alle indkøb over 300.000 kr. skal i udbud, hvilket medfører tungere processer.

## Ved at foretage en systemsanering og konsolidering af eksisterende systemer kan der opnås besparelser på mellem 0,5 – 3 mio. kr. om året

En gennemgang af Movias eksisterende systemer indikerer, at der er overlap i funktionalitet, og som derfor vil kunne saneres eller konsolideres med andre systemer.

Der vurderes at være et potentiale på 1-3 mio. kr. på at sanere og konsolidere systemerne i Movia.

### Omkostninger med udgangspunkt i 2017-budget (mio. kr.)\*



Systemerne har været undersøgt ud fra tre kategorier:

- Systemer, der potentielt kan saneres, hvis funktionalitet ikke vurderes forretningskritisk og samtidig let ville kunne erstattes
- Systemer, der potentielt kan konsolideres, der vurderes at være forretningskritiske, men samtidig at flere systemer opfylder samme funktionalitet
- Systemer, med uændrede omkostninger, hvis funktionalitet ikke umiddelbart vurderes erstattelig.

Kategoriseringen er udelukkende sket på vurdering af funktionalitet og ikke generelt udgiftsniveau.

### Systemsanering og konsolidering

Det vurderes, at en systemsanering forventes af kunne nedbringe omkostningerne. Systemerne til sanering kan inddrages i tre kategorier:

1. Systemer, som umiddelbart kan lukkes uden betydning for passagerer eller brugere i Movia (f.eks. Misanet eller videokonference, der har samme funktionalitet som Skype for business)
2. Systemer, som lukkes uden betydning for passagerer, men som kræver aftaler med kommuner (f.eks. Linaria i Næstved mm.)
3. Systemer, som vil kunne blive betragtet som serviceforringelse, men som kan erstattes med andre løsninger eller vurderes meget lidt forretningskritiske (f.eks. SMS næste bus, Facebook-applikationer, mm.).

Derudover er der potentielle muligheder for at konsolidere systemer, da Movia har flere systemer, der opfylder samme behov. Det kunne være systemer og aktivitet omhandlende ledelsesinformation og trafikinformation, som der er identificeret særligt mange af.

Det har ikke, inden for den tidsramme der har været til rådighed, været muligt at få den fornødne sikkerhed for realiserbarheden af potentialerne ved at sanere og konsolidere Movias systemportefølje. Der opereres derfor med et spænd for effektiviseringer, som skal kvalificeres nærmere af Movia.

Det vurderes, at der efter en kvalificering af potentialerne vil kunne realiseres mellem 1-3 mio. kr. ved sanering og konsolidering af systemer. Bortfald af en række systemer vil forudsætte, at der tages stilling til serviceniveauet.

Sanering og konsolidering af systemer er erfaringsmæssigt forbundet med investeringer. Der er derfor estimeret med samlet 4,5 mio. kr. til at gennemføre effektiviseringerne.

\*De allerede planlagte besparelser på tale-og dataradio efter 2017 er i denne opgørelse henlagt til kategorien "systemer med uændrede omkostninger". De tælles således ikke dobbelt Fortroligt mellem PA og Movia

**Reduktion af lønomkostninger:**

De samlede lønomkostninger på it-området i 2016 andrager 22,6 mio. kr. fordelt på ca. 35 årsværk. De samlede omkostninger fordeler sig på følgende områder:

- 7,4 mio. kr. anvendes til monitorering og opfølgning på applikationsportefølje
- 2,2 mio. kr. anvendes til opgaver, der knytter sig til drift af infrastruktur
- 6,2 mio. kr. er bundet til forskellige it-projekter og udviklingsaktiviteter
- 6,8 mio. kr. går til øvrige omkostninger herunder ledelse, servicedesk, applikationsporteføljestyrelse samt kontakt til den øvrige del af forretningen.

It lønomkostningernes andel i Movia er relativt høje i forhold til de samlede omkostninger til administration. Der findes ikke direkte sektorspecifikke branchenøgletal for it-omkostninger for trafiksselskaber. Sammenlignet med det næststørste trafiksselskab, Midttrafik, og baseret på PA's erfaringer fra andre sektorer, ligger de samlede it-omkostninger i Movia relativt højt\*.

PA's erfaringer på tværs af sektorer og virksomheder er, at it-omkostninger, selv i meget digitaliserede virksomheder, sjældent andrager mere end 20% af de samlede omkostninger. Det er derfor en rimelig antagelse, at der efter en systemkonsolidering, reducerede omkostninger til projekter, også er et potentiale i form af at reducere lønomkostningerne til it-medarbejdere.

Potentialet skal kvalificeres nærmere, men det vurderes, at der over en årrække bør kunne realiseres mellem 0,5 – 3 mio. kr. i reducerede lønomkostninger.

**Movia og Midttrafiks samlede it-omkostninger, som andel af de samlede administrative omkostninger**

Kilde: Egen tilvirkning baseret på data fra benchmark-analysen, samt supplerende data fra Movia og Midttrafik,

\*Det bemærkes, at Movia har centraliseret deres it-drift i højere grad end de fleste, da ingen systemer køres decentralt i afdelinger, og alle medarbejdere samledes i it-afdelingen for få år tilbage. Det vurderes fortsat med dette in mente, at omkostningerne er relativt høje.

## 4 Ledelse – samlet overblik

Der vurderes at være et samlet årligt potentiale på ledelse på ca. 4 mio. kr.

### Hypotese: En større medarbejder til ledelsesratio kan frigøre midler på tværs af organisationen

#### Baggrund:

Benchmark-analysen viste, at Movia generelt har større omkostninger til ledelse end gennemsnittet af de øvrige trafiksselskaber.

Dette benchmark er blevet kvalificeret, dels ved at undersøge timeregistreringen internt i Movia og dels ved at validere ledelsesomkostningerne i de øvrige trafiksselskaber med opdaterede tal for 2016.

Derudover er ledernes aktivitet opgjort på de forskellige processer i styringshierarkiet, som viser, at lederne i et vist omfang udfylder andre funktioner i afdelingerne i varierende grad.

Endelig er ledelsesratioen opgjort på aktivitetsniveau, hvilket viser forskelle på tværs af afdelingerne dels i tidsanvendelsen på ledelse og tidsanvendelsen på øvrig tid ift. afdelingernes afdelinger.

#### Resultat af dybdeanalysen:

Movia forventes at kunne nedbringe ledelsesomkostningerne med omtrent 4 mio. kr. over de næste fire år, svarende til ca. fem ledere baseret på gennemsnitslønnen for en leder i Movia

Det anbefales, at potentialerne gradvist indfries over en årrække for at sikre stabil drift samt for i højere grad at kunne indfri potentialet ved naturlig afgang.

### Beskrivelse af effektiviseringsforslag:

Det er aftalt med Movia, at denne dybdeanalyse ikke resulterer i et konkret forslag til, hvor og hvordan antallet af ledere nedbringes i Movias organisation. Der er derfor ikke udarbejdet et detaljeret forslag til, hvordan besparelspotentialet skal realiseres. Der pågår allerede i Movias overvejelser om, hvordan organisationen, herunder ledelseslaget, kan udnyttes mere effektivt.

Analysen viser, at der er forskel på ledelsesratio i de forskellige afdelinger. Det kan der være fagligt gode argumenter for, men ved at harmonisere ledelsesspændet på tværs af afdelingerne til et mere ensartet niveau, kan omkostningerne til ledelse reduceres.

En række ledere anvender relativt lidt tid på ledelse og løser i højere grad faglige opgaver. Det bør overvejes, om disse opgaver kan løses af specialister til en lavere lønomkostning, eller om der er faglige synergier på tværs af afdelinger, hvor disse opgaver kan løses mere effektivt.

Det vurderes på ovenstående baggrund realistisk, at der kan gennemføres en reduktion i omkostningerne til ledelse med samlet ca. 4,0 mio. kr. med en løbende indfasning over fire år.

Mio. kr. (2017 p/l)	2018	2019	2020	2021
<i>Ændret organisering og lavere ledelsesratio</i>	1,0	2,0	3,0	4,0
<b>Samlet varig ændring</b>	1,0	2,0	3,0	4,0
<b>Investeringer</b>	-	-	-	-
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>	1,0	2,0	3,0	4,0

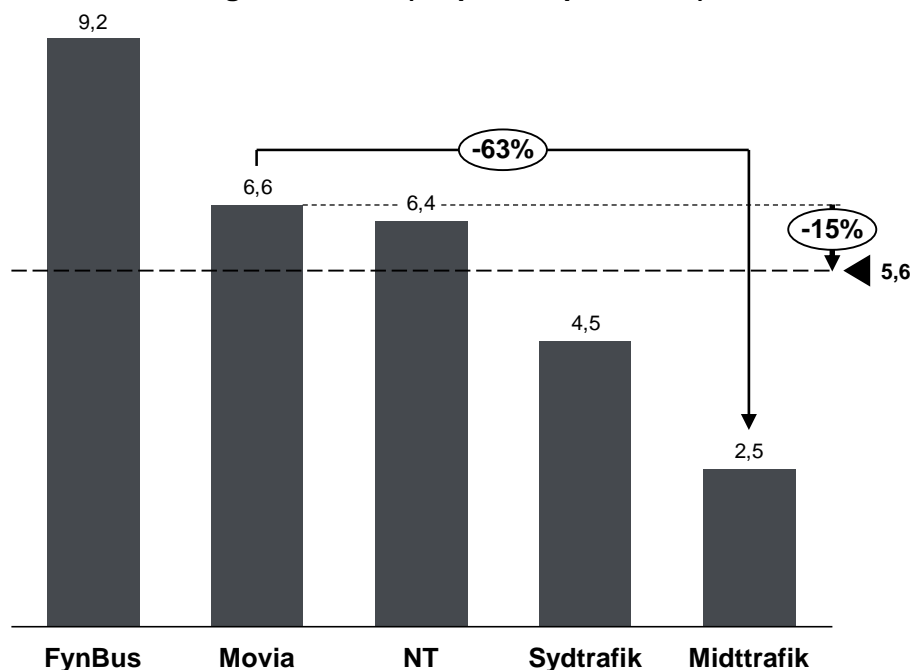
## 4 Ledelse

Movia anvender ca. 15 pct. mere på ledelse end de øvrige trafiksselskaber

Movia bruger ca. 1 kr. mere pr. køreplanstime på ledelse ift. de øvrige trafiksselskaber, svarende til en forskel på 4 mio. kr. i rene ledelseslønninger.

Baseret på benchmark kan Movia nedbringe ledelseslønninger med 4,1 mio. kr.

### Lønomkostninger til ledere (kr. pr. køreplanstime)\*



Movias omkostninger til ledelse er 15 procent højere end gennemsnittet af de øvrige trafiksselskabers omkostninger, når der benchmarkes pr. køreplanstime. Kun FynBus har flere omkostninger.

Hvis Movia nedbringer omkostningerne til ledelse til gennemsnittet af de øvrige selskaber, svarer det til en gevinst på 4,1 mio. kr. Gennemsnitslønnen for en leder på alle niveauer uden for flextrafikområdet i Movia er 850.000 kr., hvilket vil indebære fem færre ledere i Movia sammenlignet med i dag.

Bruttopotentialet for Movia på ledelseslønninger vurderes at være på 4,1 mio. kr., når flextrafikken fraregnes.

Det vurderes ikke, at der skal foretages større økonomiske investeringer for at realisere dette potentiale, omend det vil kræve omstruktureringer i organisationen.

Det anbefales, at potentialerne indfris gradvist over en 4-årig periode. Movia får således mulighed for at tilpasse organisationen gradvist og udnytte den naturlige afgang i gruppen af ledere og på den måde undgå eventuelle omkostninger forbundet med eventuelle afskedigelser.

Foruden benchmarket sandsynliggøres estimeret af, at Movias ledere bruger en mængde tid svarende til knap 3,5 mio. lønkroner på andre opgaver end de der er specificeret som ledelsesprocesser i Movias ydelseshierarki.

Det skal understreges, at benchmarket alene giver en indikation af Movias omkostninger til ledelse sammenlignet med de øvrige trafiksselskaber. Der tages ikke højde for forskellig organisering og eventuelle særlige opgaver, som løftes af de enkelte selskaber. Movia har oplyst, at organisationen ofte løfter større interessevaretagelsesopgaver på tværs af de øvrige trafiksselskaber, hvilket resulterer i et større ledelsesmæssigt ressourceforbrug.

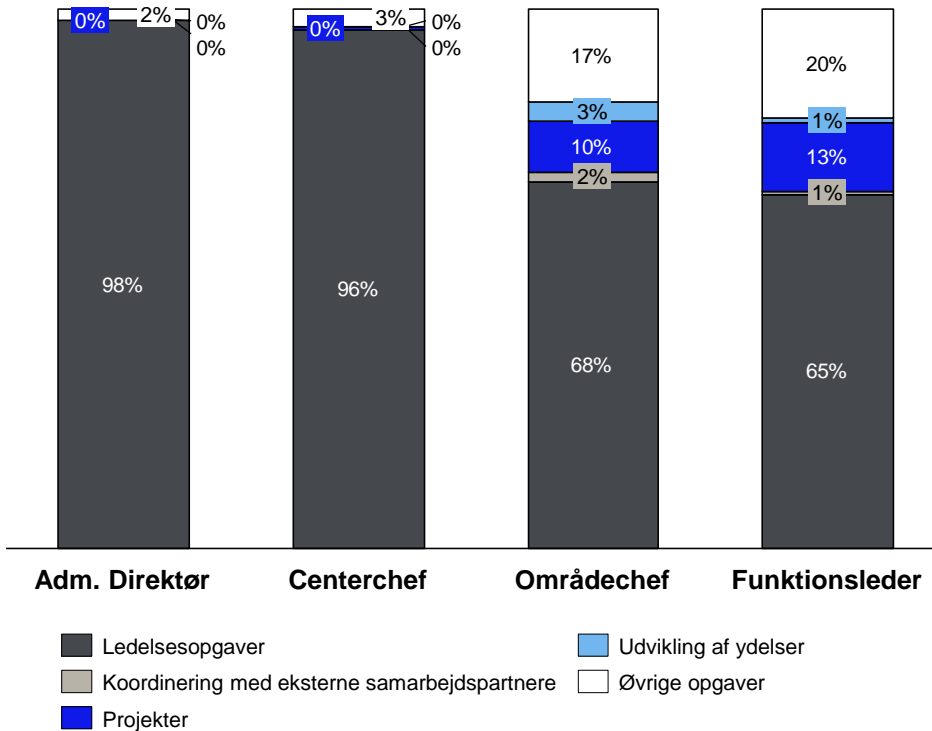
\* Alle lønomkostninger er fra 2016. Lønomkostningerne fra de øvrige trafiksselskaber er valideret i en ekstra runde. Enkelte selskaber angiver fremover at have faldende omkostninger til ledelse, hvilket ikke er medtaget i denne beregning. Trafiksselskaberne har selv opgjort og indberettet lønningsniveauet, hvilket giver nogle usikkerheder omkring det præcise niveau.



## 4 Ledelse

Movias ledere anvender knap 20 pct. af deres tid på opgaver, som ikke er ledelses- eller styringsprocesser.

Lønomsomkostninger fordelt for ledelsesgrupperne

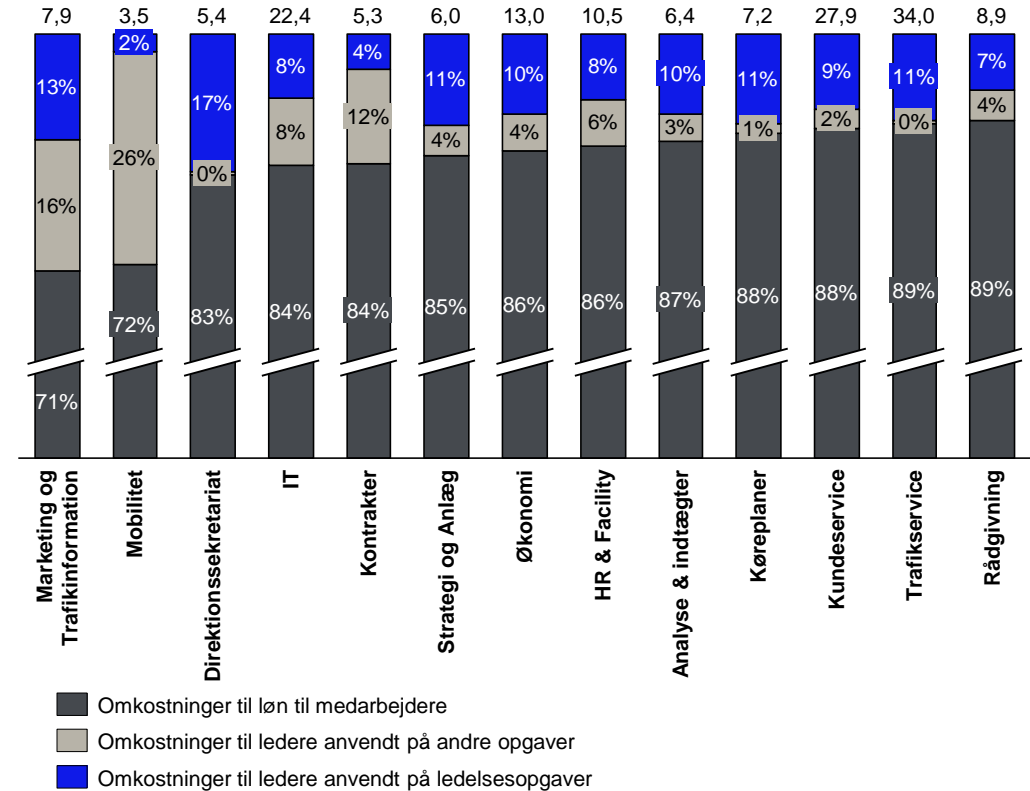


Lønomsomkostningerne for den enkelte leder er fordelt ud fra timeregistreringen i figuren ovenfor.

Lederne i direktionen anvender stort set al deres tid på ledelsesprocesser, mens mellem 65-70 pct. af områdecheferne og funktionsledernes løn går til ledelse. De resterende ressourcer går til øvrige opgaver, hvoraf projekter udgør en betydelig del, ca. 2,5 mio. lønkroner. Derudover går omtrent 3,5 mio. lønkroner til opgaver, som ikke er ledelses- eller styringsprocesser.

Både lønninger til funktionsledere og områdeledere er derfor medregnet i vurderingen af ledelsesomkostninger

Lønomsomkostninger til ledelse pr. afdeling\* (mio. kr.)



Enkelte afdelinger skiller sig ud ved at anvende op imod 30 procent af de samlede lønomsomkostninger på ledelsesopgaver.

Samtidig anvender ledelseslaget i knap en tredjedel af afdelingerne mere tid på anden aktivitet end ledelse, hvilket tyder på, at enkelte afdelinger har for lille ledelsesspænd.

De større afdelinger anvender generelt mindre på ledelse, men billedet er ikke entydigt. Ingen afdeling bruger dog mindre end 10 pct. af lønomsomkostningerne på ledelse.

\* Centerchefer og administrerende direktør er ikke medtaget i denne oversigt. Ledelsesprocesser er defineret ud fra Movias styringshierarki og omfatter ikke projekter, udvikling af ydelser og samarbejde med eksterne aktører.



**Hypotese:** Ved at reducere antallet af kontrakter under 2000 køreplanstimer pr. bus samt bringe øvrige kontrakter ned til gennemsnit, kan omkostningerne til operatørerne reduceres

### Baggrund:

Både nationale og internationale benchmarkanalyser viser, at Movia generelt ligger på et fornuftigt niveau for kontraktbetalinger til operatører.

Benchmark-analysen af de fleste kontrakter i Danmark har vist, at dårlig kapacitetsudnyttelse af busser driver omkostninger. Videre analyse viste, at Movia har en håndfuld kontraktenheder, med udnyttelsesgrad under 2.000 køreplanstimer pr. bus og typisk dårlige timepriser til følge. Derudover er en række kontrakter over gennemsnitsprisen på trods af en gode busudnyttelsesgrad.

Der er i forlængelse heraf foretaget interviews med to operatører og analyseret udvalgte kontrakter for ekstra forklarende parametre for at lokalisere mulige tiltag til at drive priserne ned.

### Resultat af dybdeanalysen:

Både Civitys internationale benchmark-analyse og benchmark-analysen i denne rapport viser, at Movia generelt har fornuftige operatørpriser. Givet områdets volumen kan selv små tiltag imidlertid have en betydelig effekt.

Følgende tiltag er identificeret, som dem der vil have størst betydning:

- Styrkelse af fremkommeligheden som kan nedbringe antallet af køreplanstimer med samme serviceniveau
- Forsøg med krav til busser, som er tættere på fabrikernes standarder
- Bedre hensyntagen til operatørernes infrastrukturmæssige udfordringer
- Generelt sikre lige konkurrence mellem operatørerne.

Det har ikke inden for analysens rammer været muligt at kvalificere yderligere tiltag. Det anbefales derfor, at Movia arbejder videre med at identificere flere muligheder, samt kvalificere potentialerne.

### Beskrivelse af de konkrete effektiviseringsforslag:

#### Bedre fremkommelighed

Investeringer i bedre fremkommelighed for busserne kan gøre operatørerne i stand til at transportere den samme mængde passagerer med færre køreplanstimer og øge serviceniveauet ved at bringe passagerne hurtigere frem. Initiativerne er særligt relevante i områder med tæt trafik. Kan antallet af køreplanstimer i Region Hovedstadens område nedbringes med 1 pct. er der et bruttopotentiale på 27,8 mio. kr.

Bedre fremkommelighed kan føre til øgede omkostninger i form af øget brændstofforbrug pr. køreplanstime. Omvendt viser erfaringer fra ruter, der har fået enten forbedret eller svækket sin fremkommelighed, at det kan påvirke selvfinansieringsgraden, da passagererne lægger vægt på hastigheden af deres rejse

#### Mindre specialiserede krav til materiel

Mere standardiserede krav til materiel vil kunne nedbringe omkostningerne med 3,5-5 kr. pr. køreplanstime, i det omfang interieur erstattes med lettere stole og evt. flere ståpladser, som det bliver tilfældet med linje 5C fra april 2017. De mest oplagte øvrige linjer at gøre dette på, er de øvrige A-bus-linjer, som har ca. 760.000 køreplanstimer årligt. Indførtes mere standardkrav på disse linjer er der en forventet effekt på ca. 3,5 mio. kr. om året.

#### Fokus på forberedelse af udbud af dyre kontraktenheder

Ca. en tredjedel af Movias kontraktenheder ligger over gennemsnitsprisen for en køreplanstime. Erfaringer fra tidligere udbud viser, at priserne falder ved operatørskift (20-40 kr. pr. køreplanstime).

Det anbefales, at Movia i god tid før nye udbud af "dyre" kontrakter sammen med operatører og kommuner/regioner afdækker uhensigtsmæssige barrierer, som kan forbedre vilkårene for nedbringelse af prisen. Der er en forventet effekt på ca. 13 mio. kr. årligt gradvis som følge af genudbud de kommende seks år.

#### Bedre hensyntagen til operatørernes infrastrukturmæssige udfordringer

Operatørerne er generelt tilfredse med Movias køreplanlægning og den mulighed de har for at optimere vagtplanlægningen. Nogle tiltag vurderes stadig at kunne nedbringe omkostningerne. Ved indførelse af nye drivmidler (el/gas) vil Movia med fordel kunne bruge –særligt de internationale – operatørers erfaringer ifm. planlægning af infrastruktur.

Placeringen af garageanlæg har stor betydning for operatørernes omkostninger, men få kommuner giver tilladelser til anlæg af nye garageanlæg, hvilket skader konkurrence og driver omkostninger op. Der er eksempler på, at køreplanstimeprisen drives op med ca. 100 kr. pga. mangel på garageanlæg i specifikke områder. Det anbefales, at der i kommuner med lille tilstedeværelse af forskellige operatørers garageanlæg, overvejes mulighederne for anlæg, for at kunne drive omkostninger ned for både kommunale og regionale linjer.

Forventet effekt i kommende udbud (mio. kr.)

≈

30-40

≈

3,5

≈

13

Ikke estimeret

## 5 Operatørudgifter – Analyse af mulige omkostningsreduktioner

Kan prisen bringes ned for nogen af de mest omkostningstunge kontrakter, kan der spares op til 81 mio. kr. om året, heraf 18,5 mio. kr. for kontrakter med en busudnyttelse på mindre end 2.000 kplt. pr. bus.

Data indikerer, at dårligere udnyttelse af busmateriellet driver priserne op. Der er i alt et potentiale på 81 mio. kr., hvis kontrakter over gennemsnitsprisen pr. køreplanstime sænkes til gennemsnittet.

Som led i benchmark-analysen af trafiksekskabernes operatørudgifter blev der gennemført en sammenligning af Movias kontrakter pr. køreplanstime i forhold til kontraktens størrelse målt i køreplanstimer pr. bus.

Sammenligningen viste et potentiale for Movia i dels at reducere antallet af udbud med under 2000 køreplanstimer pr. bus og dels undersøge, hvordan udbuddene over 2000 timer pr. bus kan bringes ned til gennemsnitsprisen.

Omkring en tredjedel af samtlige udbudsenheder ligger over gennemsnitsprisen og anses som havende et umiddelbart besparelspotentiale.

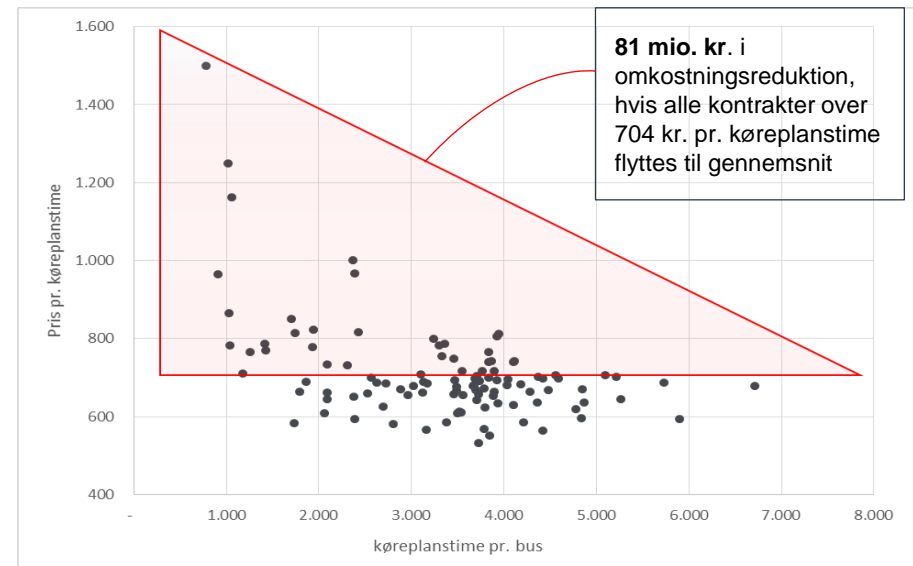
En beregning af potentialet ved at reducere antallet af kontrakter over gennemsnitsprisen (704 kr. pr. køreplanstime) til gennemsnitsprisen har et potentiale på omtrent 81 mio. kr.\*

Der er imidlertid en række forskelligartede forhold, der knytter sig til priserne på de enkelte kontrakter, som reducerer Movias muligheder for at indfri potentialet.

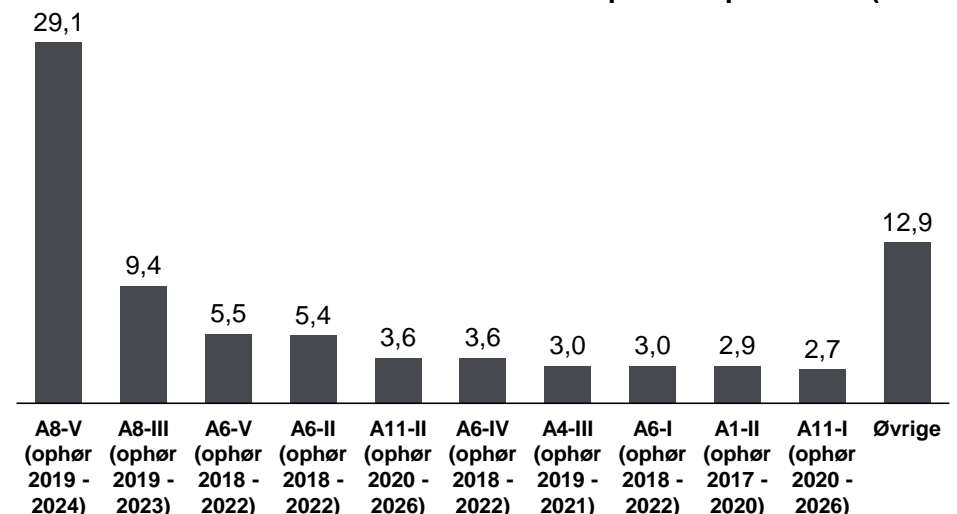
Potentialet kan tidligst indfris over en 3-årig periode og senest over en ca. 7-årig periode for de fleste kontraktors vedkommende afhængigt af, hvordan operatørerne lever op til kontraktens krav

\*Grundet kontraktskifte mm. er basen for beregningen af besparelspotentialet på 2,42 mia. kr. ud af de 3,01 mia. kr., som var Movias samlede kontraktbetalinger i 2015.

### Oversigt over kontraktenheders pris pr. køreplanstime og busudnyttelse



### De 10 kontraktenheder med det største besparelspotentiale (mio. kr.)



## 5 Operatørudgifter – Kontrakter med dårlig busudnyttelse

*I alt 17 kontrakter har en busudnyttelse under 2.000 køreplanstimer pr. bus. hvoraf 14 af dem har en timepris, der ligger over gennemsnittet. De indeholder 102 linjer, som hovedsagligt kører skolekørsel i tyndt befolkede områder.*

Kontraktenheder med få køreplanstimer pr. bus er kendetegnet ved, at have linjer med få køreplanstimer. De fleste af disse er skoleruter.

Kontraktenheder med relativ dårlig busudnyttelse består primært af skolebusruter eller en blanding af skolebusruter og anden bykørsel.

Nogle kontrakter består udelukkende af skolekørsel, mens andre kontrakter består af skolekørsel kombineret med andre kontrakter.

Kørslen foretages typisk om morgenen og om eftermiddagen på samme tidspunkter, vanskeliggøre at udnytte busserne optimalt for operatørerne.

Enkelte steder er det lykkedes at drive prisen pr. køreplanstime ned på trods af, at kontraktenhederne primært består af busruter, der umiddelbart har skolekørsel som formål eksempelvis på kontrakt 12198 med udgangspunkt i Haslev.

Den lavere timepris vurderes umiddelbart at være opnået ved at lade busserne køre ruten gennem hele dagen, hvilket resulterer i, at der kan indsættes flere køreplanstimer uden at den samlede betaling stiger i nævneværdig grad. Selvfinansierungsgraderne på disse buslinjer ligger dog i omegnen af 10 pct. mod 20-40 pct. for andre skolebusruter. Der vurderes derfor ikke at være nævneværdige besparelser ved at lade busserne køre længere.

Der er en række små ruter med få kørsler om dagen, med passagertal på under 20.000 om året og selvfinansierungsgrader mellem 4-25 pct. Disse ruter vil være dyre at opretholde.

En umiddelbar sammenligning med de øvrige trafikskabers ruter med under 2.000 køreplanstimer pr. bus, viser umiddelbart, at der kan være et besparelspotentiale for Movia på disse ruter. Der er i denne vurdering dog ikke taget højde for strukturelle forhold samt det faktum, at Movia generelt har flere udbud, hvor der er sikret en høj kapacitetsudnyttelse af busserne.

Et egentligt effektiviseringsforslag på dette område forudsætter derfor yderligere analyse af behovene og vilkårene for den enkelte linje.

### Oversigt over linjer med dårlig busudnyttelse

Kontraktenhed	Kplt.pr. bus (timer)	Pris pr. kplt (kr.)	Antal linjer	Antal busser
12158	783	1.500	5	4
12160	911	965	5	5
12149	1.023	1.249	2	4
12192	1.031	865	3	4
12196	1.041	784	3	2
12106	1.060	1.162	4	6
12138	1.173	711	5	2
12345	1.255	766	6	7
12194	1.415	787	11	13
12197	1.426	771	7	6
12180	1.701	850	8	7
12346	1.727	584	7	7
12161	1.747	815	12	8
12193	1.794	664	8	6
12198	1.865	690	3	3
12103	1.934	779	8	7
12179	1.936	823	5	8
<b>Hele Movia</b>	<b>3.408</b>	<b>704</b>	<b>448</b>	<b>1.244</b>

## 5 Operatørudgifter – Operatørernes omkostningsbillede

Lønomkostninger er den primære cost-driver for operatørerne

Det er særligt lønomkostningerne, der driver udgifterne for operatørerne. Optimal udnyttelse af personalet er derfor essentielt i at få en god pris for Movia

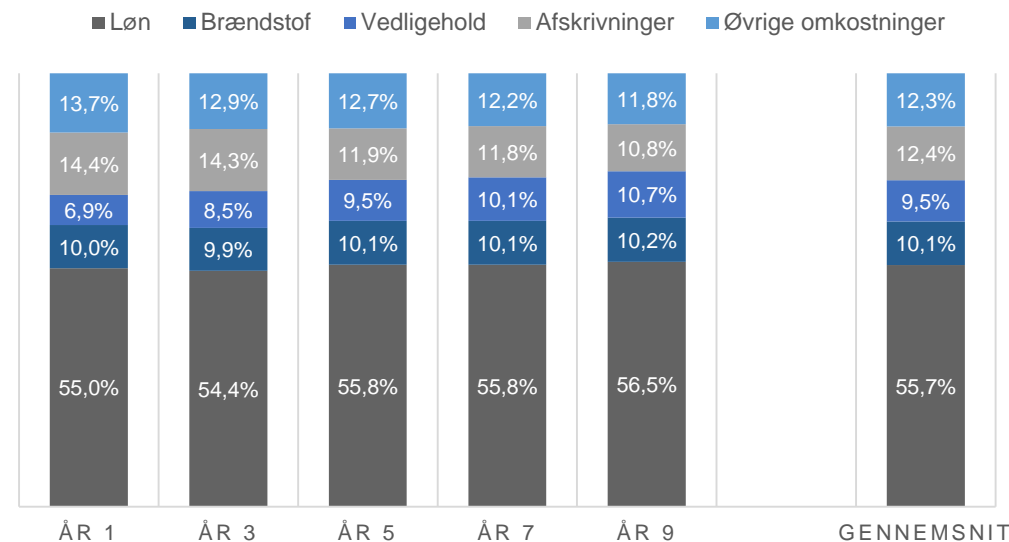
På baggrund af interviews med to operatører i Movias område som dækker 52 pct. af alle køreplanstimer i Movias område, er det muligt at skabe et konkret billede af operatørernes omkostningsside. De nævner en række forhold, som påvirker kontrakterne herunder:

- **Emissionskrav** – Alternative brændstofformer er dyrere, og materiellet sværere at genbruge på andre ruter
- **Kontraktlængde** – Busser kører typisk 12 år. Muligheden for at vinde en kontrakt for 12 år giver derfor mulighed for at afskrive materiel over en længere periode og giver sikkerhed i kontrakten
- **Forskelle i rammebetingelser for operatører** – Enkelte steder i Movias område driver forskellige rammevilkår for operatører priserne op
- **Effektive vagtplaner på baggrund af køreplaner** – Giver mulighed for at minimere lønomkostninger
- **Køretidspunkter** – Skæve tidspunkter (efter kl. 17 og i weekender) øger lønomkostningerne
- **Gennemsnitshastighed** – Optimering af gennemsnitshastighed på en given rute driver omkostningerne ned, da kørslen kan foretages på færre timer. Generelt driver det brændstofforbrug, og i et vist omfang også vedligeholdelses-omkostninger op, at have en linje med høj gennemsnitshastighed
- **Adgang til at erstatte busser ved nedbrud (reservebusser)** – Jo flere forskelligartede krav der stilles til busser i de enkelte kontrakter, des sværere bliver det at opnå stordrift på reservebusser, og jo mere skal afskrives i den enkelte kontrakt
- **Slitage (by/land)** – Bykørsel slider væsentlig mere på materiellet end landkørsel og driver derfor omkostninger til vedligehold op.

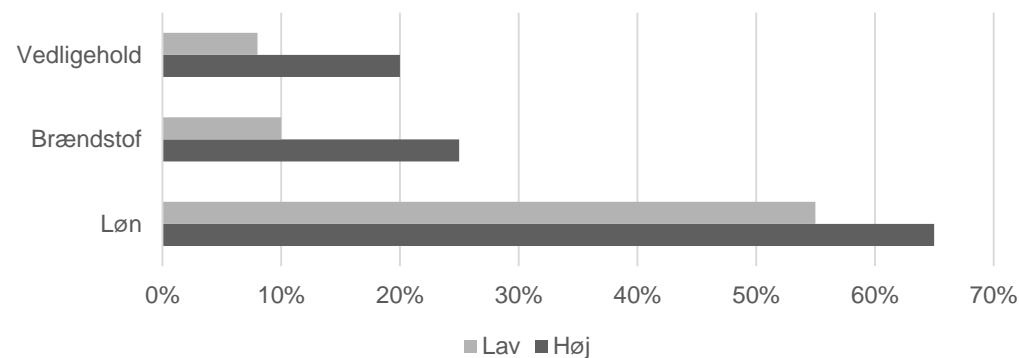
Aktuelt udfordres operatørerne på deres omkostninger af særligt tre ting:

- Der er en hård konkurrence, der giver relativt små profitater
- Der er risiko for reduktion i volumen af timer, hvilket giver tab på overskydende busser særligt ved ny teknologi (såsom el-busser)
- Nye busser på tynd trafik. Afkast på investeret kapital udfordres.

### OPERATØROMKOSTNINGER I KONKRET MOVIA UDBUD



### Spændvidde i væsentlige cost drivere



## 5 Operatørudgifter – Illustrative cases til beskrivelse af cost-drivers

*Prisen sænkes ved stærk konkurrence og kort afstand til garageanlæg, foruden god kapacitetsudnyttelse af busserne*

91

### Observationer

**Operatørskifte:** Stærk sammenhæng.

Operatørskifte ses som et tegn på, at en ligelig konkurrence kan drive prisen i ned.

**Afstand til garageanlæg:** Stærk sammenhæng.

Kan lede til nedsat kapacitetsudnyttelse og nedsat effektivitet af aktiver. Påvirker omkostninger til løn, brændstof og vedligeholdelse.

**Gennemsnitshastighed:** Svag sammenhæng.

Gennemsnitshastigheden forventes at give højere brændstofforbrug, men lavere omkostninger til vedligehold

**Tomkørsel i vognløb:** Ingen sammenhæng.

Dette kan skyldes, at de observerede tomkørselsprocenter i analysen er meget små (0-2%).

### Eksempler

Enheder	Operatør		Km. til garageanlæg	Kplt/bus	Pris/kplt
	skifte	Gns. km/t			
Storkøbenhavn	Ja	23	14	3.895	665
Storkøbenhavn	Nej	22	17	3.863	742

Enheder	Operatør		Km. til garageanlæg	Kplt/bus	Pris/kplt
	skifte	Gns. km/t			
By kørsel (linje 6A)	Nej	18	5	3.676	682
Storkøbenhavn	Nej	22	17	3.863	742

Enheder	Operatør		Km. til garageanlæg	Kplt/bus	Pris/kplt
	skifte	Gns. km/t			
By kørsel (linje 6A)	Nej	18	5	3.676	682
Nordsjælland	Nej	35	9	3.546	718

### Værdi

En del af forskellen i prisen i dette eksempel kan tilskrives lidt længere afstand til garageanlæg samt en større andel natkørsel.

Effekt af operatørskifte.....**20-40 kr./kplt.**

På øvrige parametre må de to cases betragtes som ens med en smule dårligere busudnyttelse på linje 6A.

Effekt af én km længere til anlæg....**3-5 kr./kplt.**

I dette eksempel har 6A lidt bedre busudnyttelse, samt en smule kortere til garageanlæg, hvilket også vil påvirke prisen positivt.

Effekt af én km/t langsommere ~ **1 kr./kplt.**

Der er foretaget en dybere analyse af fem kontrakter med i alt 20 kontrakterheder. Der er indsamlet viden om parametre, der jf. operatørinterviews kan have betydning for omkostningerne.

Kontrakterne er udvalgt efter et kriterier, der kan skabe bedst mulige grundlag for at lave grove estimater af parametrene effekt.

Analysens omfang har ikke tilladt at indsamle data for alle gældende kontrakter i Movia.

Der er på tværs af kontrakternes 20 kontrakterheder analyseret sammenhænge i de fire yderligere identificerede parametre.

Dette data antyder, at tre ud af fire af de identificerede parametre har en sammenhæng med prisen.

For at illustrere effekterne ved det enkelte parametre er der blevet undersøgt enheder med variation på pris og det undersøgte parameter, og hvor de øvrige parametre så vidt muligt er ens.

Effekten af det givne parameter er vurderet baseret på den generelle sammenligning med de øvrige casekontrakter, samt ud fra forskellene i køreplanstimeprisen i den givne case.

## 5 Operatørudgifter – Vurdering af tiltag til reduktion af omkostninger

Tiltag omkring materiel, fremkommelighed og infrastrukturmæssige overvejelser vurderes at have størst forventet effekt på prissætning

Tema	Parameter	Vurdering	Mulige tiltag for Movia	Forventet effekt på prissætning
Udbudsmodel	Incitamenter	Incitamenter både negative og positive tages alvorligt af operatørerne, omend de har en meget begrænset betydning for prissætningen. Movia angiver, at nogle mindre operatører peger på bodsbestemmelser som en omkostningsdriver i deres tilbud.	Det vurderes, at incitamenter overfor operatørerne kan være hensigtsmæssige, men at de især skal drives af et ønske om at sikre kundernes serviceoplevelse og ikke regulering af prissætningen	
	Arbejdsdeling mellem operatør og trafiksselskab	Effektiv udnyttelse af chaufførerne er afgørende for operatørernes omkostninger og dermed prissætningen. Især de forskellige operatørers placering af garageanlæg tæt på ruterne har betydning for prisdannelsen. En operatør nævner Sverige, hvor trafiksselskaberne ejer garageanlæggene og dermed kan skabe lige vilkår mellem operatørerne som en mulighed	Hvis Movia ejede garageanlæggene, og kommunerne i større grad end i dag ville tillade opførelsen af garageanlæg – især i områder med monopollignende tilstande – ville det have en markant betydning for prissætningen. Effekten af forslaget er stor, men det vurderes som meget vanskeligt at gennemføre i praksis	
	Område eller linjevis udbud	Operatørerne vurderer ikke, at det vil indebære nævneværdige forskelle i prissætningen, hvis Movia udbyder linjerne i større geografiske enheder, hvis ikke adgangen til garageanlæggene følger med	En ren geografisk udbudsmodel vil ikke indebære nævneværdige fordele i forhold til i dag, hvor der gennemføres linjevis udbud med en vis geografisk sammenhæng	
	Kontrakttype	Operatørerne oplever, at Movias udbudsmateriale er meget omfattende og i sig selv udgør en betydelig administrativ byrde i forhold til besvarelser. Henset til omfanget og volumen af kontrakterne udgør de administrative omkostninger dog en ret begrænset del af de samlede omkostninger	Implementeringen af et mere standardiseret kontraktsetup med færre krav og beskrivelser vil lette operatørernes arbejde i tilbudsfasen. Effekten af et sådan tiltag vurderes imidlertid at have en relativt begrænset effekt på operatørernes prissætning	
Krav i udbud	Materiel og indretning	Operatørerne oplever, at Movia stiller en række funktionskrav til busserne, som både i anskaffelsessituationen og i den løbende drift driver omkostningerne opad for operatørerne. Eksempelvis stilles der krav til sædeindretning, som ikke kan imødekommes i en standardbus, hvorfor det kræver specialtilpasninger. Et andet eksempel er, at S-, E- og A-busser skal have en forskellig stribe på busserne. Det betyder, at operatørerne ikke uhindret kan anvende eksempelvis en E-bus som reservebus for en S-bus. Samlet set betyder en række af funktionskravene, at busserne ifølge operatørerne vejer 2-300 kg mere end de behøver, hvilket øger brændstofomkostningerne og slitage. Vurderingen er, at en standardindretning vil kunne reducere prissætningen mellem 3,5-5 kr. pr. køreplanstime	Movia kan stille krav, som kan leveres af en standardbus, således at operatørernes anskaffelsesomkostninger reduceres. Endvidere bør det overvejes at indrette de busser, hvor passagerne kører forholdsvis korte ruter med færre sæder og skalstole i stedet for polstrede stole. Endelig bør øvrige funktionskrav i udbuddene gennemgås med henblik på at vurdere, om kravene kan erstattes af standardfunktionalitet. Da dette kan påvirke passagerernes oplevelse af kvalitet, anbefales det initialt at foretage forsøg med flere standardkrav til busser	
	Drivmiddel	Der er stor forskel på prissætningen afhængigt af, om der vælges el, gas, biodiesel eller diesel som drivmiddel. Ifølge operatørerne er der en afledt følgeomkostning i forbindelse med køreplanlægningen, især på EI, som kan optimeres	Samarbejde med leverandørerne om at tilrettelægge køreplaner så de også er optimeret i forhold til EI-ladeinfrastrukturen	
	Kontraktlængde	Operatørerne vurderer, at Movias kontrakter 6+2+2+2 år er af en hensigtsmæssig længde. Operatørernes mulighed for at køre ruten i 12 år giver gode afskrivningsmuligheder i forhold til de initiale busanskaffelser	Der er ikke på dette område behov for at ændre Movias praksis	Ingen mulige tiltag
Køreplanlægning	Effektive vognplaner og busudnyttelse	Operatørernes oplevelse af Movias køreplanlægning er, at den har en meget høj kvalitet og muliggør en meget effektiv tilrettelæggelse vagtplaner og udnyttelse af chaufførernes arbejdstid	Der er ikke på dette område behov for at ændre Movias praksis. Dog skal Movia være opmærksom på, at kørsel på skæve tidspunkter jf. overenskomsten trækker en del ekstra lønomkostninger hos operatørerne	Ingen mulige tiltag
	Fremkommelighed	Gennemsnitshastigheden har nogen betydning for operatørernes prissætning, da det direkte indvirker på antallet af busser og chauffører, som operatørerne skal stilles til rådighed for at opfylde trafiksselskabets køreplan	Movia kan sammen med regioner og kommuner identificere mulige fremkommelighedsprojekter, som kan øge gennemsnitshastigheden, som det eksempelvis er sket for en række linjer gennem København. Initiativerne bør imidlertid overvejes nøje. Investeringerne er høje, og giver ikke store gevinster på omkostningssiden	





CONSULTING  
TECHNOLOGY  
INNOVATION

### **We Make the Difference**

An employee-owned firm of over 2,500 people, we operate globally from offices across the Americas, Europe, the Nordics, the Gulf and Asia Pacific.

We are experts in energy, financial services, life sciences and healthcare, manufacturing, government and public services, defence and security, telecommunications, transport and logistics.

Our deep industry knowledge together with skills in management consulting, technology and innovation allows us to challenge conventional thinking and deliver exceptional results that have a lasting impact on businesses, governments and communities worldwide.

**Our clients choose us because we don't just believe in making a difference.**

**We believe in making *the* difference.**

#### **Corporate headquarters**

123 Buckingham Palace Road  
London SW1W 9SR  
United Kingdom  
+44 20 7730 9000

#### **paconsulting.com**

This document has been prepared by PA on the basis of information supplied by the client and that which is available in the public domain. No representation or warranty is given as to the achievement or reasonableness of future projections or the assumptions underlying them, management targets, valuation, opinions, prospects or returns, if any. Except where otherwise indicated, the document speaks as at the date hereof.

**© PA Knowledge Limited 2015.  
All rights reserved.**

This document is confidential to the organisation named herein and may not be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying or otherwise without the written permission of PA Consulting Group. In the event that you receive this document in error, you should return it to PA Consulting Group, 123 Buckingham Palace Road, London SW1W 9SR. PA accepts no liability whatsoever should an unauthorised recipient of this document act on its contents.

# Input til gennemgang af Movia budgetanalyse vedrørende køreplantimepriser

Movias budgetanalyse sammenligner køreplantimepriser med de øvrige trafikselskaber. For at gøre dette har Movia korrigeret for nogle strukturelle forskelle trafikselskaberne i mellem. Det er administrationens opfattelse, at denne korrektion på visse punkter ikke er helt dækkende for de faktiske strukturelle forhold i Midttrafik, hvilket kan medvirke til at få Midttrafik til at fremstå dyrere. Nedenstående gennemgår potentielle fejlkilder.

## Korrektion for lønniveau

Movia har et strukturelt højere omkostningsniveau end de øvrige trafikselskaber (se side 5), blandt andet som følge af højere lønninger i hovedstadsområdet. Korrigeres for disse forhold så har Movia den næstlaveste pris pr. køreplante ifølge analysen. Kun Sydtrafik har et marginalt lavere omkostningsniveau.

Chaufførerne i København kører efter AKT Tillægsoverenskomsten for hovedstadsområdet (TOK), mens chauffører i resten af Danmark kører efter Landsoverenskomsten (LOK). Forskellen på lønningerne i LOK og TOK afhænger af flere ting, bl.a. af om der er tale by- eller landkørsel, idet bybuschauffører på LOK får flere pauser end chauffører på lokale og regionale ruter på LOK.

For bybuskørsel er der mellem 16-31 % forskel på timelønnen i LOK og TOK. Idet udgifter til chaufførløn (variable chaufføromkostninger) i gennemsnit tegner sig for 52 % af udgifterne til buskørsel, er denne udgiftspost busselskabernes største, og forskellen på TOK og LOK bør således være en betydelig ekstraudgift for Movia i forhold til Midttrafik.

Undtaget herfra er Busselskabet Aarhus Sporveje, der udfører cirka 30 % af alt A-kontraktkørsel i Midttrafik. BAAS følger en KL-overenskomst, der er cirka 18 % dyrere end LOK. Altså kan det argumenteres for, at lønforskellene mellem Movia og Midttrafik udligner sig.

PA Consulting, der har lavet analysen, har bekræftet, at de ikke har taget højde for den højere løn i BAAS. Det vil medvirke til at fremstille Midttrafik som strukturelt dyrere end reelt er tilfældet. Midttrafiks administration vurderer, at Midttrafiks køreplantimepris i så fald ville være ca. 40 kr. lavere.

En overordnet kommentar til anvendelsen af køreplantimepris som parameter er, at en lav køreplantimepris er ikke nødvendigvis udtryk for større effektivitet, det handler om hvor mange timer bussen kører sammenholdt med kapacitetsudnyttelsen.

## Andre bustyper

I Aarhus benyttes både lavgulvsbusser og ledbusser, i modsætning til i København, hvor der primært benyttes 13,7 meter laventrébusser. Ledbusser og lavgulvsbusser er generelt dyrere i indkøb og vedligehold, hvilket igen medfører en forhøjet timepris.

## BAAS betaler retur til Aarhus Kommune

Kontrakten om restkørsel med Busselskabet Aarhus Sporveje er med til at hæve Midttrafiks gennemsnitlige timepris. Dels er timeprisen høj, dels har kontrakten et stort volumen. Analysen har i beregningerne ikke medtaget, at BAAS årligt tilbagebetaler ca. 12 mio. kr. til Aarhus Kommune på grund af forhøjet egenkapital som følge af overskud i kontrakten om restkørslen.

## Forskel i generel udvikling

Movia beskriver (side 16), at de har gennemgået en positiv udvikling siden 2011, idet deres køreplantimepris er faldende – dette i kontrast til de øvrige trafikselskaber. Udviklingen i Movia



og de øvrige trafikselskaber har dog ikke været sammenlignelig. Movia har i perioden øget antallet af køreplantimer, mens de øvrige trafikselskaber har skåret i køreplantimerne.

Besparelser på kørslen sikrer ikke altid den bedste busudnyttelse, og det er også tilfældet set på køreplantimer per bus, hvor alle andre end Movia har faldende tal (Midttrafik klarer sig dog bedst af de øvrige her). Det tyder på, at der er tale om vidt forskellige forudsætninger for selskaberne, idet Movia har kunnet have fokus på at effektivisere, mens de øvrige selskaber har søgt besparelser – dette gør sammenligningen vanskelig, og det bør være i Movias favør.

### **Forskel i syn på urentabel kørsel**

Movia opgør på side 89 deres kontrakter med dårligst busudnyttelse. Her beskriver de, at de nogle steder lader busser køre gennem hele dagen trods meget lav selvfinansiering. Hvis dette er en generel tilgangsvinkel på svage ruter i Movia, så er det medvirkende til at holde køreplantimeprisen nede og busudnyttelsen høj, men på bekostning af urentable buskørsel. Et trafikselskab, der vælger at lade busserne stå i løbet af dagen, vil derimod have højere køreplantimepris og dårligere busudnyttelse, men derimod spare penge på ikke at køre på urentable tidspunkter.

## Takst Vest – Kundekonsekvenser

Arbejdet med Takst Vest blev igangsat på baggrund af massiv kritik fra Rigsrevision, Statsrevisorer og daværende trafikminister af trafikselskabernes takstsystemer. Kritikken gik primært på, at trafikselskaberne – i modsætning til det, der var intentionen i lovgivningen – ikke havde arbejdet målrettet på at harmonisere selskabernes takster, siden de nye Trafikselskaber blev dannet.

Det gav efter Rigsrevisionens opfattelse anledning til, at der i de nuværende takstsystemer var tale om en kompliceret rabatstruktur, og ulogiske priser med pludselige prishop og uens priser for sammenlignelige rejser. Dertil kom at det var svært for kunderne at gennemskue, hvilke billetprodukter der var billigst. Blandt andet giver det anledning til forvirring, at rejsekort i nogle tilfælde er dyrere end kontantbilletter, da man opfatter rejsekort som en billetform, der medfører en rabat.

Overordnet medfører Takst Vest, at disse problemstillinger håndteres.

- Rabatstrukturen forenkles. Der gives altid 50 % i rabat til børn, og der gives som minimum 25 % rabat til pensionister, der rejser på rejsekort eller periodekort. Off-peak rabatten på 20 % udvides til at gælde rejser inden for hele trafikselskabet, hvor det i dag kun gælder inden for trafikselskabernes takstområder – som ca. svarer til de gamle amtsgrænser. Mange kunder har haft svært ved at forstå, at en sådan rabat har været afhængig af, om man har krydset en "amtsgrænse".
- De ulogiske priser håndteres bl.a. ved, at trafikselskaber og togoperatører fremover anvender et ensartet zonesystem. I dag opererer DSB/ARRIVA med særlige "skinnezoner", der definerer afstanden mellem 2 stationer. Den afstand kan i dag være forskellig i forhold til trafikselskabernes zoner. Det har givet sig udslag i takster, der har virket forvirrende på kunder. Med et fælles zonesystem så bliver det lettere at gennemskue for kunden, og man slipper for at en busrejse fra A til B er på 6 zoner, hvis man kører med bus – og 7 hvis du kører med tog.
- De ulogiske priser har også været en konsekvens af den hidtidige opdeling af takstkompetencen. Trafikselskaberne har fastlagt takster indenfor takstområder – og for enkeltbilletter og periodekort for busrejser på tværs af trafikselskaber. Togoperatørerne har fastlagt taksten for alle togrejser på tværs af takstområder, men også alle rejsekortrejser – herunder rene busrejser – på tværs af nuværende takstområder. Når man f.eks. har rejst med bus fra Odder til Horsens – som går på tværs af et takstområde – så har togoperatøren fastlagt rejsekorttaksten og Midttrafik enkeltbillettaksten. Det har betydet, at rejsekort på sådan en rejse har været dyrere end en enkeltbillet. Med Takst Vest's opdeling af bus og togrejser med hver sine takster, så bliver det enklere for kunden at forstå takstberegningen, og dermed lettere at gennemskue hvad der er billigst.
- Opdelingen i bus og togtakster medfører som udgangspunkt et problem for pendlere, der nogle gange vælger bus – og andre gange tog. Det kan f.eks. være på strækninger som Aarhus- Randers og Aarhus-Silkeborg. For at imødekomme denne problemstilling er der i Takst Vest indført et fælles periodekort, således faste pendlere fortsat kan

vælge det transportmiddel de finder mest hensigtsmæssigt, uden skelen til om deres periodekort nu er gyldigt.

- Endelig skal også nævnes, at trafikselskaberne i dag har meget forskellige måder at tilbyde rabat på rejsekort på. Nogle selskaber – herunder Midttrafik – opererer med 7 forskellige rabattrin afhængig af, hvor meget man rejser. Det har forvirret mange kunder, og har gjort det vanskeligt for kunden at gennemskue den eksakte takst for den enkelte rejse. Andre trafikselskaber – f.eks. Sydtrafik – har ikke givet rabat på rejsekort afhængig af rejseantal, men anvendt rejsekortet som et "klippekort" med fast rabat uanset, hvor tit man rejser. Med Takst Vest er alle parter enige om 3 rabattrin på Rejsekort – samt en grundtakst – og med ens rabatniveau på de 3 rabattrin. Det vil gøre det lettere for kunden at gennemskue, hvilken rabat man får på en rejsekortrejse.

Overordnet adresseres den kritik således, der er rejst fra Rigsrevision, Statsrevision og Trafikminister, og der peges på løsninger, som parterne vurderer løser de påpegede problemer.

Men løsningerne medfører også ændringer for en række kunder, der direkte påvirker den takst man betaler for rejsen – og som for den enkelte kunde ofte er vigtigere end de overordnede principper. For nogle kunder bliver det billigere – f.eks. rejsekortrejsende med relativt lavt rejseantal – mens det for andre kunder generelt bliver dyrere – f.eks. for de nuværende klippekortrejsere.

I det følgende er det nærmere beskrevet hvilke kunder der berøres negativt af ændringerne, og hvor der må forventes negative kundereaktioner. Midttrafik vil forsøge at begrænse disse konsekvenser mest muligt, at oplyse kunder om baggrund for ændringerne og om muligt rådgive om andre billetmuligheder, der måske kan være til fordel for kunden.

Generelt skal bemærkes, at Midttrafik er det trafiksselskab (bortset fra togoperatørerne), hvor flest kunder berøres af ændringer. Det skal også bemærkes, at konsekvenser for togkunder, der skifter fra Midttrafik takster til togtakster indenfor de nuværende takstområder, ikke er beskrevet i det følgende.

### Klippekorttakster – Voksen

Som følge af ministeriets krav om at Midttrafiks klippekorttakster ikke må være billigere end Rejsekortrejser uden rabat, så stiger Midttrafiks klippekorttakster. Et 2-zoners klippekort stiger med 30 kr. – eller 3 kr. pr tur. Klippekort op til 11 zoner stiger med op til 70 kr. – eller 7 kr. pr. tur. Klippekort med endnu længere zonegyldighed stiger endnu mere, men salget af sådanne er begrænset.

Nogle eksempler på takststigning:

Strækning (eksempel)	Zoner	Klip	Rejser på zoneantal (anslået)	
Hornslet-Aarhus	5	5,00	280.000	
Ryomgaard-Aarhus	7	7,00	63.000	
Grenaa-Aarhus	11	7,00	14.000	Bemærk: kommende letbanerejser til Grenaa indgår ikke i opgørelsen
Ebeltoft-Aarhus	9	7,00	74.000	
Skødstrup-Aarhus	4	4,00	460.000	
Lystrup-Aarhus	3	4,00	740.000	
Viby Torv-Aarhus	2	3,00	4.500.000	

*Bemærk: Opgørelsen af passagertal vedrører ikke den nævnte relation men derimod antallet af klippekortrejser på oplyste zoneantal - f.eks. 5 zoner. Generelt gælder for strækningen Grenaa-Aarhus i alle opgørelser at fordelingen af rejse længder er sket ud fra opgørelser af busrejser, og togstrækningen Grenaa-Aarhus ikke indgår. Derfor kan en relation som Grenaa-Aarhus være undervurderet i opgørelserne.*

Midttrafik forventer efter Takst Vest at have ca. 7,3 mio. årlige rejser på mobilklippekort. Størstedelen – 62 % - er rejser på 1-2 zoner.

I kommunikation må henvises til at stigning på klippekort er et krav fra ministeriet. Kunder der bliver ramt af stigningen kan opfordres til at købe Rejsekort, hvor de dels vil få mængderabat – afhængig af Rejsemønster – og hvor de også vil få off-peak rabat, når de rejser udenfor myldretiden. Rejsekorttaksten vil generelt falde i forhold til nuværende takster.

### **Periodekorttakster – Voksen**

Periodekort for voksne stiger også – undtagen for 2 zoner. Det er en konsekvens af, at der nu er tale om fælles periodekort mellem bus og tog, og DSB's periodekorttakster generelt har været højere. Jo længere rejse – desto større stigning.

Nogle eksempler på takststigninger:

<b>Strækning (eksempel)</b>	<b>Zoner</b>	<b>Periodekort</b>	<b>Rejser på zoneantal (anslået)</b>
Hornslet-Aarhus	5	35,00	600.000
Ryomgaard-Aarhus	7	85,00	140.000
Grenaa-Aarhus	11	200,00	30.000
Ebeltoft-Aarhus	9	120,00	160.000
Skødstrup-Aarhus	4	45,00	1.100.000
Lystrup-Aarhus	3	25,00	1.900.000

Generelt er stigningen ikke så stor pr. tur. Som udgangspunkt regner man med 40 rejser pr. måned. Der vil fra Takst Vest være en nogenlunde fast relation på 36 rejser, for hvornår det kan betale sig at købe periodekort. I kommunikationen vil det være relevant at opfordre kunder med færre ture til at vælge Rejsekort.

Det kan overvejes at sælge særlige billige busperiodekort på strækninger som DSB/ARRIVA ikke har interesser i – f.eks. til Djursland – i forbindelse med opstart af Letbanen. Det forudsætter at Regionen vil finansiere mindreindtægten.

### **Rejsekortrejser – voksne – høje rabattrin**

Kunder der er på de højeste rabattrin på Rejsekort vil opleve takststigninger fordi mængderabatten falder. På Rabattrin 6 får kunderne i dag 50 % rabat og på Rabattrin 7 55 %. Det falder til 40 %. Det rammer 25 % af de nuværende Rejsekortkunder.

Eksempler på takststigninger:

Strækning (eksempel)	Zoner	RejsekortMin	Berørte rejser på zoneantal - for rabattrin 6 og 7
Hornslet-Aarhus	5	2,40	50.000
Ryomgaard-Aarhus	7	2,25	50.000
Grenaa-Aarhus	11	1,35	3.000
Ebeltoft-Aarhus	9	2,25	14.000
Skødstrup-Aarhus	4	2,25	85.000
Lystrup-Aarhus	3	2,25	130.000
Viby Torv-Aarhus	2	2,10	820.000

*Bemærk: Betegnelse RejsekortMin i tabellen dækker over kundens merberbetaling pr. tur på det højeste nuværende rabattrin – Rabattrin 7.*

Forholdet skyldes at der i Takst Vest er indgået et kompromis med færre rabattrin og lavere rabat på de høje trin.

Det kan være svært for kunderne at gennemskue takststigningen, da rabatberegning er kompleks. Det bør dog meldes tydeligt ud til kunderne, at den maksimale rabat på Rejsekort falder med indførelse af Takst Vest.

### Klippekort – Pensionister

Klippekorttaksten for pensionister stiger en anelse fra 7 zoner og opefter. Det skyldes igen at ministeriet har forlangt at klippekort ikke må være billigere end Rejsekort. Dette modsvares dog til dels af, at den generelle rabat til pensionister stiger til 50 %.

Nogle eksempler pr. klip.

Strækning (eksempel)	Zoner	Klip	Rejser på zoneantal
Ryomgaard-Aarhus	7	0,25	4.000
Grenaa-Aarhus	11	2,25	1.000
Ebeltoft-Aarhus	9	1,25	4.000

Kortere rejser stiger ikke.

### Rejsekortrejser – pensionister

Også pensionister med høj rejsefrekvens på Rejsekort oplever takststigninger (Rabattrin 6 og 7). Rejseantallet for pensionister på de høje rabattrin er dog meget lille.

Strækning (eksempel)	RejsekortMin
Hornslet-Aarhus	2,40
Ryomgaard-Aarhus	2,25
Grenaa-Aarhus	1,35
Ebeltoft-Aarhus	2,25
Skødstrup-Aarhus	2,25
Lystrup-Aarhus	2,25
Viby Torv-Aarhus	2,10

## Periodekort – Pensionister

Det er en større udfordring at periodekort til pensionister stiger væsentligt. Det skyldes de generelle stigninger på Periodekort.

Strækning (eksempel)	Zoner	Periodekort	Rejser på zoneantal
Hornslet-Aarhus	5	200,00	40.000
Ryomgaard-Aarhus	7	296,25	10.000
Grenaa-Aarhus	11	476,25	2.000
Ebeltoft-Aarhus	9	373,75	10.000
Skødstrup-Aarhus	4	172,50	70.000
Lystrup-Aarhus	3	120,00	125.000
Viby Torv-Aarhus	2	71,25	730.000

Kommunerne kan evt. lave lokale løsninger for periodekort til pensionister – svarende til tilbuddene i Randers og Holstebro.

Ligeledes forventes deltidspåskudsperiodekort fastholdt til en lavere takst, men kun med gyldighed i busser.

## Indskrænkning i omstigningsområder

I dag kan man stige om på sin togbillet og rejse indenfor hele bybusområdet i de større byer – bl.a. Aarhus og Randers. Fra Takst Vest kan man kun rejse i omstigningszonen. Skal man længere, så skal man købe en kombibillet – eller gøre tilkøb – og derfor stiger taksten.

Der er tale om en harmonisering af regler for kontantbilletter og for Rejsekortrejser – men ikke desto mindre en forringelse for nuværende togkunder.

## Kombirejser

På alle rejser, hvor der indgår såvel en togrejse og en busrejse, vil taksten for den samlede rejse fastsættes efter togoperatørernes takstsæt. Fremadrettet vil det også gælde også for rejser internt i et takstområde (de fire områder forsvinder, men erstattes af et stort).

Det betyder at kombinerede bus og tog rejser, der indtil Takst Vest, har været prissat ens inden for takstområderne – f.eks. Midttrafik øst, nu vil stige ca. 30 % i pris.

**Eksempel 1:** Silkeborg (Arriva) -> Aarhus H (skifte til Letbane) -> Hornslet st.

Denne rejse på 9 zoner vil koste 86 kr. som kombinationsrejse.

Silkeborg (952X) -> Aarhus H (skifte til Letbane) -> Hornslet st.

Denne rejse på 9 zoner vil koste 63 kr. da der kun anvendes transportmidler takseret som bus.

**Eksempel 2:** 4A fra Tranbjerg til Aarhus H med skifte til Arriva tog på Viby J station.

Denne rejse vil koste 29 kr. med ovennævnte kombination.

Fortsættes der i bus hele vejen ind til Aarhus H koster rejsen kun 24 kr.

Takstforskelle på 1-10 zoner ses herunder (Incentive Takst Vest rapport juni 2017).

Zoner	Tog	Midttrafik	Forskel
1	22	17	29%
2	22	17	29%
3	29	24	21%
4	38	30	27%
5	45	37	22%
6	55	44	25%
7	68	51	33%
8	77	57	35%
9	86	63	37%
10	96	69	39%

### Tidsgyldighed

I Midttrafik findes to principper for tidsgyldighed – påstigning og afstigning. På Rejsekort skal en rejse på to zoner være afsluttet og afstigning (check ud) skal ske indenfor 60 minutter – for at blive prissat til to zoners pris. I Aarhus bybusser skal rejsen være afsluttet og afstigning skal ske indenfor 120 min (+15 min på app) ved en to zoners rejse. Ved brug af kontantbilletter skal seneste påstigning blot ske indenfor tidsgyldigheden, dvs. 60 min for en to zoners billet.

Af de fælles landsdækkende rejseregler fremgår følgende:

Hvis rejsehjemlen har en tidsgyldighed, og denne udløber under rejsen, gælder rejsehjemlen ikke længere end til førstkomende endestation. Information om særlige regler vedr.

tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

For rejsekort gælder særlige regler (se [www.rejsekort.dk/kortbestemmelser](http://www.rejsekort.dk/kortbestemmelser)).

For rejser med bybus i Århus kommune gælder, at kunden skal stige af bussen senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)).

Midttrafiks bestyrelse har vedtaget, at tidsgyldigheden i Midttrafik skal harmoniseres, således at Aarhus følger resten af regionen (og landet). Denne harmonisering indføres efter aftale i forbindelse med Takst Vest. Det vil betyde, at kunderne får kortere tidsgyldighed, og særlig i forbindelse med 2 zoners billetten foretages der i dag en del returrejser inden for tidsgyldigheden.

Mange af disse rejser vil ikke længere kunne nås på én billet, hvorfor det vil være en fordyrelse. Samtidig skal kunderne i Aarhus vænne sig til, at de skal påstige inden for tidsgyldigheden i stedet for afstige som i dag. Det vil gøre billetkontrollen lidt vanskeligere – idet der i grænsetilfælde skal tjekkes køreplan i forhold til kundens påstigning. App'en bør udvikles, så zonenumber kan ses på udløbne billetter, da billetkontrollen ellers ikke kan se, om kunden har betalt for kontrolzonen.

## Nye principper for gyldighed og prisberegning på periodekort

Gyldighedsområdet for Pendlerkort udstedt i Takst Vest udstedes på baggrund af tre grundlæggende principper.

Princip 1 er et relationsprincip. Relationsprincippet indebærer at alle Pendlerkort i Takst Vest udstedes til en specifik relation med fra og til. Med Takst Vest er det med andre ord ikke muligt at købe et Pendlerkort som ikke er udstedt til en specifik relation. Eks. på Sjælland er det muligt at "prikke" op til 8 zoner som en del af ens gyldighedsområde, denne mulighed vil ikke eksistere i Takst Vest.

Princip 2 er et via-princip. Via-princippet består i at kunden vil blive tilbudt en række naturlige rejseveje for den ønskede pendlerrelation. Kunden har herefter mulighed for at vælge frit, hvilke rejseveje der ønskes at rejse via i den valgte relation. Forskellige rejseveje kan udløse forskellige priser for Pendlerkortet alt efter rejsevejens eller rejsevejenes længde og forløb. Når en kunde vælger en rejsevej gives automatisk gyldighed til samtlige andre rejseveje som ikke udløser en højere pris. Vælger kunden den eller de rejseveje som resulterer i den højest mulige pris gives hermed samtidig gyldighed til alle andre naturlige rejseveje i den pågældende relation. Vælges derimod den billigste rejsevej får kunden udelukkende gyldighed til netop denne rejsevej.

Et Pendlerkort for en given relation kan hermed have forskellig pris alt efter hvilke rejseveje kunden ønsker skal være en del af det samlede gyldighedsområde.

Princip 3 er et fritvalgs-princip som udelukkende benyttes hvis kunder vælger en relation som kun er på én zone. Hvis en kunde søger en relation på én zone skal kunden enten have mulighed for at tilvælge en zone til sit gyldighedsområde tilstødende den zone som den valgte relation ligger indenfor, eller også skal kunden bedes om at søge en ny relation på min. to zoner, da Pendlerkort i Takst Vest skal være min. to zoner.

Hvis afstanden på relationen kunden ønsker at pendle er på mere end én zone vil det samlede gyldighedsområde udelukkende bestemmes på baggrund af hvilke rejseveje kunden ønsker at Pendlerkortet skal være gyldig til, og muligheden for frit valg af en ekstra tilstødende zone bortfalder. Som nævnt ovenfor vil der med Takst Vest ikke være mulighed for at "prikke" zoner til sit gyldighedsområde, da alle Pendlerkort skal udstedes til en specificeret relation.

**Zonevalg**  
Vælg zoner til dit periodekort ved at udfylde "fra" og "til"

Fra

Til

På Sjælland kan du også vælge zoner ved at klikke på kortet

**Aktivering af periodekort**

Du aktiverer perioden ved første check ind

Ved dato (ikke muligt på Sjælland)

**Vælg rejserute**

Periodekort for 13 zoner

**1** Med Tog, Tog [Se rejse](#)   
Zoner i rejsen: 10

**2** Med Tog, Bus [Se rejse](#)   
Zoner i rejsen: 7

Her må du rejse frit

Din primære rejse

Du betaler for 6 zoner

Rejsekort 1.17.0



Princip 1 følger Midttrafik allerede i dag.

Særligt princip 2 men også princip 3 stiller større krav til både salgsudstyr, salgssted og kunde på rejser, der udgør mere end 2 zoner. Salgsudstyret/-programmet skal kunne præsentere kunden for alternativer, salgspersonalet skal forstå og formidle principperne og kunden skal kunne forstå det og træffe et valg. Jo længere rejse og jo flere omstigninger – jo sværere bliver det at gennemskue.

Selve periodekortet vil også skulle indeholde flere oplysninger i form af alle gyldige zoner, idet fra-, til- og via-zone ikke længere vil være tilstrækkeligt til at gennemskue gyldighedsområdet. Det vil til gengæld gøre det lettere det for chauffør og kunde, når der skal gøres tilkøb ved rejser uden for periodekortets gyldighed, idet zonerne nu kan aflæses direkte.

### **Afrunding**

Notatet viser, at mange kunder vil opleve prisstigninger. Det er vigtigt at der kommunikeres sagligt og præcist om dette. Midttrafik vil alliere sig med et eksternt bureau for at kunne give den mest præcise forbrugersaglige information. Der vil ikke blive ført kampagner om de fordele reformen også rummer.

Midttrafik vil inden reformen træder i kraft undersøge kundernes tilfredshed med det nuværende takstsystem. Tilsvarende vil blive gennemført efter ikrafttræden for at måle kundernes reaktion.

# Takst Vest – Forslag til en reform af taksterne i den kollektive trafik i Vestdanmark

## Resumé

Arriva, DSB, FynBus, Midttrafik, NT, Sydtrafik og Bus & Tog



**Kolofon**

Udarbejdet af Thomas Odgaard, Claus B. Galbo-Jørgensen og Agnete Nielsen

9. juni 2017

**Kontakt**

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1. sal, 2840 Holte

T. (+45) 61 333 500, E. [kontakt@incentive.dk](mailto:kontakt@incentive.dk)

[incentive.dk](http://incentive.dk)

# Indholdsfortegnelse

1	SAMMENFATNING	4
1.1	Pejlemærker	4
1.2	Selskabernes forslag	4
1.3	Provenukonsekvenser	8
1.4	Kundekonsekvenser	8
2	BILAG MED PRISEKSEMPLER	10
2.1	Priseksempler for Midttrafik	10
2.2	Priseksempler for Sydtrafik	11
2.3	Priseksempler for NT	13
2.4	Priseksempler for FynBus	15
2.5	Priseksempler for DSB	16
2.6	Priseksempler for Arriva	18

# 1 Sammenfatning

I august 2015 fremkom Rigsrevisionen og Statsrevisorerne med kritik af takstsystemet i den kollektive trafik. Kritikken gik på, at selskaberne på trods af en klar intention i lovgivningen ikke har harmoniseret taksterne. Konsekvensen er ifølge Rigsrevisionen, at der i dag er en kompliceret rabatstruktur, ulogiske priser med pludselige prishop og uens priser for sammenlignelige rejser med kollektiv trafik. Derfor er det svært for kunderne at få overblik over, hvilke billetprodukter der er billigst.

Ud over Rigsrevisionen og Statsrevisorerne har bl.a. Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet/Passagerpuls, DI, og Dansk Erhverv kritiseret takststrukturen. Utilfredsheden med takststrukturen er også fremgået af selskabernes egne kundeundersøgelser.

Kritikken har revitaliseret bestræbelserne på at reformere takstsystemet. For rejser øst for Storebælt blev der i januar 2017 gennemført en takstreform ('Takst Sjælland'). For rejser vest for Storebælt er de relevante selskaber, dvs. FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab (NT), Arriva og DSB gået sammen om at udarbejde et forslag til en reform af taksterne ('Takst Vest'), der imødekommer kritikken.

I denne resumérapport opsummerer vi hovedelementerne i Takst Vest og reformens konsekvenser. I bilaget til denne rapport findes en række konkrete priseksempler for hvert enkelt selskab. I den tilhørende baggrundsrapport findes yderligere detaljer og dokumentation.

## 1.1 Pejlemærker

Selskabernes forslag for Takst Vest er udviklet ud fra seks pejlemærker:

1. **Forenkling:** Reformen skal nedbringe antallet af takstområder og zonesystemer, som kunderne skal forholde sig til.
2. **Forståelige priser:** Det skal være nemt for kunderne at vælge det billigste billetprodukt. Derfor etableres et entydigt prishierarki mellem standardprodukter.
3. **Provenuneutralitet:** Taksterne er tilstræbt fastlagt, så selskaberne samlet hverken tjener flere eller færre penge med reformen.
4. **Begrænsede kundekonsekvenser:** Reformen er lavet, så kundekonsekvenserne begrænses mest muligt under hensyn til ønskerne om bl.a. forenkling og provenuneutralitet.
5. **Kommerciel frihed:** De kommercielle frihedsgrader til at udbyde produkter uden for takstsamarbejdet er fastlagt for alle selskaber.
6. **Fleksibelt valg af salgskanal:** De enkelte selskaber kan i vidt omfang vælge, hvilke salgskanaler der skal understøtte de enkelte standardprodukter.

Herudover har selskaberne ladet sig inspirere af takstreformen på Sjælland.

## 1.2 Selskabernes forslag

I tabel 1 har vi opsummeret grundelementerne for Takst Vest, der skal bidrage til, at de ønsker, der er formuleret i pejlemærkerne, bliver indfriet.

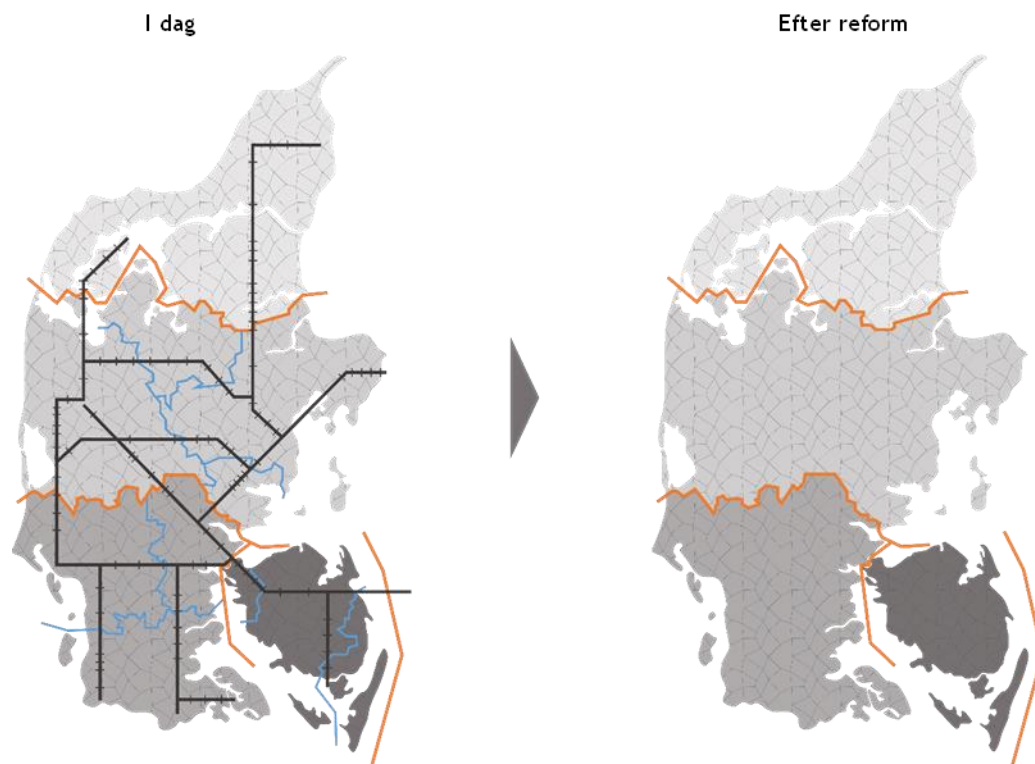
Tabel 1

**Grundelementer i Takst Vest**

Emne	Forslag	Sammenligning med i dag
Zonestruktur	Ét zonesystem baseret på rejsekortzoner.	Forenkling i forhold til i dag, hvor togoperatørerne opererer med skinnezoner for papir og app.
Takstområder	Ingen lokale takstområder. Hvert trafiksselskab udgør ét område.	Forenkling i forhold til i dag, hvor lokale takstområder fx afgør, om togrejsende betaler ud fra trafiksselskaberne eller togoperatørernes takstsæt.
Prishierarki	Entydigt prishierarki mellem standardprodukter: Rejsekort er altid billigere eller lig med prisen på enkeltbilletter og mobilklippekort, og pendlerkort kan betale sig for daglige pendlere.	Uklart prishierarki: Det er svært for kunderne at få overblik over, hvilke billetprodukter der er billigst. I visse tilfælde er kontantbilletter billigere end rejsekort, og periodekort kan være dyrere end rejsekort for en daglig pendler.
Udvidet off peak-rabat	Off peak-rabatten udvides til at omfatte alle rejser på rejsekort internt i et trafiksselskabsområde.	I dag ydes kun off peak-rabat på rejser inden for lokale takstområder.
Priser i bus og tog	Differentierede priser mellem bus og tog. (se dog tabel 2 vedr. pendlerkort).	Klarere adskillelse end i dag, hvor fx togrejser inden for et takstområde foregår til trafiksselskabernes takster, mens togrejser på tværs af takstområder foregår til togoperatørernes takster.
Harmoniseret og forsimplet mængderabat på rejsekort	Rabatstrukturen forenkles og harmoniseres på rejsekort. Fire trin for mængderabat: 0%, 10%, 25% og 40%.	I dag har selskaberne meget forskellige satser for mængderabat med op til otte rabattrin.
Minimumsrabat for pensionister på periode- og rejsekort	Pensionister tilbydes minimum 25% rabat på pendlerkort og rejsekort.	I dag er det ikke alle selskaberne, der yder pensionistrabat på pendlerkort og rejsekort.
Standardrabat for børn	Børn rejser til halv pris.	I dag varierer børnerabatten mellem selskaber og på tværs af produkter.

I figur 1 har vi skitseret, hvordan strukturen ændres med Takst Vest, når de lokale takstområder (blå linjer) nedlægges, og togoperatørerne går fra at opmåle rejse længde for papir og app ud fra skinnezoner (sorte linjer) til at opmåle rejse længde ud fra rejsekortzoner for alle produkter.

Figur 1 Struktur i dag og efter takstreform



#### Centrale udfordringer og løsninger

I forbindelse med udviklingen af Takst Vest har selskaberne identificeret flere udfordringer, som de har fundet konkrete løsninger på. De er kort opsummeret i tabel 2.

Tabel 2 Udfordringer og løsninger

Udfordring	Løsning
Mange pendlere veksler fleksibelt mellem bus og tog	Kunderne tilbydes et pendlerkort, der gælder i både bus og tog. For pendlerkort differentieres prisen altså ikke for bus- og togrejser.
Kombirejser skal prissættes	<p>I dag prissættes de lokale rejser og dermed også kombinerede lokale tog- og busrejser til bustakst. Kombinerede rejser mellem takstområder prissættes i dag til en kombination af bus- og togtakst.</p> <p>Med Takst Vest forsimples disse principper, så kombirejser prissættes til togtakst. Takst Vest sikrer endvidere, at man kan købe en samlet billet fra enhver zone til enhver zone, hvilket ikke er tilfældet i dag.</p> <p>Derudover sker der en væsentlig ensretning mellem rejsekort og papirbilletter af reglerne for omstigning. Fremadrettet indskrænkes omstigningsområdet til den zone, som stationen ligger i. Det er samme princip, der anvendes for rejsekort i dag, idet rejsekortet prissættes fra zone til zone. På papir er det anderledes i dag – her er der et større omstigningsområde i flere af de store byer.</p>
Takster for rejser i Nordjylland og på strækninger med paralleldrift	<p>Hovedreglen i Takst Vest er, at togoperatørerne fastsætter takster for rejser med Lyn-, IC- og regionaltog, mens takster på lokaltoastrækninger fastsættes af trafikskaberne.</p> <p>Enkelte steder – i NT's område og på banen mellem Varde og Esbjerg – har parterne aftalt, at alle togrejser prisfastsættes ud fra trafikskaberens takster. Det sker for at sikre enkelthed og gennemskelighed over for kunderne, idet mange af de samme tog her kører som både regional- og lokalto.</p> <p>At der ikke prisdifferentieres mellem bus og tog i NT, skal også ses i lyset af, at NT overtager den regionale togdrift i NT's område og derfor er den mest naturlige part til at fastsætte taksterne.</p> <p>Hvis der skulle prisdifferentieres mellem lokalto og regionalto i NT's område, ville det bl.a. være nødvendigt at opstille to rejsekortstandere. Dette ville sætte kunderne i vanskelige situationer, når de skulle vælge stander ved check-ind og check-ud.</p>
Store prisstigninger for nogle togkunder	<p>Takst Vest medfører prisstigninger for togkunder på korte lokale rejser (inden for de tidligere takstområder), der tidligere rejste til trafikskabertakst. Det gælder særligt for kunder, der kun rejser sjældent og anvender rejsekort på korte togrejser i Sydtrafik område. Det skyldes, at lokale rejser i Sydtrafik overgår fra at have en fast lav pris på rejsekort til et system med mængderabatter på rejsekort.</p> <p>For at dæmpe prisstigningerne indføres zonekorrektioner i de væsentligste rejserelationer i Sydtrafik område, hvor prisstigningerne er særligt store. I disse relationer betaler togkunder på rejsekort således for 1 zone mindre end den faktiske rejseafstand.</p> <p>Derudover har togoperatørerne fastlagt taksterne, så prisstigningerne reduceres mest muligt. Dette er gjort under hensyn til, at kunderne ikke skal kunne opnå væsentlige gevinster ved delt billetkøb, og at der fastholdes et entydigt prishierarki mellem standardprodukterne.</p>
Pendlere i Sydtrafik	Når pendlere i Sydtrafik i dag køber et pendlerkort til en strækning, får de flere zoner med til samme pris (områdegyldighed). Dette princip kan ikke fastholdes generelt, men fastholdes dog i fire byer (Esbjerg, Vejle, Fredericia og Aabenraa).



## 1.3 Provenukonsekvenser

De estimerede provenukonsekvenser af Takst Vest fremgår af tabel 3.

Samlet vurderer vi, at forslaget er provenuneutralt. Den samlede provenueffekt er inden for den tolerancetærskel på maksimalt 0,5% af det samlede provenu, som selskaberne har fastlagt.

Tabel 3 Provenukonsekvenser pr. selskab på lang sigt (mio. kr. pr. år)

Selskab	Effekt på indtægter	Indtægter i dag	Effekt i % af indtægter
DSB	-11,3	654	-1,7%
Arriva	0,9	218	0,4%
Midttrafik	5,2	848	0,6%
Sydtrafik	1,3	194	0,6%
FynBus	-1,2	210	-0,6%
NT	1,8	353	0,5%
I alt	-3,3	2.476	-0,1%

Note: Beregninger af effekt på provenu på lang sigt. De tilsvarende effekter på kort sigt fremgår af baggrundsrapporten.

Det skal understreges, at effektvurderingerne af en så stor reform som Takst Vest er behæftet med betydelig usikkerhed. Usikkerheden skyldes bl.a. usikkerhed om kundernes reaktioner på prisændringer, kundernes skift til andre billettyper og et ufuldkomment datagrundlag.

Herudover er det værd at bemærke, at FynBus i forbindelse med takstreguleringerne i januar 2017 har implementeret store dele af forslaget for Takst Vest. Opgørelsen ovenfor afspejler konsekvenserne af at gå videre med implementeringen af Takst Vest sammenlignet med en situation, hvor man ikke ændrer noget i forhold til dagens takster og rabatter. Tidligere analyser har vist, at den omlægning, som FynBus har gennemført, medfører et provenutab på 3-4 mio. kr. pr. år for FynBus.

## 1.4 Kundekonsekvenser

I tabel 4 har vi opsummeret kundekonsekvenserne af Takst Vest pr. selskab – opgjort efter prisændringen i kr. pr. rejse.

Samlet vil 89% af kunderne opleve prisfald eller en prisstigning på højst 2 kr. pr. tur.

Priserne ændres mest for togoperatørernes kunder på trods af, at togoperatørerne har justeret priserne for at reducere kundekonsekvenserne.

Prisændringerne for togoperatørerne er drevet af mange ændringer, herunder:

- Togrejser, der i dag foregår til trafikselskabernes takster, afregnes fremadrettet til togoperatørernes takster. Dette resulterer typisk i prisstigninger for korte togrejser.

- Togoperatørnes rejser på enkeltbilletter og pendlerkort overgår fra at blive opmålt i skinnezoner til at blive opmålt i rejsekortzoner. Dette giver prisstigninger for nogle kunder og prisfald for andre.
- Off peak-rabatten udvides til at omfatte flere rejser, hvilket giver prisfald for længere togrejser i off peak.
- Billigdagene, hvor unge og pensionister får 50% rabat på enkeltbilletter, afskaffes, samtidig med, at den årlige betaling for Ung Kort afskaffes. Fremover får unge og pensionister 25% rabat alle dage, men Ung-rabatten vil ikke længere være betinget af køb af et Ung Kort. Ved skift til rejsekortet opnår unge og pensionister afhængigt af rejsefrekvens 25%-40% rabat plus 20% rabat i off peak. I lighed med i dag gælder off peak-rabatten for unge og pensionister ikke kun inden for trafikalselskabsområderne, men også på tværs.

For trafikalselskaberne er prisændringerne i høj grad drevet af ændrede priser og satser for mængderabat på rejsekort. For Midttrafik skyldes en væsentlig del af kundekonsekvenserne også en ændret prissætning af klippekort.

Tabel 4

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer i kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	DSB	Arriva	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	I alt
Prisfald, > -40 kr.	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	5%	3%	1%	0%	0%	0%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	6%	3%	3%	0%	0%	0%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	9%	3%	10%	5%	0%	1%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>51%</b>	<b>56%</b>	<b>78%</b>	<b>89%</b>	<b>94%</b>	<b>90%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	12%	21%	8%	3%	6%	9%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	5%	7%	1%	2%	0%	0%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	4%	4%	0%	0%	0%	0%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisstigning, > 40 kr.	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>51</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>120</b>

## 2 Bilag med priseksempler

Nedenfor præsenterer vi en række konkrete priseksempler for hvert enkelt selskab.

Alle selskaber bag Takst Vest har udvalgt og beregnet en række priseksempler, der præsenteres nedenfor.

I baggrundsrapporten findes supplerende eksempler.

### 2.1 Preiseksempler for Midttrafik

Tabel 5

#### Eksempler: Prisstigninger i Midttrafik

Relation	Produkt	Pris i dag <sup>b</sup>	Pris med Takst Vest <sup>b</sup>	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år <sup>c</sup>
Aarhus-Grenaa	Klippekort, voksen, 11 zoner	680	750	7	10%	22.000
Aarhus-Ebeltoft, Herning-Ringkøbing	Klippekort, voksen, 9 zoner	560	630	7	13%	120.000
Herning-Holstebro, Aarhus-Rønde	Klippekort, voksen, 6 zoner	380	440	6	16%	210.000
Aarhus-Odder, Viborg-Skive, Aarhus-Skanderborg, Hornslet-Aarhus	Klippekort, voksen, 5 zoner	320	370	5	16%	440.000
Viborg-Bjerringbro, Aarhus-Løgten, Aarhus-Hinnerup, Aarhus-Malling	Klippekort, voksen, 4 zoner	260	300	4	15%	740.000
Aarhus-Grenaa	Pendlerkort, voksen, 11 zoner	1.375	1.575	200	15%	35.000
Aarhus-Lystrup, Viborg-Stoholm, Aarhus-Tranbjerg, Aarhus-Hasselager	Klippekort, voksen, 3 zoner	200	240	4	20%	1.200.000
Aarhus-Løgten, Aarhus-Hinnerup, Aarhus-Malling	Pendlerkort, pensionist, 4 zoner	315	488	173	55%	100.000
Herning-Ringkøbing, Aarhus-Ebeltoft	Pendlerkort, voksen, 9 zoner	1.205	1.325	120	10%	190.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> For pendlerkort er prisændringen pr. måned. For øvrige produkter er prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Pris for klippekort er for 10 klip. <sup>c</sup> Samlet rejsetal for nævnte produkt.

Kilde: Midttrafik.

Tabel 6 Eksempler: Prisfald i Midttrafik

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år <sup>c</sup>
Aarhus-Grenaa	Rejsekort, voksen, 11 zoner, nuværende rabattrin 0	97	75	-22	-23%	17.000
Aarhus-Grenaa	Rejsekort, pensionist, 11 zoner, nuværende rabattrin 0	73	56	-17	-23%	1.000
Herning-Ringkøbing, Aarhus-Ebeltoft, Aarhus-Silkeborg	Rejsekort, voksen, 9 zoner, nuværende rabattrin 0	79	63	-16	-20%	170.000
Aarhus-Randers	Rejsekort, voksen, 8 zoner, nuværende rabattrin 0	71	57	-14	-20%	130.000
Aarhus-Ebeltoft, Aarhus-Silkeborg	Rejsekort, pensionist, 9 zoner, nuværende rabattrin 0	59	47	-12	-20%	10.000
Herning-Holstebro, Aarhus-Rønne	Rejsekort, voksen, 6 zoner, nuværende rabattrin 0	54	44	-10	-19%	100.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>c</sup> Samlet rejsetal for nævnte produkt. Kilde: Midttrafik.

## 2.2 Priseksempler for Sydtrafik

Tabel 7 Eksempler: Prisstigninger i Sydtrafik

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Vejle-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 18 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	102	134	33	32%	800
Esbjerg-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 18 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	102	134	33	32%	900
Kolding-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 14 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	80	104	25	31%	500
Ribe-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 13 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	74	97	23	30%	300
Vejle-Aabenraa	Rejsekort, voksen, 13 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	74	97	23	30%	400
Esbjerg-Aabenraa	Rejsekort, voksen, 13 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	74	97	23	30%	600
Haderslev-Billund	Rejsekort, voksen, 11 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	63	82	19	29%	100
Esbjerg-Billund	Rejsekort, voksen, 8 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	46	59	13	28%	3.900
Ribe-Haderslev	Rejsekort, voksen, 8 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	46	59	13	28%	600
Haderslev-Tønder	Rejsekort, voksen, 8 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	46	59	13	28%	1.200
Esbjerg-Esbjerg	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	13	16	4	29%	59.000
Kolding-Vejle	Rejsekort, voksen, 5 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	29	37	9	30%	2.200
Sønderborg-Nordborg	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	23	29	6	26%	5.000
Esbjerg-Hjørring	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	13	16	4	29%	13.000
Sønderborg-Gråsten	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	23	29	6	26%	2.200

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. Kilde: Sydtrafik.

Tabel 8

## Eksempler: Prisfald i Sydtrafik

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Esbjerg-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 18 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	102	80	-21	-21%	200
Vejle-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 18 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	102	80	-21	-21%	200
Kolding-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 14 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	80	62	-17	-22%	200
Esbjerg-Aabenraa	Rejsekort, voksen/pensionist, 13 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	74	58	-16	-22%	100
Ribe-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 13 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	74	58	-16	-22%	100
Vejle-Aabenraa	Rejsekort, voksen/pensionist, 13 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	74	58	-16	-22%	200
Haderslev-Billund	Rejsekort, voksen/pensionist, 11 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	63	49	-14	-22%	100
Esbjerg-Billund	Rejsekort, voksen/pensionist, 8 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	46	35	-11	-23%	1.800
Ribe-Haderslev	Rejsekort, voksen/pensionist, 8 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	46	35	-11	-23%	100
Haderslev-Tønder	Rejsekort, voksen/pensionist, 8 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	46	35	-11	-23%	400
Esbjerg-Esbjerg	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	13	10	-3	-23%	72.000
Kolding-Vejle	Rejsekort, voksen, 5 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	29	22	-6	-22%	3.400
Sønderborg-Nordborg	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	23	17	-6	-24%	8.000
Esbjerg-Hjerting	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	13	10	-3	-23%	12.000
Sønderborg-Gråsten	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	23	17	-6	-24%	4.500

Noter: Alle priser og priscændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Priscændringen pr. tur.

Kilde: Sydtrafik.

## 2.3 Priseksempler for NT

Tabel 9

### Eksempler: Prisstigninger i NT

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Aalborg-Frederikshavn	Rejsekort, 10 zoner, nuværende rabattrin 7	35	38	4	11%	8.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, 2 zoner, nuværende rabattrin 0	16	17	1	6%	170.000
Aalborg-Thisted	Rejsekort, 14 zoner, nuværende rabattrin 5	57	64	7	12%	<1.000
Skagen-Frederikshavn	Rejsekort, 6 zoner, nuværende rabattrin 2	36	40	4	10%	18.000
Thisted-Hurup	Rejsekort, 5 zoner, nuværende rabattrin 1	33	35	2	6%	5.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, 2 zoner, nuværende rabattrin 4	11	13	2	14%	280.000
Hobro-Aalborg	Rejsekort, 8 zoner, nuværende rabattrin 7	29	32	4	13%	15.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, pensionist, 2 zoner, nuværende rabattrin 0 <sup>b</sup>	8	8	0	4%	25.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, pensionist 2 zoner, nuværende rabattrin 7 <sup>b</sup>	4	7	3	63%	95.000
Aalborg-Frederikshavn	Rejsekort, pensionist 10 zoner, nuværende rabattrin 7 <sup>b</sup>	17	25	8	44%	<1.000
Hjørring-Frederikshavn	Rejsekort, 5 zoner, nuværende rabattrin 4	27	29	2	9%	8.000
Hjørring-Hirtshals	Rejsekort, 3 zoner, nuværende rabattrin 7	12	15	3	23%	11.000
Hadsund-Mariager	Rejsekort, 3 zoner, nuværende rabattrin 6	14	15	1	10%	3.000
Aalborg-Hadsund	Rejsekort, 8 zoner, nuværende rabattrin 2	46	49	3	6%	2.000
Aalborg-Aalborg Universitet	Rejsekort, 2 zoner, nuværende rabattrin 2	13	15	2	17%	230.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Kundetyperabatten for pensionister i NT er endnu ikke endeligt fastlagt.

Kilde: NT

Tabel 10

## Eksempler: Prisfald i NT

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Aalborg-Aalborg	Pendlerkort, 2 zoner	378	366	-12	-3%	2.500.000
Aalborg-Thisted	Pendlerkort, 14 zoner	1.930	1.820	-110	-6%	2.000
Hurup-Frederikshavn	Pendlerkort, 21 zoner	2.716	2.590	-126	-5%	<1.000
Hobro-Aalborg	Pendlerkort, 8 zoner	1.216	1.160	-56	-5%	50.000
Aalborg-Hurup	Pendlerkort, 18 zoner	2.380	2.260	-120	-5%	<1.000
Hobro-Hjørring	Pendlerkort, 15 zoner	2.042	1.930	-112	-5%	<1.000
Skagen-Mariager	Pendlerkort, 20 zoner	2.604	2.480	-124	-5%	<1.000
Skagen-Mariager	Rejsekort, 20 zoner, nuværende rabattrin 4	90	86	-3	-4%	<1.000
Hjørring-Hobro	Rejsekort, 15 zoner, nuværende rabattrin 4	69	68	-1	-2%	1.000
Aalborg-Aabybro	Pendlerkort, 5 zoner	824	820	-4	-0,5%	70.000
Skagen-Ydby	Rejsekort, 24 zoner, nuværende rabattrin 2	125	122	-3	-3%	<1.000
Hjørring-Frederikshavn	Rejsekort, 5 zoner, nuværende rabattrin 3	30	29	-1	-4%	10.000
Frederikshavn-Aalborg	Rejsekort, 10 zoner, nuværende rabattrin 3	54	48	-6	-11%	9.000
Aalborg-Fjerritslev	Pendlerkort, 9 zoner	1.352	1.270	-82	-6%	70.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> For pendlerkort er prisændringen pr. måned. For øvrige produkter er prisændringen pr. tur.

Kilde: NT.

## 2.4 Priseksempler for FynBus

Tabel 11

**Eksempler: Prisstigninger og -fald i FynBus**

	Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Søndersø-Odense	Pendlerkort, voksen, 3 zoner	555	500	-55	-10%	43.000
	Langeskov-Odense	Pendlerkort, voksen, 3 zoner	555	500	-55	-10%	35.000
	Otterup-Odense	Pendlerkort, voksen, 3 zoner	555	500	-55	-10%	68.000
	Kerteminde-Odense	Pendlerkort, voksen, 4 zoner	740	675	-65	-9%	63.000
	Svendborg-Nyborg	Pendlerkort, voksen, 7 zoner	1.200	1.150	-50	-4%	15.000
	Rudkøbing-Faaborg	Pendlerkort, voksen, 8 zoner	1.350	1.325	-25	-2%	1.500
Prisstigning	Bybusrejser-Odense og øvrige bybusbyer	Pendlerkort, voksen, 2 zoner	372	375	3	1%	1.000.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. måned.  
Kilde: FynBus.

FynBus har allerede implementeret store dele af forslaget for Takst Vest i 2017. Hvis man sammenligner priserne fra 2016 frem til, når Takst Vest er fuldt implementeret, medfører den samlede reform således bl.a. følgende:

- Lavfrekvente rejsende på rejsekort har fået stigninger på op til 20%. Er allerede implementeret.  
(eksempel: Kerteminde-Odense, 4 zoner er steget fra 30 kr. til 36 kr.)
- Maksimumgrænsen på 10 zoner for afregning af lange rejser er afskaffet. Det har givet store prisændringer for nogle kunder. Er allerede implementeret.  
(eksempel: 14 zoner på rejsekort fra Langeland er steget fra 75 kr. til 126 kr., dvs. +68%).
- Forsøgsordningen Odense for en 10'er er blevet afskaffet. Det har medført prisstigninger på mellem 8% og 80%. Prisen er steget fra 10 kr. til 18 kr. for lavfrekvente rejsende og fra 10 kr. til 10,80 kr. for højfrekvente rejsende. Er allerede implementeret.
- Højfrekvente rejsende på rejsekort har fået prisfald på op til 20%. Er allerede implementeret.  
(eksempel: Odense-Glamsbjerg 5 zoner er steget fra 32,76 kr. til 27 kr.).
- Prisen for lange pendlerkort er steget, men vil blive reduceret en smule igen, når Takst Vest træder i kraft. Er næsten fuldt implementeret.  
(eksempel: Odense-Bagenkop er steget fra 1.923 kr. til 2.350 kr., men reduceres med Takst Vest til 2.300 kr., dvs. i alt +20%).

Effekterne af de ændringer, der allerede er implementeret, indgår som nævnt ikke i de generelle oversigter over kundekonsekvenser.



## 2.5 Priseksempler for DSB

Tabel 12 Eksempler: Kontantbilletter (voksne), DSB

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år <sup>b</sup>
Prisfald	Aalborg-Aarhus	197	186	-11	-6%	86.000
	Hobro-Aarhus	122	109	-13	-11%	32.000
	Kolding-Aarhus	174	160	-14	-8%	42.000
Prisstigning	Fredericia-Vejle	50	53	3	6%	- <sup>c</sup>
	Herning-Holstebro	60	62	2	3%	- <sup>c</sup>
	Horsens-Aarhus	78	82	4	5%	187.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Rejsetallet er rejsende på kontantbilletter, inklusive rejsende som har rejst på DSB 1'. <sup>c</sup> Relationen er en lokalrejse. Rejsetallet kan ikke opgøres på produktniveau med rimelig sikkerhed.  
Kilde: DSB

Tabel 13 Eksempler: Kontantbilletter (unge og pensionister), DSB

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Esbjerg-Vejle (normaldag)	131	98	-33	-25%	<1.000
	Esbjerg-Horsens (normaldag)	159	113	-46	-29%	<1.000
	Hedensted-Randers (normaldag)	122	106	-16	-13%	<1.000
Prisstigning	Vejen-Fredericia (normaldag)	49	62	13	26%	<1.000
	Esbjerg-Fredericia (normaldag)	92	113	22	24%	1.000
	Ringe-Svendborg (normaldag)	34	40	6	18%	1.000
	Nyborg-Odense (billigdag) <sup>b</sup>	27	47	20	72%	44.000
	Hedensted-Vejle (billigdag) <sup>c</sup>	16	26	10	64%	6.000
	Esbjerg-Kolding (billigdag) <sup>d</sup>	51	87	36	71%	7.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Hvis den rejsende var skiftet til rejsekort og rejste off peak, ville prisen med Takst Vest være 33 kr. svarende til en prisstigning på 22% <sup>c</sup> Hvis den rejsende var skiftet til rejsekort og rejste off peak, ville prisen med Takst Vest være 17 kr. svarende til en prisstigning på 9% <sup>d</sup> Hvis den rejsende var skiftet til rejsekort og rejste off-peak, ville prisen med Takst Vest være 68 kr. svarende til en prisstigning på 33%  
Kilde: DSB

Tabel 14 **Eksempler: Rejsekort nuværende rabattrin 0 (voksne), DSB**

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Horsens-Vejle	53	45	-8	-15%	26.000
	Kolding-Vejlen	44	38	-6	-14%	21.000
	Hedensted-Vejle	31	29	-2	-6%	15.000
Prisstigning	Nyborg-Odense	53	55	2	4%	15.000
	Herning-Vildbjerg	27	29	2	7%	10.000
	Fredericia-Kolding	23	29	6	26%	52.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.  
Kilde: DSB.

Tabel 15 **Eksempler: Rejsekort nuværende rabattrin 0, der med Takst Vest får yderligere off peak-rabat (voksne), DSB**

	Relation	Pris i dag	Pris, Takst Vest	Prisændring, kr. <sup>a</sup>	Prisændring, %	Antal rejser pr. år <sup>b</sup>
Prisfald	Horsens-Aarhus H	77	62	-15	-20%	52.000
	Kolding-Vejlen	44	30	-14	-31%	21.000
	Middelfart-Odense	88	62	-26	-30%	10.000
	Hedensted-Aarhus H	88	69	-19	-22%	7.000
	Kolding-Vojens	53	38	-15	-29%	5.000
	Esbjerg-Vejle	147	100	-47	-32%	4.000

Noter: <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Dækker over rejsekortrejser generelt på strækningerne. Det har ikke været muligt at trække tal kun på de rejser, der finder sted i off peak.  
Kilde: DSB.

Tabel 16 Eksempler: Pendlerkort (voksne), DSB

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Aarhus-Vejle	1.900	1.800	-100	-5%	131.000
	Randers-Aalborg	1.900	1.800	-100	-5%	25.000
	Fredericia-Middelfart	550	375	-175	-32%	18.000
Prisstigning	Aarhus-Randers	1.110	1.200	90	8%	<sup>b</sup>
	Fredericia-Aarhus	2.290	2.450	160	7%	31.000
	Esbjerg-Kolding	1.710	1.800	90	5%	30.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. måned. <sup>b</sup> Relationen er en lokalrejse. Rejsetallet kan ikke opgøres på produktniveau med rimelig sikkerhed.

Kilde: DSB.

## 2.6 Priseksempler for Arriva

Tabel 17 Eksempler: Kontantbilletter, Arriva

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisstigning	Esbjerg-Skærbæk	65	96	31	48%	4.000
	Ribe-Skærbæk	31	45	14	45%	4.000
	Bjerringbro-Rødkærsbro	20	24	4	20%	3.000
	Højslev-Skive	20	24	4	20%	2.000
	Skjern-Tarm	20	24	4	20%	8.000
	Hvidbjerg-Struer	20	24	4	20%	4.000
	Viby Jylland-Aarhus H	20	24	4	20%	12.000
	Stoholm - Viborg	30	35	5	17%	9.000
	Rødkærsbro - Viborg	30	35	5	17%	3.000
	Skive - Stoholm	30	35	5	17%	2.000
Prisfald	Skive-Aarhus H	162	160	-2	-1%	24.000
	Holstebro-Aarhus H	174	170	-4	-2%	20.000
	Skive-Struer	65	62	-3	-5%	6.000
	Skjern-Varde	65	62	-3	-5%	2.000
	Bjerringbro-Aarhus H	101	96	-5	-5%	17.000
	Ribe-Tønder	78	74	-4	-5%	1.000
	Odense-Silkeborg	256	238	-18	-7%	5.000
	Viborg-Aarhus H	140	130	-10	-7%	60.000
	Esbjerg-Skjern	92	82	-10	-11%	3.000
	Struer-Aarhus H	222	195	-27	-12%	13.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.

Kilde: Arriva.

Tabel 18

## Eksempler: Rejsekort nuværende rabattrin 0, Arriva

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisstigning	Tønder Nord-Visby	13	22	10	76%	<1.000
	Rejsby-Skærbæk	13	22	10	76%	<1.000
	Esbjerg - Tjæreborg	13	22	10	76%	2.000
	Bredebro - Tønder Nord	18	29	12	66%	<1.000
	Bredebro - Tønder	18	29	12	66%	1.000
	Bredebro-Skærbæk	18	29	12	66%	<1.000
	Døstrup S. -Tønder Nord	23	38	15	65%	<1.000
	Døstrup S. -Tønder	23	38	15	65%	<1.000
	Bramming - Ribe	23	38	15	65%	3.000
	Spangsbjerg-Varde	23	38	15	65%	2.000
Prisfald	Rejsby-Ribe	31	29	-2	-6%	1000
	Tarm-Ølgod	31	29	-2	-6%	<1.000
	Ribe-Tønder	77	68	-9	-12%	<1.000
	Esbjerg-Skjern	88	77	-11	-13%	<1.000
	Viborg-Aarhus H	146	125	-21	-14%	4.000
	Bjerringbro-Aarhus H	101	86	-15	-15%	1.000
	Ikast-Silkeborg	53	45	-8	-15%	1.000
	Ulstrup-Viborg	53	45	-8	-15%	<1.000
	Skive-Struer	65	55	-10	-15%	1.000
	Skjern-Varde	65	55	-10	-15%	<1.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.  
Kilde: Arriva.

Tabel 19

## Eksempler: Pendlerkort, Arriva

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisstigning	Esbjerg-Skærbæk	1.180	1.500	320	27%	2.000
	Ribe-Skærbæk	550	675	125	23%	10.000
	Silkeborg-Aarhus H	1.205	1.325	120	10%	119.000
	Tønder Nord-Visby	343	375	32	9%	2.000
	Rejsby-Skærbæk	343	375	32	9%	1.000
	Esbjerg-Tjæreborg	343	375	32	9%	13.000
	Bjerringbro-Skive	990	1.075	85	9%	4.000
	Holstebro-Ringkøbing	990	1.075	85	9%	7.000
	Langå - Aarhus H	990	1.075	85	9%	24.000
	Ry-Aarhus H	990	1.075	85	9%	74.000
	Prisfald	Struer-Aarhus H	3.080	2.800	-280	-9%
Ikast-Aarhus H		2.060	1.800	-260	-13%	10.000
Ribe-Tønder		1.350	1.150	-200	-15%	1.000
Skjern-Varde		1.180	1.000	-180	-15%	2.000
Ikast-Silkeborg		950	800	-150	-16%	10.000
Ulstrup-Viborg		950	800	-150	-16%	10.000
Esbjerg-Skjern		1.550	1.300	-250	-16%	2.000
Viborg-Aarhus H		2.170	1.800	-370	-17%	58.000
Skive-Struer		1.180	950	-230	-19%	7.000
Bjerringbro-Aarhus H		1.710	1.325	-385	-23%	18.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. måned.  
Kilde: Arriva.

# Takst Vest – Forslag til en reform af taksterne i den kollektive trafik i Vestdanmark

Baggrundsrapport

Arriva, DSB, FynBus, Midttrafik, NT, Sydtrafik og Bus & Tog



INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

**Kolofon**

Udarbejdet af Thomas Odgaard, Claus B. Galbo-Jørgensen og Agnete Nielsen

9. juni 2017

**Kontakt**

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1. sal, 2840 Holte

T. (+45) 61 333 500, E. [kontakt@incentive.dk](mailto:kontakt@incentive.dk)

[incentive.dk](http://incentive.dk)

# Indholdsfortegnelse

1	INDLEDNING	5
2	NUVÆRENDE TAKSTER OG RABATTER	6
2.1	Enkeltbilletter	6
2.2	Klippekort	7
2.3	Rejsekort	8
2.4	Pendlerkort	11
2.5	Pensionister	13
2.6	Unge	14
2.7	Børn	15
3	PEJLEMÆRKER OG GRUNDELEMENTER FOR TAKST VEST	16
3.1	Pejlemærker	16
3.2	Grundelementer for Takst Vest	16
3.3	Centrale udfordringer og løsninger	18
4	TAKSTER OG RABATTER FOR TAKST VEST	21
4.1	Enkeltbilletter	21
4.2	Klippekort	22
4.3	Rejsekort	22
4.4	Pendlerkort	24
4.5	Pensionister	27
4.6	Unge	27
4.7	Børn	28
4.8	Zonekorrektioner	28
4.9	Kommercielle frihedsgrader	29
5	PROVENU- OG KUNDEKONSEKVENSER	31
5.1	Provenukonsekvenser	31
5.2	Kundekonsekvenser pr. selskab	35
5.3	Kundekonsekvenser pr. trafikalskabsområde	38
5.4	Kundekonsekvenser for tog pr. trafikalskabsområde	39
5.5	Usikkerhed og følsomhedsanalyser	40
5.6	Sammenligning med kundekonsekvenser for Takst Sjælland	42
6	KUNDEKONSEKVENSER PR. SELSKAB	44
6.1	Midttrafik	44
6.2	Sydtrafik	49
6.3	NT	56
6.4	FynBus	61
6.5	DSB	64
6.6	Arriva	70

7	BILAG A. BEREGNINGSMODEL	77
7.1	Overordnet tilgang	77
7.2	Produkter, der indgår i modellen	77
7.3	Principper for beregning af zoneafstand	77
7.4	Korrektion for udviklingen siden 2016	78
7.5	Overflytning mellem produkter som følge af Takst Vest	80
7.6	Off peak-rabat	84
7.7	Rejsefrekvens på pendlerkort	85
7.8	Afskaffelse af eksisterende zonekorrektioner	85
7.9	Fremtidige zonekorrektioner	85
7.10	Ungdomskort	86
8	BILAG B. PRISFØLSOMHED	88
8.1	Udvalgte udenlandske studier af generel prisfølsomhed	88
8.2	Segmentvise forskelle	89
8.3	Anvendte forudsætninger om prisfølsomhed	91
8.4	Priselasticiteter anvendt ved vurdering i tilsvarende analyser	92
9	BILAG C. TAKSTER I DAG	94
10	BILAG D. TAKSTER FOR TAKST VEST	98
11	BILAG E. PRISEKSEMPLER DSB	102



# 1 Indledning

I august 2015 fremkom Rigsrevisionen og Statsrevisorerne med kritik af takstsystemet i den kollektive trafik. Kritikken gik på, at selskaberne på trods af en klar intention i lovgivningen ikke har harmoniseret taksterne. Konsekvensen er ifølge Rigsrevisionen, at der i dag er en kompliceret rabatstruktur, ulogiske priser med pludselige prishop og uens priser for sammenlignelige rejser med kollektiv trafik. Derfor er det svært for kunderne at få overblik over, hvilke billetprodukter der er billigst.

Ud over Rigsrevisionen og Statsrevisorerne har bl.a. Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet/Passagerpuls, DI, og Dansk Erhverv kritiseret takststrukturen. Utilfredsheden med takststrukturen er også fremgået af selskabernes egne kundeundersøgelser.

Kritikken har revitaliseret bestræbelserne på at reformere takstsystemet. For rejser øst for Storebælt blev der i januar 2017 gennemført en takstreform ('Takst Sjælland'). For rejser vest for Storebælt er de relevante selskaber, dvs. FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab (NT), Arriva og DSB gået sammen om at udarbejde et forslag til en reform af taksterne ('Takst Vest'), der imødekommer kritikken.

I denne baggrundsrapport beskriver vi Takst Vest, baggrunden for forslaget og konsekvenserne af forslaget. De væsentligste elementer er opsummeret i resumé-rapporten.

Incentive har bistået med beregninger af kunde- og provenukonsekvenser samt formidling af forslaget og dets konsekvenser.

## Datagrundlag

Alle beregninger er baseret på rejsedata for 2016 og 2017-priser. Inden implementering af Takst Vest i 2018 kan selskaberne således justere taksterne i henhold til takststigningsloftet for 2018.

## Struktur i rapporten

Efter denne indledning beskriver vi kort de nuværende rejsetal, takster og rabatter i afsnit 2.

I afsnit 3 beskriver vi de pejlemærker, som selskaberne har udviklet forslaget ud fra, samt grundelementerne i Takst Vest.

I afsnit 4 beskriver vi de foreslåede fremtidige takster og rabatter.

I afsnit 5 præsenterer vi de beregnede kunde- og provenukonsekvenser.

Endelig har vi i afsnit 6 udarbejdet en oversigt over de væsentligste ændringer for hvert selskab.

De detaljerede forudsætninger, der ligger til grund for beregningen af kunde- og provenukonsekvenser, er beskrevet i bilag A-E.

## 2 Nuværende takster og rabatter

Området vest for Storebælt er opdelt i fire trafikselskabsområder. Hvert trafikselskab er delt op i ét eller flere takstområder.

Hovedprincippet er, at trafikselskaberne fastsætter taksterne for rejser inden for takstområderne, mens taksterne for rejser på tværs af takstområder fastsættes af togoperatørerne. Det er disse rejser, der henvises til, når henholdsvis ”togoperatørrejser” og ”trafikselskabsrejser” omtales i afsnit 2.

Det skal dog bemærkes, at princippet for opdelingen mellem togoperatørrejser og trafikselskabsrejser ændres med Takst Vest. Med Takst Vest vil hovedreglen være, at en togoperatørrejse omfatter alle rejser med fjern- og regionaltog, mens en trafikselskabsrejse omfatter alle rejser med bus, letbane og lokaltog inden for de enkelte trafikselskabers områder.

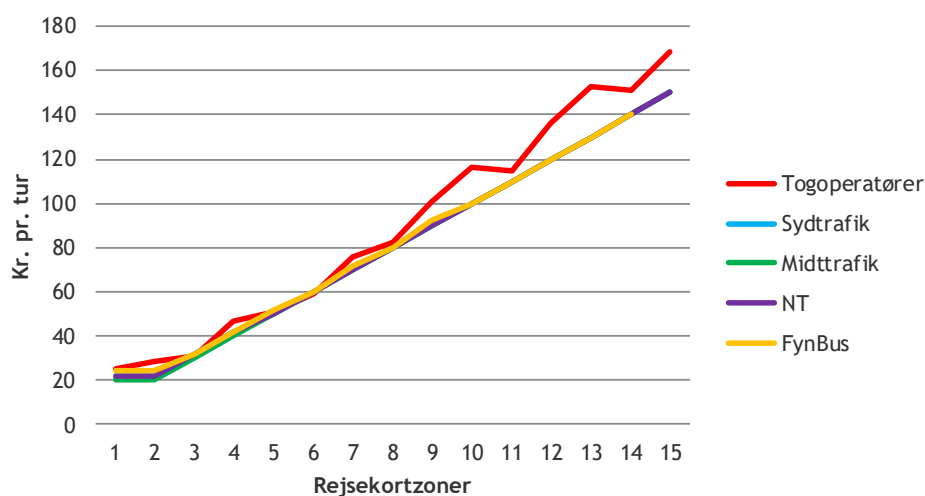
I afsnit 2.1-2.4 beskriver vi de nuværende takster, rabatordninger og rejsetal for voksne. I afsnit 2.5, 2.6 og 2.7 gennemgår vi det tilsvarende for henholdsvis pensionister, unge og børn.

I bilag C findes detaljerede tabeller med dagens takster.

### 2.1 Enkeltbilletter

På enkeltbilletter er taksterne i dag meget ens for bus- og togrejser til og med 8 zoner, jf. figur 1. For længere rejser er togoperatørernes takster i dag højere end trafikselskabernes.

Figur 1 Takster på enkeltbilletter (2017-priser)



Noter: Togoperatørernes priser er her omregnet fra skinne- til rejsekortzoner. Takstrækkerne er vist i tabelform i bilag C.

I tabel 1 har vi opgjort antal rejser på enkeltbilletter fordelt på takstsæt og operatør.

Det fremgår bl.a., at ca. 85% af DSB's salg af enkeltbilletter sker til togoperatørernes takstsæt, mens det tilsvarende tal for Arriva kun er 40-45%.

Det fremgår ligeledes, at rejser med bus i Midttrafik står for næsten halvdelen af alle rejser på enkeltbilletter i Vestdanmark.

Tabel 1 Rejsetal på enkeltbilletter (mio. rejser pr. år)

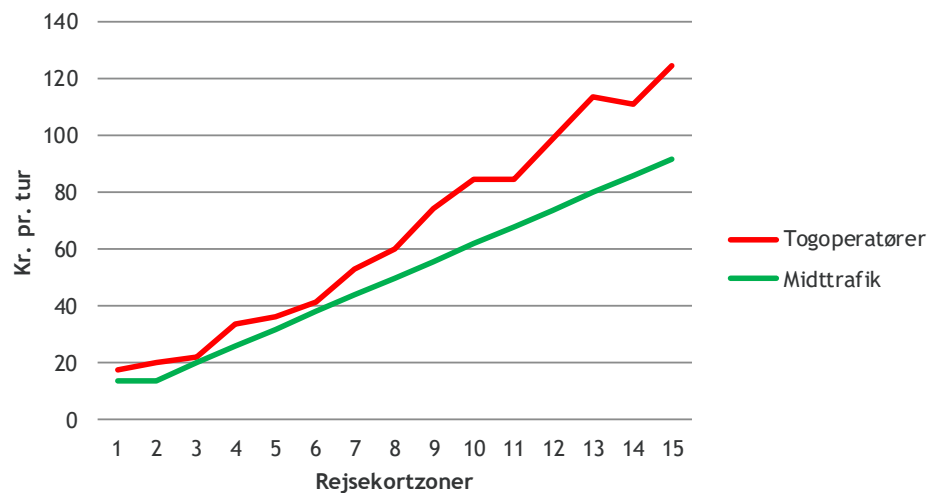
	Togoperatør	Midttrafik	Takstsæt			I alt
			Sydtrafik	FynBus	NT	
DSB	2,4	0,2	0,2		0,1	2,8
Arriva	0,4	0,4	0,1		0,0	1,0
Operatør	Midttrafik	8,1				8,1
	Sydtrafik		2,1			2,1
	FynBus			1,3		1,3
	NT				2,0	2,0
<b>I alt</b>	<b>2,9</b>	<b>8,7</b>	<b>2,4</b>	<b>1,3</b>	<b>2,1</b>	<b>17,4</b>

Note: Opgørelsen er behæftet med usikkerhed — særligt for rejser på trafiksekskabernes takstsæt. Tallene inkluderer kundetyperne voksen, barn og ung. Enkeltbilletter målrettet pensionister indgår ikke i tallene.  
Kilde: Selskaberne har indmeldt egne rejsetal.

## 2.2 Klippekort

I dag er det muligt at rejse med klippekort på app på togoperatørerne og Midttrafiks takstsæt. En klippekortrejse på togoperatørernes takstsæt er mellem 25% og 28% billigere end enkeltbilletten afhængig af rejselængden. På Midttrafiks takstsæt er klippekortrejser mellem 30% og 39% billigere end enkeltbilletten. Rabatten er størst for lange rejser.

Figur 2 Takster på klippekort (2017-priser)



Noter: Togoperatørernes priser er her omregnet fra skinne- til rejsekortzoner. Takstrækkerne er vist i tabelform i bilag C.

I tabel 2 har vi opgjort antal rejser med klippekort fordelt på operatør og takstsæt.

Det fremgår bl.a., at Midttrafik står for mere end 95% af alle rejser med klippekort.

Tabel 2 Rejsetal på klippekort (mio. rejser pr. år)

	Takstsæt					I alt
	Togoperatør	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	
DSB	0,2	0,0				0,2
Arriva	0,0	0,0				0,0
Midttrafik		7,3				7,3
Sydtrafik						
FynBus						
NT						
<b>I alt</b>	<b>0,2</b>	<b>7,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7,5</b>

Note: Ekskl. rejser, der er overflyttet til andre rejsehjemmelen inden implementering af Takst Vest, jf. bilag A — det gælder bl.a. et stort antal rejser på klippekort i Midttrafik og KVikkort hos FynBus. Opgørelsen er behæftet med usikkerhed — særligt for rejser på Midttrafiks takstsæt. Tallene inkluderer kundetyperne voksen og barn.  
Kilde: Selskaberne har indmeldt egne rejsetal.

## 2.3 Rejsekort

Der er store forskelle på selskabernes takster på rejsekortet. Det skyldes to forhold:

- 1) Udgangstaksten på første rejse er forskellig, jf. figur 3.

2) Det er forskelligt, hvad selskaberne yder i mængderabat, jf. figur 4/tabel 3.

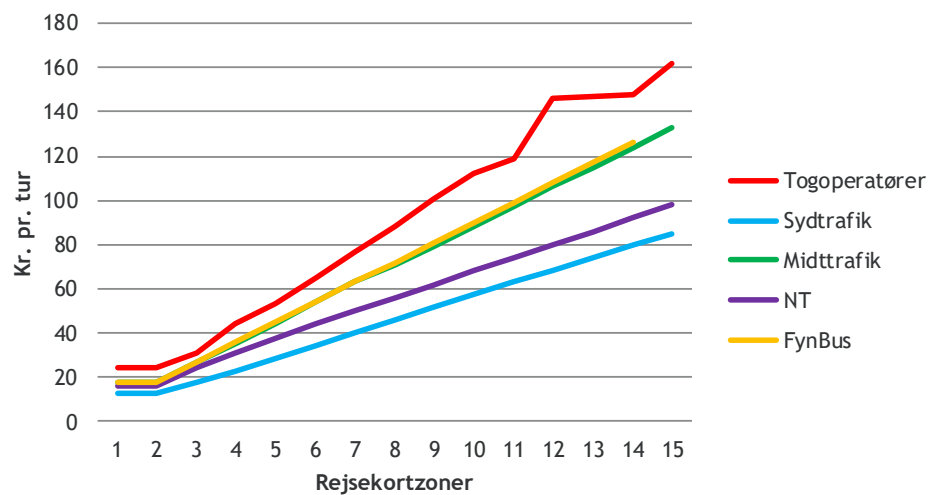
Sydtrafik skiller sig ud, da Sydtrafik ikke opererer med mængderabat på rejsekortet, men til gengæld har en lavere takst i udgangspunktet end de øvrige selskaber.

Generelt ligger togoperatørernes takster på rejsekortet væsentligt over trafikkselskabernes.

I figur 4 og tabel 3 har vi gengivet rabatsatserne for personlige rejsekort, der står for ca. 92% af rejserne på rejsekort i Vestdanmark. For rejsekorttyperne 'flex' og 'anonymt' opererer selskaberne ligeledes med forskellige rabatsatser.

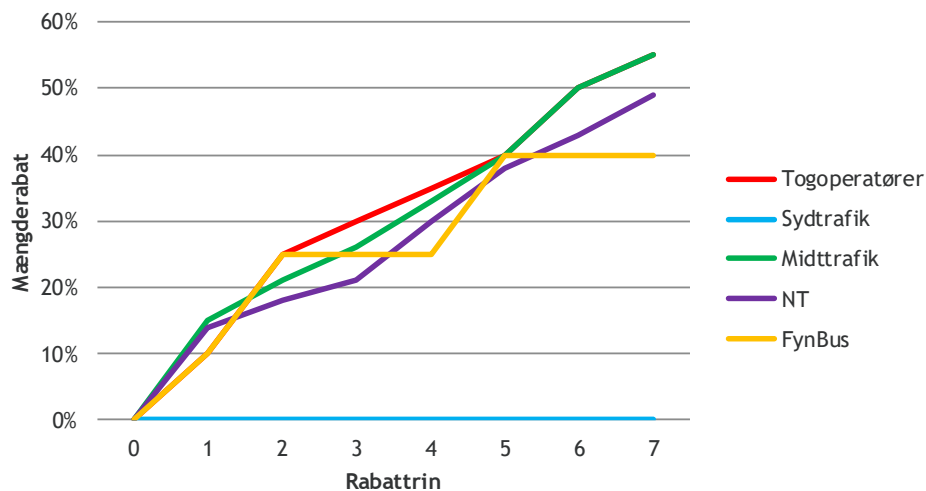
Det er i øvrigt værd at holde sig for øje, at selskaberne i dag yder **off peak-rabat** på rejsekortet (som subsidieres fra staten) for rejser inden for takstområder, mens der ikke ydes off peak-rabat til voksne for rejser på tværs af takstområder.

Figur 3 Takster på rejsekort, rabattrin 0 (2017-priser)



Noter: Takstrækkerne er vist i tabelform i bilag C.

Figur 4 Rabatsatser på rejsekort (personligt rejsekort)



Tabel 3 Rabatsatser på rejsekort (personligt rejsekort)

Rabattrin	Rejser pr. mdr. <sup>1</sup>	Togop.	Sydtrafik	Midttrafik	NT	FynBus
0	0-3	0%	0%	0%	0%	0%
1	4-9	10%	0%	15%	14%	10%
2	10-15	25%	0%	21%	18%	25%
3	16-21	30%	0%	26%	21%	25%
4	22-27	35%	0%	33%	30%	25%
5	28-33	40%	0%	40%	38%	40%
6	34-39	50%	0%	50%	43%	40%
7	40+	55%	0%	55%	49%	40%

Note: <sup>1</sup> Forsimplet, ekskl. point for km.

I tabel 4 har vi opgjort rejsetallet for rejsekort fordelt på takstsæt og operatør.

Det fremgår, bl.a., at:

- En større andel af DSB's rejser på rejsekort foregår på trafikelskabernes takstsæt, end tilfældet var for enkeltbilletter (ca. 55% versus 15% for enkeltbilletter).
- Det tilsvarende gælder for Arriva, hvor andelen af rejser på trafikelskabernes takstsæt er 55-60% på enkeltbilletter mod 88% for rejsekort.
- Hovedparten af rejserne på rejsekort i Vestdanmark sker hos NT og Midttrafik.

Tabel 4 Rejsetal for rejsekort (mio. rejser pr. år)

	Takstsæt					I alt
	Togoperatør	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	
DSB	1,1	0,4	0,5	0,1	0,3	2,4
Arriva	0,3	1,3	0,5	0,0	0,1	2,1
Midttrafik	0,1	10,6	0,0	0,0	0,0	10,8
Sydtrafik	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0	3,5
FynBus	0,0	0,0	0,0	4,4	0,0	4,4
NT	0,0	0,0	0,0	0,0	8,6	8,6
<b>I alt</b>	<b>1,5</b>	<b>12,3</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>	<b>9,0</b>	<b>31,7</b>

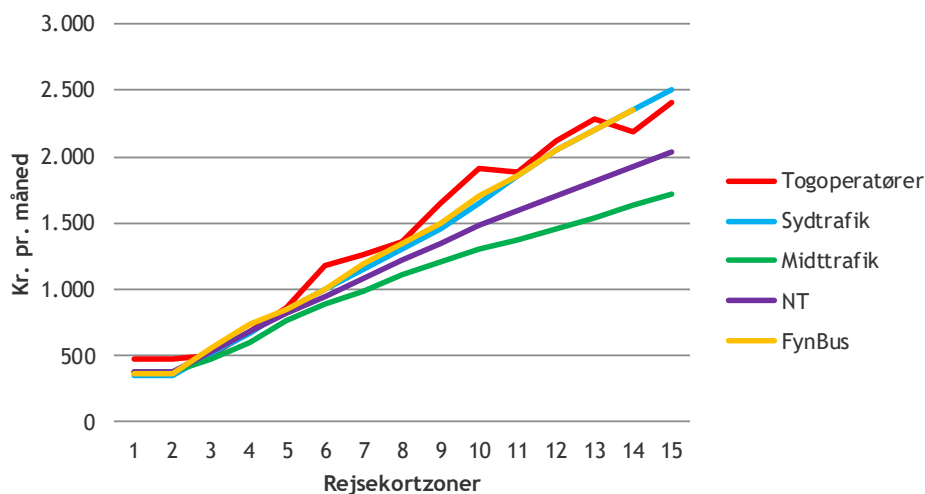
Note: Inkl. rejser, der forudsættes overflyttet til rejsekort inden implementering af Takst Vest, jf. bilag A — det gælder bl.a. et stort antal rejser på klippekort i Midttrafik og KVIKkort hos FynBus. Kombirejser er fordelt ligeligt på togoperatører — hvis rejser fordeles efter indtægtsandel, opnås et andet billede med fx flere DSB-rejser. Tallene inkluderer alle kundetyper (voksen, barn, ung og pensionist).

Kilde: Rejsekortdata er leveret af Trafikstyrelsen. Selskaberne har leveret øvrige data.

## 2.4 Pendlerkort

I figur 5 har vi sammenlignet taksterne på pendlerkort. Særligt Midttrafik og til dels NT skiller sig ud med lave takster på pendlerkort.

Figur 5 Takster på pendlerkort (2017-priser)



Noter: Togoperatørernes priser er her omregnet fra skinnezoner til rejsekortzoner. Takstrækkerne er vist i tabelform i bilag C.

I tabel 5 har vi opgjort rejserne på pendlerkort fordelt på takstsæt og operatør.

Det fremgår, at:

- Ca. 80% af Arrivas pendlerkort rejser på trafiksekskabernes takster mod ca. 50% for DSB.
- Rejser med bus i Midttrafik står for halvdelen af alle pendlerkortrejser.

Tabel 5 Rejsetal for pendlerkort (mio. rejser pr. år)

	Togoperatør	Takstsæt				I alt
		Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	
DSB	1,4	0,4	0,3	0,5	0,1	2,7
Arriva	0,3	1,1	0,2		0,0	1,6
Midttrafik		17,2				17,2
Sydtrafik			3,5			3,5
FynBus				4,3		4,3
NT					5,1	5,1
<b>I alt</b>	<b>1,7</b>	<b>18,6</b>	<b>4,0</b>	<b>4,8</b>	<b>5,3</b>	<b>34,4</b>

Note: Opgørelsen er behæftet med usikkerhed. Kombirejser er fordelt på togoperatører. Tallene inkluderer kundetyperne voksen, barn og pensionist. Ungdomskort indgår ikke i tabellen.  
Kilde: Selskaberne har indmeldt egne rejsetal.

### Prisforhold mellem rejsekort og pendlerkort

I dag er der store forskelle på, hvornår det kan betale sig at rejse på pendlerkort frem for rejsekort i Vestdanmark.

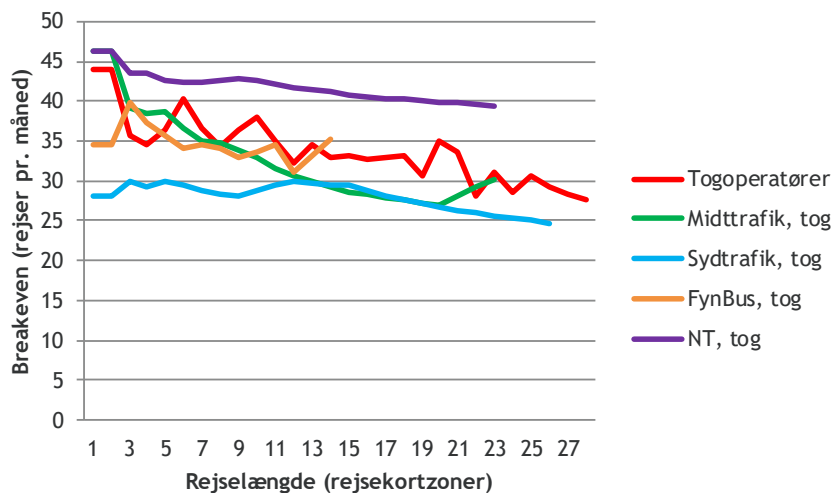
I figur 6 har vi vist det såkaldte breakeven-forhold for togrejser, mens breakeven-forholdet for busrejser fremgår af figur 7.

Breakeven-forholdet udtrykker, hvor mange gange man skal rejse pr. måned, for at pendlerkort er billigst.

Det fremgår fx af figur 7, at breakeven i Midttrafik varierer mellem 27 og 46 rejser pr. måned. Hvis man rejser 2 zoner, kræver det nemlig 46 rejser pr. måned eller mere, for at det er billigere at rejse på pendlerkort frem for rejsekort. Hvis man rejser fx 19 zoner, er det tilsvarende breakeven ved 27 rejser pr. måned.

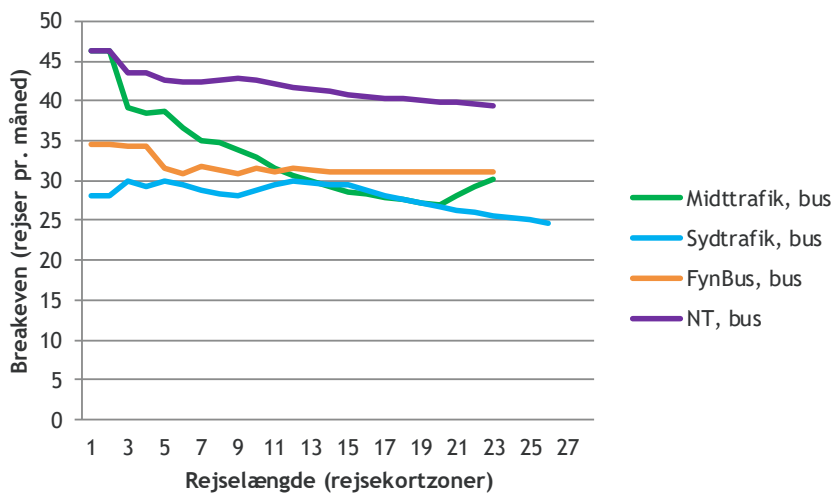


Figur 6 **TOGREJSER. Breakeven = Antal rejser pr. måned for at pendlerkort er billigere end rejsekort**



Noter: Ekskl. off peak-rabat. Opgørelse for togoperatører er behæftet med nogen usikkerhed, da taksten for pendlerkort opgøres ud fra skinnezoner, mens takst for rejsekort opgøres i rejsekortzoner. Tog i FynBus er beregnet på basis af FynBus' pendlerkort og togoperatørernes rejsekort. Efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er breakeven forsimplet beregnet som:  $\text{pendlerkortpris} / (\text{rejsekortpris} * (1 - \text{maksimal mængderabat på rejsekort}))$ .

Figur 7 **BUSREJSER. Breakeven = Antal rejser pr. måned for at pendlerkort er billigere end rejsekort**



Noter: Ekskl. off peak-rabat. Efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er breakeven forsimplet beregnet som:  $\text{pendlerkortpris} / (\text{rejsekortpris} * (1 - \text{maksimal mængderabat på rejsekort}))$ .

## 2.5 Pensionister

Rabatordningerne for pensionister varierer i dag meget fra takstsæt til takstsæt. Vi har kort opsummeret rabatordningerne i tabel 6.

Tabel 6 **Rabatordninger for pensionister (rabat i forhold til voksen, standard)**

Takstsæt	Enkeltbillet	Klippekort	Pendlerkort	Rejsekort
Togoperatører	Billigdage (man.-tors., lørdag): 50% Normaldage (fre., søn.): 25%	0%	0%	25% + off peak, dog lavere mængderabat end voksne
Midttrafik	0%	0-24% <sup>2</sup>	44-57%	25%, dog lavere mængderabat end voksne
Sydtrafik	0%	-	35%	0%
FynBus <sup>1</sup>	0%	-	50%	0% <sup>1</sup>
NT	50%	-	50%	50%

Note: <sup>1</sup> FynBus har p.t. ikke kundetyperabat til pensionister. En eksisterende (udvidet) off peak-rabat til pensionister på KVIKKortet skal håndteres på rejsekortet enten i form af selvstændig mængderabat eller kundetyperabat. Det har endnu ikke været behandlet i FynBus' bestyrelse. <sup>2</sup> Afhængig af rejse længde, opgjort for 1-15 zoner.

## 2.6 Unge

Vi har opsummeret rabatordningerne for unge i tabel 7. Tabellen viser ordninger ud over de statslige ungdomskortordninger, som omfatter alle selskaber.

Der er mindre forskel på ordningerne for unge end for pensionister, idet trafikelskaberne ikke yder ungdomsrabat.

Tabel 7 **Rabatordninger for unge sammenlignet med voksenpriser**

Takstsæt	Enkeltbillet	Klippekort	Rejsekort
Togoperatører <sup>1</sup>	Billigdage (man.-tors., lørdag): 50% Normaldage (fre., søn.): 25%	0%	25% + off peak, dog lavere mængderabat end voksne
NT	0%	-	0%
Midttrafik	0%	0%	0%
Sydtrafik	0%	-	0%
FynBus <sup>1</sup>	0%	-	0%

Note: <sup>1</sup> Forudsætter ungdomskort, DSB Ung eller Arriva Ung.

I tabel 8 har vi kort opsummeret rejsetal på ungdomskort fordelt på operatør og takstsæt.

Rejser på ungdomskort udgør en stor andel (ca. 20-25%) af de samlede rejser.

Tabel 8 **Rejsetal på ungdomskort (mio. rejser pr. år)**

	Togoperatør	Takstsæt				I alt	
		Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT		
Operatør	DSB	2,2	0,3	0,3	0,5	0,2	3,5
	Arriva	0,5	0,8	0,4		0,0	1,7
	Midttrafik		7,3				7,3
	Sydtrafik			3,8			3,8
	FynBus				4,0		4,0
	NT					7,1	7,1
<b>I alt</b>	<b>2,7</b>	<b>8,4</b>	<b>4,5</b>	<b>4,5</b>	<b>7,3</b>	<b>27,4</b>	

Note: Tallene er behæftet med usikkerhed, da der ikke findes detaljerede opgørelser. Kombirejser er fordelt på togoperatører. Tallene inkluderer alene ungdomskort; ikke ungdomsbilletter mv.  
Kilde: Selskaberne har indmeldt egne rejsetal.

Ud over rejser på ungdomskort har togoperatørerne ca. 1,3 mio. rejser på ungdomsbilletter. Heraf står DSB for ca. 80%.

## 2.7 Børn

Rabatordningerne for børn varierer i dag fra takstsæt til takstsæt. Vi har kort opsummeret rabatordningerne i tabel 9.

Tabel 9 **Rabatordninger for børn (rabat i forhold til voksen, standard)**

Takstsæt	Enkeltbillet	Klippekort	Pendlerkort	Rejsekort
Togoperatører	50%	50%	50%	50%
Midttrafik	50%	39-48% <sup>2</sup>	26-29% <sup>1</sup>	50%
Sydtrafik	50%	-	35%	50%
FynBus	50%	-	50%	50%
NT	50%	-	50%	50%

Note: <sup>1</sup> Afhængig af rejse længde, opgjort for 1-15 zoner.

## 3 Pejlemærker og grundelementer for Takst Vest

I dette afsnit redegør vi først kort for de pejlemærker, som selskaberne har udarbejdet forslaget for Takst Vest ud fra. Dernæst præsenterer vi grundelementerne i Takst Vest.

I afsnit 4 gennemgår vi mere detaljeret de foreslåede priser og rabatter for Takst Vest.

### 3.1 Pejlemærker

Takst Vest er udarbejdet ud fra seks pejlemærker:

Selskabernes forslag for Takst Vest er udviklet ud fra seks pejlemærker:

1. **Forenkling:** Reformen skal nedbringe antallet af takstområder og zonesystemer, som kunderne skal forholde sig til.
2. **Forståelige priser:** Det skal være nemt for kunderne at vælge det billigste billetprodukt. Derfor etableres et entydigt prishierarki mellem standardprodukter.
3. **Provenuneutralitet:** Taksterne er tilstræbt fastlagt, så selskaberne samlet hverken tjener flere eller færre penge med reformen.
4. **Begrænsede kundekonsekvenser:** Reformen er lavet, så kundekonsekvenserne begrænses mest muligt under hensyn til ønskerne om bl.a. forenkling og provenuneutralitet.
5. **Kommerciel frihed:** De kommercielle frihedsgrader til at udbyde produkter uden for takstsamarbejdet er fastlagt for alle selskaber.
6. **Fleksibelt valg af salgskanal:** De enkelte selskaber kan i vidt omfang vælge, hvilke salgskanaler der skal understøtte de enkelte standardprodukter.

Herudover har selskaberne ladet sig inspirere af takstreformen på Sjælland.

### 3.2 Grundelementer for Takst Vest

I tabel 10 har vi opsummeret grundelementerne for Takst Vest, der skal bidrage til, at de ønsker, der er formuleret i pejlemærkerne, bliver indfriet.

Tabel 10

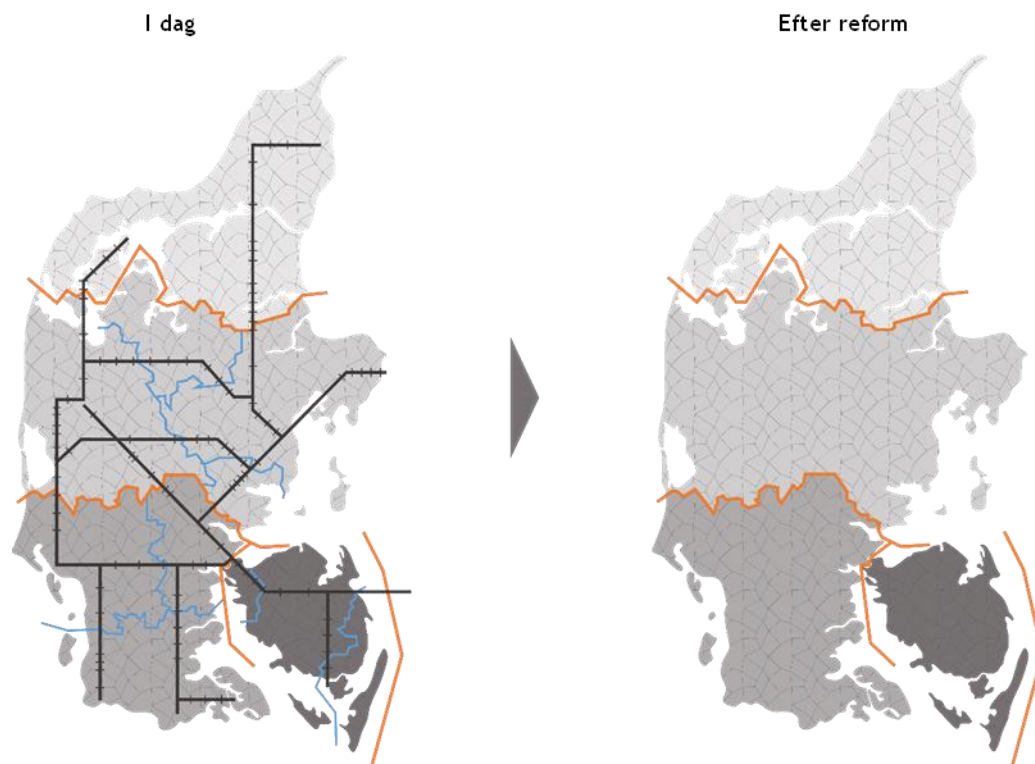
**Grundelementer for Takst Vest**

Emne	Forslag	Sammenligning med i dag
Zonestruktur	Ét zonesystem baseret på rejsekortzoner.	Forenkling i forhold til i dag, hvor togoperatørerne opererer med skinnezoner for papir og app.
Takstområder	Ingen lokale takstområder. Hvert trafiksselskab udgør ét område.	Forenkling i forhold til i dag, hvor lokale takstområder fx afgør, om togrejsende betaler ud fra trafiksselskaberne eller togoperatørernes takstsæt.
Prishierarki	Entydigt prishierarki mellem standardprodukter: Rejsekort er altid billigere eller lig med prisen på enkeltbilletter og mobilklippekort, og pendlerkort kan betale sig for daglige pendlere.	Uklart prishierarki: Det er svært for kunderne at få overblik over, hvilke billetprodukter der er billigst. I visse tilfælde er kontantbilletter billigere end rejsekort, og periodekort kan være dyrere end rejsekort for en daglig pendler.
Udvidet off peak-rabat	Off peak-rabatten udvides til at omfatte alle rejser på rejsekort internt i et trafiksselskabsområde.	I dag ydes kun off peak-rabat på rejser inden for lokale takstområder.
Priser i bus og tog	Differentierede priser mellem bus og tog. (se dog afsnit 3.3 vedr. pendlerkort).	Klarere adskillelse end i dag, hvor fx togrejser inden for et takstområde foregår til trafiksselskabernes takster, mens togrejser på tværs af takstområder foregår til togoperatørernes takster.
Harmoniseret og forsimplet mængderabat på rejsekort	Rabatstrukturen forenkles og harmoniseres på rejsekort. Fire trin for mængderabat: 0%, 10%, 25% og 40%.	I dag har selskaberne meget forskellige satser for mængderabat med op til otte rabattrin.
Minimumsrabat for pensionister på periode- og rejsekort	Pensionister tilbydes minimum 25% rabat på pendlerkort og rejsekort.	I dag er det ikke alle selskaberne, der yder pensionistrabat på pendlerkort og rejsekort.
Standardrabat for børn	Børn rejser til halv pris.	I dag varierer børnerabatten mellem selskaber og på tværs af produkter.

Takst Vest betyder altså, at der etableres differentierede priser mellem bus og tog. Det betyder, at man prissætter togrejser ud fra togoperatørernes takstsæt, uanset hvor rejsen foregår.

I figur 8 har vi skitseret, hvordan strukturen ændres med takstreformen, når de lokale takstområder (blå linjer) nedlægges, og togoperatørerne går fra at opmåle rejselængde for papir og app ud fra skinnezoner (sorte linjer) til at opmåle rejselængde ud fra rejsekortzoner for alle produkter.

Figur 8 Struktur i dag og efter takstreform



Derudover er det værd at bemærke at:

- Off peak-rabatten for unge og pensionister, der i dag gælder på tværs af takstområder og trafikselskabsområder, fastholdes.
- Klippekortet fjernes som rabatteret standardprodukt for at sikre faste prisforhold mellem standardprodukter.

Disse forhold uddyber vi i afsnit 4.

### 3.3 Centrale udfordringer og løsninger

I forbindelse med udviklingen af forslaget for Takst Vest har selskaberne identificeret flere udfordringer, som der er fundet konkrete løsninger på.

*Mange pendlere veksler fleksibelt mellem bus og tog/fælles pendlerkort*

Som udgangspunkt opereres der med separate priser for bus og tog. Mange pendlere veksler dog fleksibelt mellem bus og tog. Forslaget for Takst Vest omfatter derfor, at kunderne tilbydes et pendlerkort, der gælder i både bus og tog. For pendlerkort differentieres prisen altså ikke for bus- og togrejser.

Løsningen bliver derfor:

- Inden for et trafikselskab rejser kunderne med fælles pendlerkort, der gælder til både bus og tog. Der fastlægges separate takstrækker for hvert trafikselskab.
- På tværs af trafikselskaber rejser kunderne i tog til togoperatøernes takster for pendlerkort. Prisen er omtrent den samme som for pendlerkort internt i trafikselskaberne.

### Kombirejser skal prissættes

Når taksterne for bus og tog adskilles, skal der tages stilling til, hvordan kombinerede rejser med bus og tog prissættes.

I dag prissættes de lokale rejser og dermed også kombinerede lokale tog- og busrejser til bustakst. Kombinerede rejser mellem takstområder prissættes i dag til en kombination af bus- og togtakst.

Med Takst Vest forsimples disse principper, så kombirejser prissættes til togtakst.

Takst Vest sikrer endvidere, at man kan købe en samlet billet fra enhver zone til enhver zone, hvilket ikke er tilfældet i dag.

Derudover sker der en væsentlig ensretning mellem rejsekort og papirbilletter af reglerne for omstigning. Fremadrettet indskrænkes omstigningsområdet til den zone, som stationen ligger i. Det er samme princip, der anvendes for rejsekort i dag, idet rejsekortet prissættes fra zone til zone. På papir er det anderledes i dag – her er der et større omstigningsområde i flere af de store byer.

I byerne Aarhus, Aalborg, Randers, Silkeborg og Herning omfatter omstigningsområdet i dag flere zoner. I Aarhus omfatter bybussystemet fx helt op til 13 zoner og tilsvarende i Aalborg, hvor bybussystemet omfatter 9 zoner. I Randers er det 7 zoner, i Silkeborg 6 zoner og i Herning 2 zoner.

Løsningen med indskrænkningen af omstigningsområdet lægger sig op ad Takst Sjælland.

### Takster for rejser i Nordjylland og på strækninger med paralleldrif

Hovedreglen i Takst Vest er, at togoperatørerne fastsætter takster for rejser med Lyn-, IC- og regionaltog, mens takster på lokaltogstrækninger fastsættes af trafikselskaberne.

Enkelte steder – i NT's område og på banen mellem Varde og Esbjerg – har parterne aftalt, at alle togrejser prissættes ud fra trafikselskabernes takster. Det sker for at sikre enkelthed og gennemsækelighed over for kunderne, idet mange af de samme tog her kører som både regional- og lokaltog.

At der ikke prisdifferentieres mellem bus og tog i NT, skal også ses i lyset af, at NT overtager den regionale togdrift i NT's område og derfor er den mest naturlige part til at fastsætte taksterne.

Hvis der skulle prisdifferentieres mellem lokaltog og regionaltog i NT's område, ville det bl.a. være nødvendigt at opstille to rejsekortstandere. Dette ville sætte kunderne i vanskelige situationer, når de skulle vælge stander ved check-ind og check-ud.

#### Store prisstigninger for nogle togkunder

Takst Vest medfører prisstigninger for togkunder på korte lokale rejser (inden for de tidligere takstområder), der tidligere rejste til trafikelskabstakst. Det gælder særligt for kunder, der kun rejser sjældent og anvender rejsekort på korte togrejser i Sydtrafiks område. Det skyldes, at lokale rejser i Sydtrafik overgår fra at have en fast lav på pris rejsekort til et system med mængderabatter på rejsekort.

For at dæmpe prisstigningerne indføres zonekorrektioner i de væsentligste rejserelationer i Sydtrafiks område, hvor prisstigningerne er særlig store. I disse relationer betaler togkunder på rejsekort således for 1 zone mindre end den faktiske rejseafstand.

Derudover har togoperatørerne fastlagt taksterne, så prisstigningerne reduceres mest muligt. Dette er gjort under hensyn til, at kunderne ikke skal kunne opnå væsentlige gevinster ved delt billetkøb, og at der fastholdes et entydigt prishierarki mellem standardprodukterne.

#### Løsning for pendlere i fire byer i Sydtrafik

For at minimere kundekonsekvenserne ved overgang fra periodekort på pap til periodekort på rejsekort er der lavet en løsning i fire bybus-byer i Sydtrafiks område, hvor der er valgt et modificeret zonevalgsprincip for bybus-nettet. Modificeringen gælder i Esbjerg, Vejle, Fredericia og Aabenraa. Modificeringen sikrer, at pendlerkunder med et 2-zoners periodekort fortsat kan køre i det fulde bybusnet i disse byer til en 2-zoners pris.

Tidligere kunne kunder i disse byer nøjes med et 2-zoners periodekort, trods bybusnettet i disse byer dækker 3 eller 4 zoner. Dette skyldes Sydtrafiks hidtidige gyldighedsprincip for periodekort. Dette princip forsvinder ved overgang fra periodekort på pap til periodekort på rejsekort.

Uden denne modifikation ville det kræve et 3- eller 4-zoners periodekort at oprette mulighed for at benytte det fulde bybusnet i disse byer. Det ville medføre prisstigninger på op til 80% for pendlerkunder i disse byer.



## 4 Takster og rabatter for Takst Vest

De enkelte trafikselskaber og togoperatørerne har meldt ind med forslag til fremtidige takster og rabatter i Takst Vest. I dette afsnit præsenterer vi forslaget til den fremtidige takststruktur og fremhæver nogle af ændringerne i forhold til dagens takster. Afslutningsvis opsummerer vi kort de kommercielle frihedsgrader, som selskaberne efter implementering af Takst Vest skal operere inden for.

I afsnit 6 går vi mere i dybden med, hvad ændringerne betyder for selskabernes kunder. De foreslåede takstrækker er vist i tabelform i bilag D.

De foreslåede takster og rabatter er i visse tilfælde foreløbige og skal formelt godkendes af selskabernes bestyrelser forud for implementering.

Det skal bemærkes, at definitionerne på en togoperatørrejse og en trafikselskabsrejse ændres med Takst Vest. Hovedreglen vil være, at en togoperatørrejse omfatter alle rejser med fjern- og regionaltoget, mens en trafikselskabsrejse omfatter alle rejser med bus, letbane og lokaltog inden for de enkelte trafikselskabers områder.

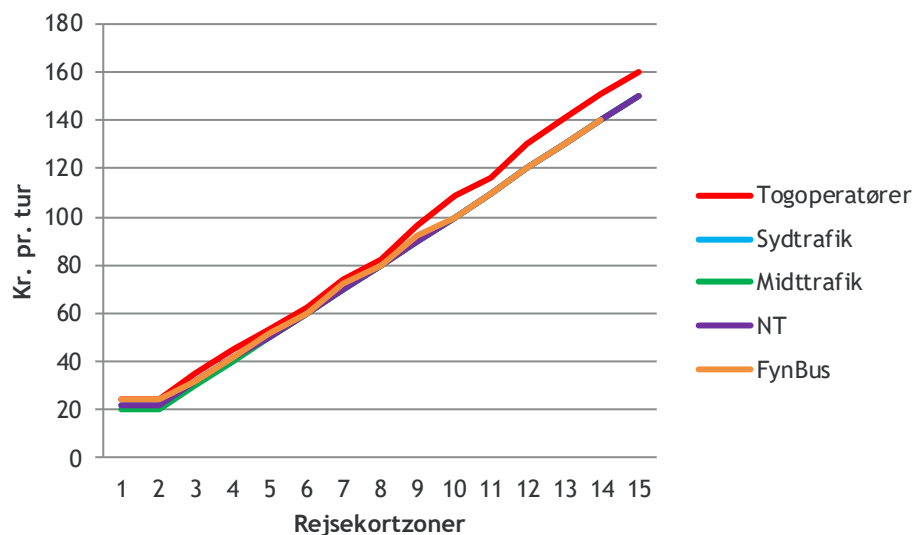
Alle takster i er 2017-priser. Inden implementering i 2018 kan selskaberne således justere taksterne i henhold til takststigningsloftet for 2018.

### 4.1 Enkeltbilletter

De foreslåede takstrækker for enkeltbilletter, som er vist i figur 9, er tilnærmelsesvis ens for busrejser i de fire trafikselskaber. For tog er prisen næsten den samme som for bus for rejser til og med ca. 9 zoner.

For togoperatørerne gennemføres den ændring, at prisen på enkeltbilletter i Takst Vest opgøres i rejsekortzoner, mens den i dag opgøres ud fra skinnezoner.

Figur 9 Forslag til takstrækker for enkeltbilletter, voksen



Note: Takstrækkerne er vist i tabelform i bilag D.

## 4.2 Klippekort

I Takst Vest indgår klippekortet ikke længere som et rabatteret standardprodukt.

Det vil dog fortsat være muligt at købe et klippekort på app til Midttrafiks takstsæt. Prisen vil være den samme som på rejsekortet, rabattrin 0, men klippekortet indeholder ikke muligheden for off peak-rabat.

På togoperatørernes takstsæt vil der fortsat eksistere et klippekort til erhvervskunder med 25% rabat i forhold til enkeltbilletten.

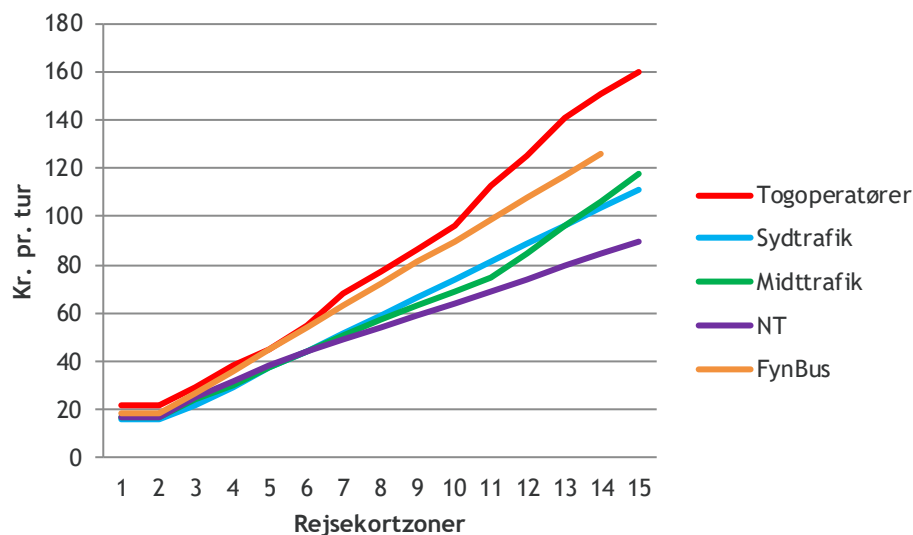
Ligesom for enkeltbilletter gennemføres desuden den ændring for togoperatørerne, at prisen på klippekort i Takst Vest opgøres i rejsekortzoner, mens den i dag opgøres ud fra skinnezoner.

De relevante takster for klippekort fremgår i bilag D.

## 4.3 Rejsekort

De foreslåede takstrækker for rejsekort fremgår af figur 10, mens de foreslåede harmoniserede satser for mængderabat fremgår af tabel 11.

Figur 10 Forslag til takstrækker for rejsekort, voksen



Note: Takstrækkerne er vist i tabelform i bilag D.

Tabel 11 Fælles satser for mængderabat på rejsekort

Nye rabattrin	Rejser pr. måned	Personligt	Flex	Anonymt	Nuværende rabattrin
0	0-3	0%	0%	0%	0
1	4-15	10%	5%	5%	1-2
2	16-33	25%	15%	15%	3-5
3	34+	40%	25%	25%	6-7

I forhold til optjening af rabat er det aftalt mellem selskaberne, at de nuværende rabattællere fastholdes. Det vil sige, at der er en samlet rabattæller for både bus og tog i Vestdanmark.

Nedenfor har vi kort opsummeret de væsentligste prisændringer for rejsekort.

- For alle selskaberne undtagen NT gælder, at off peak-rabatten udvides fra at gælde inden for et lokalt takstområde til at gælde inden for hele trafikalskabsområdet. Off peak-rabatten ændres ikke i NT, da der i dag kun er ét takstområde i NT.
- Togoperatørerne: Togoperatørernes takstrække justeres, så de korte og mellemlange rejser typisk bliver billigere, og de lange rejser bliver dyrere. Derudover overgår togrejser, der foregår inden for de nuværende lokale takstområder, fra at blive prissat ud fra trafikalskabernes takster til at blive prissat ud fra togoperatørernes takster. Som følge af harmoniseringen og forenklingen af mængderabatsatserne er den maksimale

mængderabat reduceret fra 55% til 40%, hvilket gør pendlerkortet mere attraktivt for mange højfrekvente rejsende.

- Sydtrafik: I Sydtrafik er takstrækken hævet markant (ca. 23%-30%) for at kompensere for, at man går fra en situation uden mængderabat til en situation med mængderabat på op til 40%.
- Midttrafik: I Midttrafik er takstrækkerne nedjusteret for at kompensere for, at den maksimale mængderabat reduceres fra 55% til 40%.
- NT: I NT er takstrækken for rejsekort opjusteret for rejser op til 5 zoner og nedjusteret for rejser over 7 zoner for at sikre et mere entydigt prisforhold mellem rejsekort og pendlerkort. Den maksimale mængderabat reduceres fra 49% til 40%, hvilket gør pendlerkortet mere attraktivt for mange højfrekvente rejsende.
- FynBus: FynBus har implementeret store dele af Takst Vest, og takstrækken for rejsekort er derfor uændret. Rabatoptjeningen er dog ændret, så det bliver vanskeligere at opnå de højere satser for mængderabat.

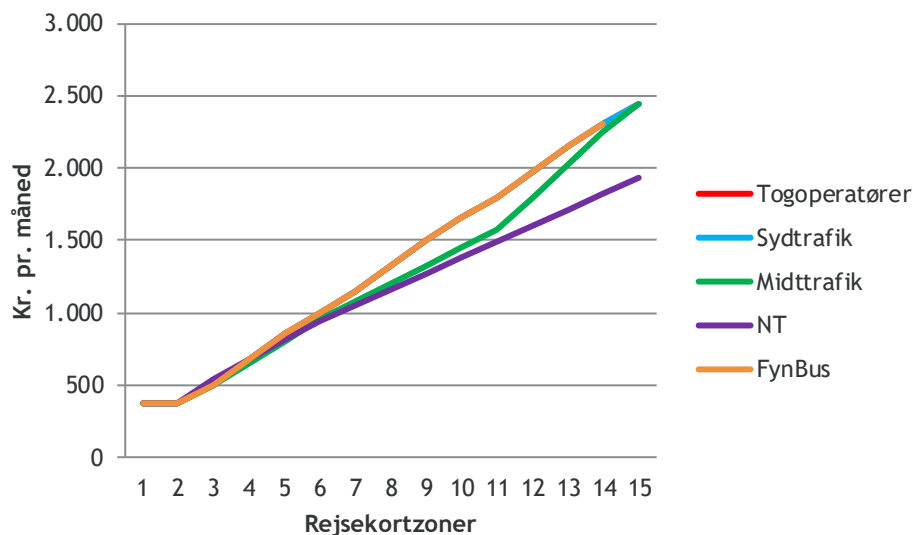
## 4.4 Pendlerkort

Takstrækkerne for pendlerkort er illustreret i figur 11.

I forslaget for Takst Vest gælder følgende for rejser på pendlerkort:

- Inden for et trafikselskabsområde rejser kunderne med både bus og tog til det pågældende trafikselskabs takster.
- På tværs af trafikselskaber forgår tog- og busrejser til et fælles, selvstændigt takstsæt.

Figur 11 Forslag til takstrækker for pendlerkort, voksen



Note: Takstrækkerne er vist i tabelform i bilag D.

Nedenfor har vi kort opsummeret de væsentligste ændringer for pendlerkort.

- Togoperatørerne: Den gennemsnitlige takst på togoperatørernes pendlerkort reduceres med Takst Vest. Derudover overgår opmålingen af rejselængden fra skinnezoner til rejsekortzoner.
- Sydtrafik: I Sydtrafik er takster for pendlerkort justeret op for nogle zoneafstande og ned for andre.
- Midttrafik: I Midttrafik er prisen for pendlerkort øget for rejser over 2 zoner. Baggrunden for de ændrede pendlerkorttakster er ønsket om et mere entydigt prisforhold mellem taksterne for rejsekort og pendlerkort.
- NT: I NT er taksten for pendlerkort reduceret for at sikre et mere entydigt prisforhold mellem rejsekort og pendlerkort.
- FynBus: På Fyn reduceres prisen for pendlerkort i en række tilfælde.

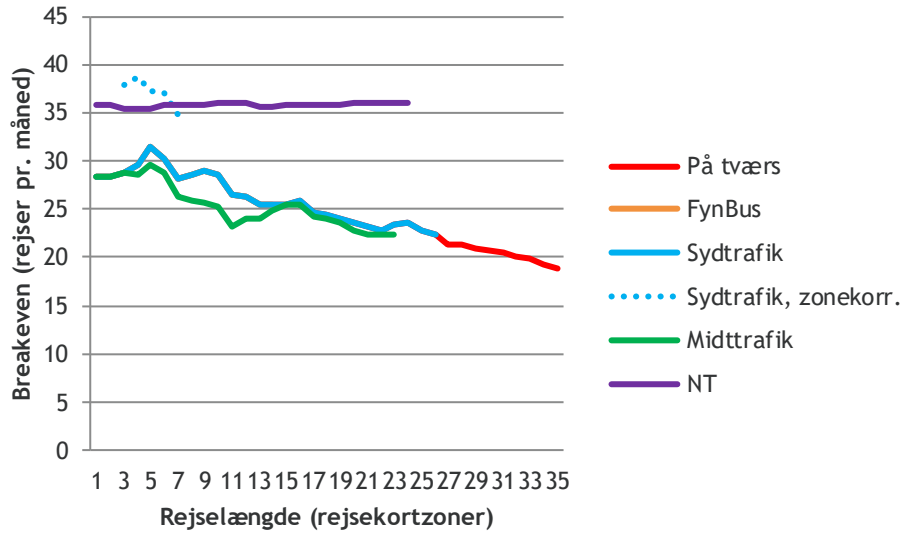
#### Prisforhold mellem rejsekort og pendlerkort

Med Takst Vest indsnævres forskellene på prisforholdet mellem rejsekort og pendlerkort.

Breakeven for togrejser fremgår af figur 12, mens breakeven for busrejser fremgår af figur 13.

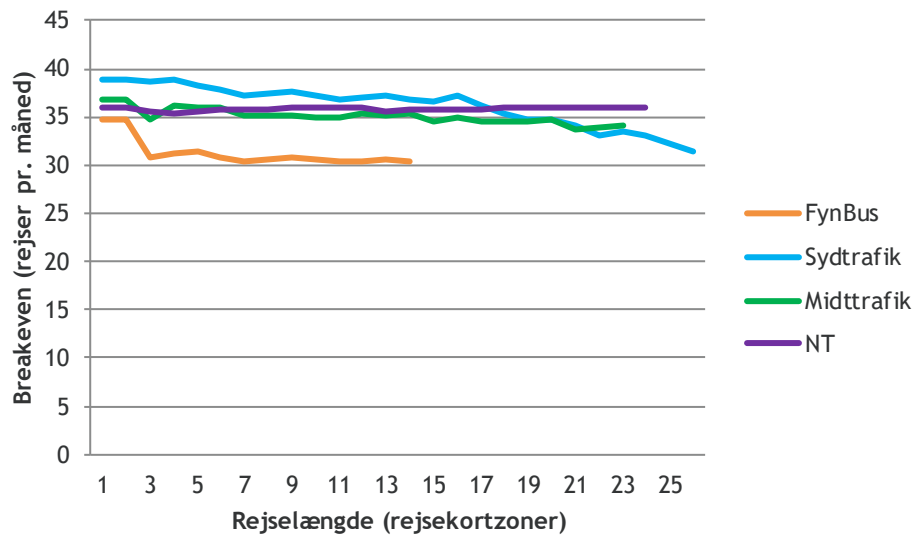
De tilsvarende illustrationer for de nuværende priser fremgår af afsnit 2.4.

Figur 12 **TOGREJSER. Breakeven = Antal rejser pr. måned for at pendlerkort er billigere end rejsekort**



Note: Ekskl. off peak-rabat. Efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er breakeven forsimplet beregnet som:  $\text{pendlerkortpris} / (\text{rejsekortpris} * (1 - \text{maksimal mængderabat på rejsekort}))$ .

Figur 13 **BUSREJSER. Breakeven = Antal rejser pr. måned for at pendlerkort er billigere end rejsekort**



Note: Ekskl. off peak-rabat. Efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er breakeven forsimplet beregnet som:  $\text{pendlerkortpris} / (\text{rejsekortpris} * (1 - \text{maksimal mængderabat på rejsekort}))$ .

## 4.5 Pensionister

Forslaget for Takst Vest indebærer følgende for pensionister – ud over effekterne af de generelle korrektioner til takstrækkerne:

- Pendlerkort: Der indføres en generel minimumsrabat på 25%. De konkrete rabatsatser fremgår af tabel 12.
- Enkeltbilletter: Ingen ændringer i trafiksselskaberne, hvor der alene for NT er en rabat på 50%. Togoperatørerne afskaffer billigdage, hvor pensionisterne i dag får 50% rabat. Fremadrettet får pensionisterne 25% rabat alle dage.
- Rejsekort: Pensionister opnår minimum 25% mængderabat på rejsekort – dog 40% på sidste trin, hvor voksne også opnår 40% rabat. Hertil kommer, at den nuværende off peak-rabat for pensionister fastholdes, hvormed pensionister fortsat får off peak-rabat på alle togrejser (inkl. togrejser, der krydser trafiksselskaber). Derudover yder NT 35% i kundetyperabat<sup>1</sup>.

Tabel 12

**Rabatsats for pensionister på pendlerkort**

	På tværs af trafiksselskabsområder	Internt i Midttrafik	Internt i Sydtrafik	Internt i FynBus	Internt i NT
Takst Vest	25%	25%	30%	50%	50%
Rabat i dag	0%	0-57% <sup>a</sup>	0-35% <sup>b</sup>	50%	50%

Noter: <sup>a</sup> For rejser inden for de nuværende lokale takstområder (Midttrafiks takstsæt) er rabatten 44%-57%. For rejser på tværs af lokale takstområder i Midttrafik (togoperatørens takstsæt) er rabatten 0%.<sup>b</sup> For rejser inden for de nuværende lokale takstområder (Sydtrafiks takstsæt) er rabatten 35%. For rejser på tværs af lokale takstområder i Sydtrafik (togoperatørens takstsæt) er rabatten 0%.

## 4.6 Unge

Forslaget for Takst Vest indebærer følgende for unge – ud over effekterne af de generelle korrektioner til takstrækkerne:

- Ungdomskort: Princippet for egenbetalingen ændres ikke med Takst Vest.<sup>2</sup> I Midttrafik sammenlægges to lokale takstområder (som alene opretholdes i forhold til ungdomskort i Takst Vest, som det i øvrigt er tilfældet med Takst Sjælland).
- Enkeltbilletter: Ingen ændringer i trafiksselskaberne, hvor unge i dag ikke får rabat i busserne. Togoperatørerne afskaffer billigdage, hvor unge i dag får 50% rabat. Fremadrettet får unge 25% rabat alle dage. Rabatten vil dog ikke længere være betinget af, at den unge har købt et Ung Kort hos DSB eller Arriva.

<sup>1</sup> Kundetyperabatten for pensionister i NT er endnu ikke endeligt fastlagt.

<sup>2</sup> Se bilag A, afsnit 7.10 for yderligere detaljer.

Rejsekort: På togrejser opnår unge minimum 25% mængderabat på rejsekort – dog 40% på sidste trin, hvor voksne også opnår 40%. I busserne kører unge, som i dag, til samme takst som voksne. Den nuværende off peak-rabat for unge fastholdes, hvormed unge fortsat får off peak-rabat på alle togrejser (inkl. rejser, der krydser trafiksselskaber).

## 4.7 Børn

Med Takst Vest indføres en generel børnerabat på 50%. I praksis betyder det øget børnerabat på pendlerkort i Sydtrafik samt pendlerkort og klippekort i Midttrafik.

## 4.8 Zonekorrektioner

Takst Vest medfører store prisstigninger for nogle af de togkunder, der i dag rejser på rejsekort til Sydtrafiks takster.

For at reducere prisstigningerne for disse kunder er selskaberne bag Takst Vest blevet enige om at indføre zonekorrektioner for togrejser i de væsentligste togrelationer i Sydtrafiks område. Relationer med mere end 50 rejsekortrejser pr. dag er udvalgt til at blive zonekorrigeret, jf. tabel 13.

I praksis betyder dette, at togkunder, der rejser i disse relationer, betaler for én zone mindre end den faktiske afstand.



Tabel 13 Zonekorrektioner for togrejser på rejsekort i Sydtrafiks område

Relation	Afstand uden zonekorrektion	Afstand med zonekorrektion	Rejsekortrejser (pr. år, ca.)
Fredericia-Vejle	5	4	59.000 <sup>1</sup>
Børkop (+ Brejning)-Vejle (+ Vejle Sygehus)	3	2	53.000 <sup>1</sup>
Kolding-Fredericia	4	3	52.000 <sup>1</sup>
Vejle-Jelling	3	2	29.000 <sup>1</sup>
Kolding-Lunderskov	3	2	24.000 <sup>1</sup>
Give-Vejle (+ Vejle Sygehus)	5	4	24.000 <sup>1</sup>
Bramming-Esbjerg	4	3	21.000/53.000 <sup>3</sup>
Kolding-Vamdrup	4	3	21.000 <sup>1</sup>
Kolding-Vejle	5	4	20.000 <sup>1</sup>
Esbjerg-Vejen	7	6	19.000 <sup>1</sup>
Esbjerg-Varde	4	3	39.000 <sup>2</sup>
Esbjerg-Ribe	6	5	29.000 <sup>2</sup>
Vejen-Kolding	5	4	21.000 <sup>1</sup>

Note: <sup>1</sup> DSB-relation, <sup>2</sup> Arriva-relation, <sup>3</sup> Tal for hhv. DSB/Arriva. I begge tal indgår ca. 1.800 fællesrejser.

Udover dette afskaffes alle de nuværende zonekorrektioner.

## 4.9 Kommercielle frihedsgrader

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i dokumentet ”Kommercielle produkter i Takst Vest” beskrevet rammerne for udstedelse af kommercielle produkter efter implementering af Takst Vest. Nedenfor har vi opsummeret udmeldingerne fra ministeriet.

Beskrivelsen af de kommercielle frihedsgrader er baseret på følgende definition af standardbilletter:

- **Fast pris:** Standardbilletter er billetter, der kun kan ændre pris i forbindelse med de årlige takstreguleringer.
- **Ubegrænset tilgængelighed:** Standardbilletter er billetter, der altid kan købes, uanset hvornår den pågældende rejse skal foretages.
- **Omstigning:** En standardbillet med gyldighed til tog giver mulighed for valgfri benyttelse af kollektiv transportform i de zoner, hvor billetten er gyldig. En standardbillet, der ikke har gyldighed til tog, giver mulighed for valgfri benyttelse af de øvrige kollektive transportformer.

- Logisk prissætning: Standardbilletter er kendetegnet ved et logisk prisforhold, som er forstået som et klart prishierarki mellem enkeltbilletter, rejsekort, pendlerkort og evt. klippekort og mellem togbilletter og busbilletter.

Kommercielle produkter omfatter alle øvrige produkter, der ikke er omfattet af definitionen standardprodukter. Kontrolafgifter betragtes som en særskilt kategori.

De kommercielle produkter til både bus og tog skal leve op til følgende retningslinjer:

- Markedsføringen af kommercielle produkter er klart adskilt fra standardprodukterne.
- Kommercielle produkter, der berører prishierarkiet mellem standardprodukter, udbydes kun i et begrænset tidsrum og/eller i et begrænset antal.
- Kommercielle produkter kan udbydes både med og uden omstigning, men såfremt produktet har omstigning, skal det lanceres i enighed mellem de trafikvirksomheder, hvor produktet er gyldigt.

I forhold til det sidste punkt ser ministeriet ikke umiddelbart noget til hinder for, at trafikselskaberne på lige fod med togoperatørerne kan udstede 'kommercielle' produkter.

Ministeriet bemærker endvidere, at de harmoniserede takster på standardbilletter i praksis ikke giver mening, hvis de kommercielle frihedsgrader er så brede, at hvert trafikselskab og togoperatør egenhændigt kan etablere sit eget "skyggetakstsystem" ved siden af standardbilletterne.

Ovenstående udmeldinger fra ministeriet vil indgå i ministeriets arbejde med at revidere lov om trafikselskaber og de heraf udledte relevante bekendtgørelser.

For yderligere detaljer henvises til ovennævnte dokument.

## 5 Provenu- og kundekonsekvenser

I dette afsnit præsenterer vi de beregnede provenu- og kundekonsekvenser af Takst Vest.

Vi beskriver her alene de ændringer, som er en direkte konsekvens af at indføre Takst Vest. Ændringer i rejsetal og indtægter, som kommer, uanset om Takst Vest gennemføres eller ej, indgår derfor ikke i konsekvensvurderingen.

I vurderingen af Takst Vest tager vi dog hensyn til de væsentlige ændringer, som kan påvirke, hvad konsekvenserne vil være ved at indføre Takst Vest. For eksempel har vi taget højde for, at NT/NJBA overtager en del af togdriften i Nordjylland fra DSB. De provenuforskydninger fra DSB til NT, som selve overdragelsen giver anledning til, regner vi ikke med i provenukonsekvenserne nedenfor. Men vi tager hensyn til, at det nu er NT, som bliver påvirket af en større andel af provenu- og kundekonsekvenserne i Nordjylland ved at indføre Takst Vest, fordi de i fremtiden står for transporten af flere kunder.

### 5.1 Provenukonsekvenser

Nedenfor beskriver vi provenukonsekvenserne af at implementere Takst Vest.

Vi har gennemført beregninger for både 'kort sigt' og 'lang sigt'. Den eneste forskel på de to sæt beregninger er forudsætningerne vedrørende kundernes reaktioner på prisændringer. På kort sigt indregner vi, at kunderne reagerer kraftigere på prisstigninger end på prisfald, mens vi i beregningerne for lang sigt har antaget, at kunderne reagerer lige meget på prisstigninger og prisfald. I bilag B findes supplerende beskrivelser af kundernes reaktioner på prisændringer.

I de fleste analyser af kundernes prisfølsomhed angives tidshorizonten for 'kort sigt' til ca. 1-2 år, mens effekterne på 'lang sigt' typisk vil være realiseret inden for 5-7 år.

Samlet vurderer vi, at forslaget er provenuneutralt. Den samlede provenueffekt på lang sigt er inden for den tolerancetærskel på maksimalt 0,5% af det samlede provenu, som selskaberne har fastlagt. For de enkelte selskaber er udsvingene større.

Tabel 14 Provenukonsekvenser pr. selskab (mio. kr. pr. år)

	Effekt af Takst Vest		Sammenligning med indtægter		
	Kort sigt	Lang sigt	Indtægter i dag	Effekt på <u>kort sigt</u> i % af indtægter	Effekt på <u>lang sigt</u> i % af indtægter
DSB	-17,5	-11,3	654	-2,7%	-1,7%
Arriva	-1,5	0,9	218	-0,7%	0,4%
Midttrafik	-0,9	5,2	848	-0,1%	0,6%
Sydtrafik	0,2	1,3	194	0,1%	0,6%
FynBus	-1,7	-1,2	210	-0,8%	-0,6%
NT	0,3	1,8	353	0,1%	0,5%
<b>I alt</b>	<b>-21,0</b>	<b>-3,3</b>	<b>2.476</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-0,1%</b>

Note: Indtægterne i dag består delvist af omsætningstal indmeldt af selskaberne. For relationer, hvor der ikke er angivet omsætningstal, er indtægterne beregnet på baggrund af priser og antal rejser.

### Noter til provenuberegninger

I provenuberegningerne har vi ud over de direkte effekter af ændrede takster og rabatter bl.a. indregnet følgende effekter:

- En afskaffelse af betalingen for Ung Kort vil medføre et tab for Arriva på 0,5<sup>3</sup> mio. kr. og et tab for DSB på ca. 5 mio. kr. (svarende til 30% af DSB's samlede provenu på Ung Kort)<sup>4</sup>.
- En negativ effekt på ca. 2,5 mio. kr. som følge af, at ungdomskortets dækningsområde udvides, så kortholdere, der er bosat i Midttrafik Øst og Midttrafik Syd, kan rejse frit i begge områder. Effekten rammer DSB med -1,7 mio. kr. og Midttrafik med -0,8 mio. kr.
- Et tab for Arriva på 0,5 mio. kr. af, at strækningen Esbjerg-Varde kører til bustakst sammenlignet med en situation, hvor der køres til togtakst.

Herudover er det værd at bemærke, at FynBus i forbindelse med takstreguleringerne i januar 2017 har implementeret store dele af forslaget for Takst Vest. Opgørelsen ovenfor afspejler konsekvenserne af at gå videre med implementeringen af Takst Vest sammenlignet med en situation, hvor man ikke ændrer noget i forhold til dagens takster og rabatter. Tidligere analyser har vist, at den omlægning, som FynBus har gennemført, medfører et provenutab på 3-4 mio. kr. pr. år for FynBus.

### Dekomponering af provenukonsekvenser på datakilder

I tabel 15 har vi dekomponeret provenueffekterne på lang sigt for hvert selskab. I tabel 16 findes en tilsvarende dekomponering af effekterne på kort sigt.

<sup>3</sup> Estimat baseret på data for 2015.

<sup>4</sup> DSB har oplyst, at der ikke skal indregnes et eventuelt tab som følge af, at flere kunder kan få adgang til ungrabat. Beløbet omfatter alene den årlige betaling for selve kortet.

Af tabel 15 fremgår det fx, at den samlede provenuændring på 5,2 mio. kr. for Midttrafik kan opdeles i tre effekter:

- Prisændringerne for de nuværende rejsekortkunder genererer et tab på 2,2 mio. kr.
- Prisændringerne for de nuværende kunder på papir/app genererer et merprovenu på 8,2 mio. kr.
- Ændringen af ungdomskortets dækningsområde i Midttrafik medfører et tab på 0,8 mio. kr.

Tabel 15 Dekomponering af provenueffekt på lang sigt (mio. kr. pr. år)

	Datakilde/Takstsæt							Øvrige ændringer			I alt
	Rejsekort	Sydtrafik, papir/app	Midttrafik, papir/app	FynBus, papir/app	NT, papir/app	Togoperatør, enkelt og klip	Togoperatør, pendlerkort	Provenu fra Ung Kort	Ændring af ungdomskort dækningsområde	Esbjerg-Varde til bustakst	
DSB	0,3	0,1	1,2	-0,6	-0,2	1,5	-7,0	-5,0	-1,7		-11,3
Arriva	1,4	0,3	3,9	0,0	0,0	-0,8	-2,9	-0,5		-0,5	0,9
Midttrafik	-2,2		8,2						-0,8		5,2
Sydtrafik	1,0	0,3									1,3
FynBus	0,0			-1,2							-1,2
NT	5,8				-4,0						1,8
<b>I alt</b>	<b>6,3</b>	<b>0,7</b>	<b>13,4</b>	<b>-1,8</b>	<b>-4,2</b>	<b>0,8</b>	<b>-10,0</b>	<b>-5,5</b>	<b>-2,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-3,3</b>

Tabel 16 Dekomponering af provenueffekt på kort sigt (mio. kr. pr. år)

	Datakilde/Takstsæt							Øvrige ændringer			I alt
	Rejsekort	Sydtrafik, papir/app	Midttrafik, papir/app	FynBus, papir/app	NT, papir/app	Togoperatør, enkelt og klip	Togoperatør, pendlerkort	Provenu fra Ung Kort	Ændring af ungdomskort dækningsområde	Esbjerg-Varde til bustakst	
DSB	-0,9	0,1	1,1	-0,6	-0,2	-2,8	-7,5	-5,0	-1,7		-17,5
Arriva	0,7	0,2	3,3	0,0	0,0	-1,7	-3,1	-0,5		-0,5	-1,5
Midttrafik	-3,1		3,0						-0,8		-0,9
Sydtrafik	0,4	-0,1									0,2
FynBus	0,0			-1,7							-1,7
NT	4,4				-4,2						0,3
I alt	1,6	0,1	7,4	-2,3	-4,4	-4,4	-10,6	-5,5	-2,5	-0,5	-21,0

### Dekomponering af provenukonsekvenser på kundetype

I tabel 17 har vi opgjort provenueffekterne pr. kundetype.

Det samlede provenu fra voksne stiger med Takst Vest. Det dækker over øgede indtægter fra rejsekort, samt rejser der i dag foregår på Sydtrafik, Midttrafik, FynBus' takstsæt. Provenuet fra voksne falder på togoperatørernes enkeltbilletter og periodekort samt rejser på NT's takstsæt.

Provenuet fra børn falder primært som følge af øgede børnerabatter i Sydtrafik og Midttrafik.

Provenuet fra ungdomskort falder samlet set. Faldet skyldes primært, at den gennemsnitlige pris for periodekort falder hos togoperatørerne, FynBus og NT, hvilket medfører et fald i den statslige kompensation. I modsat retning trækker, at prisen for periodekort stiger i Midttrafik, hvilket resulterer i øget statslig kompensation.

Provenuet fra øvrige ungbilletter falder. Det skyldes primært, at betalingen for Ung Kort afskaffes med Takst Vest.

Provenuet fra pensionister stiger. Det skyldes primært afskaffelsen af billigdage hos togoperatørerne samt en reduktion af pensionistrabatten for pendlerkort i Midttrafik.

Tabel 17

**Dekomponering af provenueffekt på kundetyper (lang sigt, mio. kr. pr. år)**

Kundetype/kategori	Provenueffekt
Voksen <sup>1</sup>	6,0
Barn	-3,6
Ungdomskort (inkl. statslig kompensation) <sup>2</sup>	-8,6
Øvrige ungbilletter (inkl. Ung Kort)	-1,9
Pensionist	5,2
Ufordelt <sup>3</sup>	-0,5
<b>I alt</b>	<b>-3,3</b>

Noter: <sup>1</sup> Standardbilletter. <sup>2</sup> Den samlede statslige kompensation for ungdomskort falder med Takst Vest. <sup>3</sup> Effekt af Esbjerg – Varde til bustakst.

## 5.2 Kundekonsekvenser pr. selskab

I dette afsnit viser vi kundekonsekvenserne opdelt efter, hvilket selskab der er operatør på rejsen.

Vi beskriver først prisændringerne i kr. pr. tur. Det vil sige, hvor mange kunder der fx oplever prisstigninger på 5-10 kr. pr. tur, 10-20 kr. pr. tur etc.

Derefter beskriver vi effekterne målt i %-vise prisændringer. Det vil sige, hvor mange kunder der oplever prisændringer på fx 5-10%, 10-15% etc.

I afsnit 6 forklarer vi i detaljer, hvilke kunder der vil opleve henholdsvis prisstigninger og -fald.

Ved sammenligning af provenu- og kundekonsekvenser er det værd at holde sig for øje, at flere forhold påvirker selskabernes provenu uden, at det slår igennem på kundernes pris pr. rejse. Det gælder fx den statslige ungdomskortkompensation, kompensation for off peak-rabat og bortfaldet af betaling for Ung Kort.

### Absolutte ændringer i kr. pr. tur

I tabel 18 har vi opsummeret kundekonsekvenserne pr. selskab – opgjort efter prisændringen i kr. pr. rejse.

For næsten otte ud af ti kunder vil priserne blive ændret med mindre end +/- 2 kr. pr. tur. For mange rejser er priserne helt uændrede.

Priserne ændres mest for togoperatørernes kunder på trods af, at togoperatørerne har justeret priserne for at reducere kundekonsekvenserne. 51-56% af togoperatørernes kunder vil opleve uændrede priser.

I analysen har vi indregnet, at priskonsekvenserne for nogle kunder reduceres ved, at de skifter til en anden billettype, når Takst Vest-reformen gennemføres.

Tabel 18

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	DSB	Arriva	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	I alt
Prisfald, >-40 kr.	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	5%	3%	1%	0%	0%	0%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	6%	3%	3%	0%	0%	0%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	9%	3%	10%	5%	0%	1%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>51%</b>	<b>56%</b>	<b>78%</b>	<b>89%</b>	<b>94%</b>	<b>90%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	12%	21%	8%	3%	6%	9%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	5%	7%	1%	2%	0%	0%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	4%	4%	0%	0%	0%	0%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisstigning, >40 kr.	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>51</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>120</b>

Relative ændringer i %

I tabel 19 har vi opsummeret kundekonsekvenserne pr. selskab – opgjort efter den %-vise prisændring.

For godt seks ud af ti kunder vil priserne blive ændret med mindre end +/- 5%. For mange af disse rejser er priserne helt uændrede.



Tabel 19

**Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. selskab**

	DSB	Arriva	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	I alt
Prisfald, >-50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	3%	2%	4%	2%	0%	0%	2%
Prisfald, -15% til -25%	5%	5%	8%	9%	0%	0%	5%
Prisfald, -10% til -15%	7%	2%	2%	0%	1%	0%	2%
Prisfald, -5% til -10%	8%	4%	4%	2%	4%	1%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>48%</b>	<b>42%</b>	<b>58%</b>	<b>62%</b>	<b>88%</b>	<b>70%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	11%	23%	11%	10%	0%	5%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	4%	6%	3%	1%	0%	12%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	6%	10%	8%	10%	7%	7%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	6%	6%	2%	2%	0%	5%	3%
Prisstigning, >50%	2%	2%	0%	1%	0%	1%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>51</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>120</b>

**Kundefrafald**

Implementeringen af Takst Vest medfører et kundefrafald, jf. tabel 20. Samlet set er det beregnede kundefrafald på 0,3%.

Tabel 20

**Effekt på rejsetal (mio. rejser pr. år). Opgjort på lang sigt**

Selskab	Uden Takst Vest	Med Takst Vest	Ændring	Ændring i %
DSB	11,9	11,8	-0,1	-0,6%
Arriva	6,5	6,4	-0,1	-1,6%
Midttrafik	51,5	51,7	0,2	0,4%
Sydtrafik	12,9	12,9	0,0	-0,1%
FynBus	14,0	13,9	-0,1	-0,4%
NT	23,4	23,1	-0,3	-1,3%
<b>I alt</b>	<b>120,1</b>	<b>119,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,3%</b>

## 5.3 Kundekonsekvenser pr. trafiksselskabsområde

I dette afsnit beskriver vi kundekonsekvenserne opdelt pr. trafiksselskabsområde. Det vil fx sige, at alle ture inden for Sydtrafik's område hører under Sydtrafik i denne opdeling, uanset hvilket takssæt og hvilken operatør der er tale om.

Vi beskriver først prisændringerne i kr. pr. tur. Derefter beskriver vi effekterne målt i %-vise prisændringer.

### Absolutte ændringer i kr. pr. tur

I tabel 21 har vi opsummeret kundekonsekvenserne pr. trafiksselskabsområde – opgjort efter prisændringen i kr. pr. rejse.

Inden for trafiksselskabernes område er der 75-89% af kunderne, for hvem priserne bliver ændret med mindre end +/- 2 kr. pr. tur.

Tabel 21

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. trafiksselskabsområde**

	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	På tværs af trafiksselskabsområder	I alt
Prisfald, >-40 kr.	0%	0%	0%	0%	2%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	0%	0%	0%	0%	4%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	1%	0%	0%	0%	7%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	3%	1%	1%	0%	9%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	9%	4%	1%	1%	12%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>75%</b>	<b>83%</b>	<b>89%</b>	<b>89%</b>	<b>42%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	10%	6%	7%	9%	8%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	1%	3%	1%	0%	4%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	0%	1%	1%	0%	5%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	0%	0%	0%	0%	5%	0%
Prisstigning, >40 kr.	0%	0%	0%	0%	3%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>59</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>120</b>

Note: Bemærk, at antal rejser adskiller sig i opgørelsen pr. selskab og pr. trafiksselskabsområde. For NT skyldes det fx, at rejser med rejsekort fordeles efter indtægtsandel i opgørelsen pr. selskab og efter takstsæt i opgørelsen pr. trafiksselskabsområde.

## Relative ændringer i %

I tabel 22 har vi opsummeret kundekonsekvenserne pr. trafikskabsområde – opgjort efter den %-vise prisændring.

Tabel 22

### Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. trafikskabsområde

	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	På tværs af trafikskabsområder	I alt
Prisfald, >-50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	4%	2%	0%	0%	4%	2%
Prisfald, -15% til -25%	7%	8%	1%	0%	6%	5%
Prisfald, -10% til -15%	2%	1%	1%	0%	9%	2%
Prisfald, -5% til -10%	4%	3%	5%	2%	12%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>56%</b>	<b>60%</b>	<b>83%</b>	<b>70%</b>	<b>48%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	13%	10%	1%	5%	7%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	3%	2%	1%	12%	4%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	8%	9%	7%	7%	4%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	2%	3%	1%	4%	6%	3%
Prisstigning, >50%	0%	2%	0%	1%	1%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>59</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>120</b>

Note: Bemærk, at antal rejser adskiller sig i opgørelsen pr. selskab og pr. trafikskabsområde. For NT skyldes det fx, at rejser med rejsekort fordeles efter indtægtsandel i opgørelsen pr. selskab og efter takstsæt i opgørelsen pr. trafikskabsområde.

## 5.4 Kundekonsekvenser for tog pr. trafikskabsområde

I tabel 23 har vi opsummeret kundekonsekvenserne for togrejser pr. trafikskabsområde – opgjort efter den %-vise prisændring.

Tabel 23

KundekONSEKVENSER for togrejser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. trafikselekskabsområde

	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	På tværs af trafikselekskabs-områder	I alt
Prisfald, >-50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	2%	1%	2%	1%	4%	2%
Prisfald, -15% til -25%	4%	5%	7%	0%	6%	4%
Prisfald, -10% til -15%	5%	2%	4%	0%	9%	4%
Prisfald, -5% til -10%	3%	6%	10%	3%	12%	5%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>38%</b>	<b>49%</b>	<b>50%</b>	<b>72%</b>	<b>48%</b>	<b>45%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	27%	13%	6%	10%	7%	19%
Prisstigning, 10% til 15%	6%	5%	4%	7%	4%	5%
Prisstigning, 15% til 25%	9%	7%	8%	5%	4%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	5%	9%	7%	1%	6%	6%
Prisstigning, >50%	1%	4%	2%	0%	1%	2%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## 5.5 Usikkerhed og følsomhedsanalyser

Effektvurderingerne af en så omfattende reform som Takst Vest er behæftet med stor usikkerhed – særligt for togoperatørerne, der vil opleve de største ændringer.

Vi forventer således, at de realiserede udsving i provenuet vil være væsentlig større end provenuberegningerne, der er gengivet i tabel 24, indikerer.

Den fastsatte tolerancetærskel på 0,5% skal således alene ses som en beregningsforudsætning, der er anvendt til at kalibrere takstrækkerne med i den beregningsmodel, der er udviklet til at belyse konsekvenserne af reformen.

Usikkerheden skyldes bl.a. usikkerhed om:

- kundernes reaktioner på prisændringer, der er særligt stor ved store prisændringer, idet næsten alle tilgængelige skøn for kundernes prisfølsomhed er baseret på erfaringer fra mindre prisændringer.
- kundernes skift til andre billettyper.

Hertil kommer, at vi i visse tilfælde har vurderet effekterne ud fra et ufuldkomment datagrundlag. Det gælder i særdeleshed for togoperatørerne og de rejser, der i dag foregår til Midttrafik takster. Dette bidrager væsentligt til den samlede usikkerhed på provenuet, da en

stor del af disse rejser oplever store prisændringer og dermed bidrager meget til provenuudsvingene.

Nedenfor belyser vi, hvad enkelte parameterantagelser, der ligger til grund for beregningerne, har af betydning for de estimerede provenu- og kundekonsekvenser, jf. tabel 24.

Estimaterne skal ikke tages som udtryk for den samlede usikkerhed.

Tabel 24

**Følsomhedsanalyser, parameterantagelser**

Følsomhedsanalyse	Samlet provenu <sup>1</sup>	Kundekonsekvenser <sup>2</sup>		
		Prisfald	Uændret pris	Prisstigninger
Hovedanalysen	-3,3	9%	79%	11%
1. Ingen prisfølsomhed	6,5	-.3	-.3	-.3
2. Halv prisfølsomhed	0,5	-.3	-.3	-.3
3. 50% større prisfølsomhed	-5,0	-.3	-.3	-.3
4. Dobbelt prisfølsomhed	-4,5	-.3	-.3	-.3
5. Ens prisfølsomhed for alle produkter <sup>4</sup>	-4,1	-.3	-.3	-.3
6. Dobbelt så stor overflytning fra pendlerkort til rejsekort i Sydtrafik <sup>5</sup>	-2,9	9%	79%	11%
7. Tre gange så stor overflytning fra pendlerkort til rejsekort i Sydtrafik <sup>5</sup>	-2,4	9%	79%	11%

Noter: <sup>1</sup> Opgjort på lang sigt. <sup>2</sup> Opgjort på basis af absolutte ændringer, dvs. kr. pr. tur. <sup>3</sup> Uændret i forhold til hovedanalysen, da følsomhedsanalyse ikke har betydning for opgørelsen af, hvor mange der bliver ramt af prisfald og -stigninger. <sup>4</sup> Følsomhedsanalyse afspejler prisfølsomhed på -0,35 for alle produkter. <sup>5</sup> I hovedanalysen antager vi en overflytning på 20% fra pendlerkort til rejsekort i Sydtrafik. I følsomhedsanalyserne hæver vi dette til hhv. 40% og 60%.

I nedenstående tabel har vi gengivet provenueffekten pr. selskab for de følsomhedsanalyser, der omhandler kundernes prisfølsomhed (følsomhedsanalyse 1-5).

Tabel 25 **Følsomhedsanalyser, dekomponering af provenueffekter på selskaber (lang sigt, mio. kr.)**

Selskab	Følsomhedsanalyse				
	1	2	3	4	5
DSB	-6,0	-9,2	-12,3	-12,3	-9,5
Arriva	3,8	2,2	0,0	-0,6	1,1
Midttrafik	0,9	2,8	8,1	11,7	2,1
Sydtrafik	2,1	1,6	0,9	0,6	1,2
FynBus	-0,3	-0,8	-1,7	-2,1	-1,1
NT	5,9	3,8	-0,1	-1,9	2,1
<b>I alt</b>	<b>6,5</b>	<b>0,5</b>	<b>-5,0</b>	<b>-4,5</b>	<b>-4,1</b>

Note: Se tabel 24 for specifikationer af følsomhedsanalyser.

## 5.6 Sammenligning med kundekonsekvenser for Takst Sjælland

Til sammenligning har vi i tabel 26 opsummeret kundekonsekvenserne af Takst Sjælland og sammenlignet dem med kundekonsekvenserne for Takst Vest.

I resultattabellerne for Takst Sjælland opererede man med færre intervaller. I nedenstående tabel har vi derfor slået nogle af intervallerne fra Takst Vest-analysen sammen.

Flere kunder vil opleve prisændringer som følge af Takst Vest sammenlignet med Takst Sjælland. Det skyldes bl.a., at der ikke er ét dominerede område i Vest, som de øvrige priser kan harmoniseres op imod, som det var tilfældet med hovedstadsområdet på Sjælland.

Med Takst Sjælland oplevede 7% af kunderne prisændringer på mere end +/- 5% mod 38% for Takst Vest.

Hvis man isoleret ser på prisstigningerne, oplevede 4%<sup>5</sup> af kunderne prisstigninger på mere end 5% med Takst Sjælland. For Takst Vest er det tilsvarende tal 25%.

<sup>5</sup> Pga. afrunding fremstår det i tabel 26 som om, at summen er 5%. Det faktiske tal er 4%.

Tabel 26

**Kundekonsekvenser af Takst Sjælland, relative ændringer i %, andel af rejser pr. takstområde**

	Hovedstads -området	Syd- sjælland	Vestsjælland	Togoperatør takstsæt	I alt	Takst Vest
Prisfald, >-25%	0%	9%	0%	20%	1%	2%
Prisfald, -15% til -25%	0%	7%	0%	15%	1%	5%
Prisfald, -10% til -15%	0%	5%	0%	6%	0%	2%
Prisfald, -5% til -10%	0%	7%	0%	10%	1%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>97%</b>	<b>36%</b>	<b>80%</b>	<b>34%</b>	<b>93%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	1%	2%	0%	2%	1%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	0%	20%	20%	3%	2%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	1%	4%	0%	4%	1%	8%
Prisstigning, >25%	0%	11%	0%	7%	1%	4%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Noter: Tal for Takst Sjælland præsenteret for Transport-, Bygnings- og Boligudvalget 21. februar 2017. Tallene omfatter følgende produkter: pendlerkort inkl. flex, rejsekort, 10-turskort, enkeltbillet, pendlerkort, pensionist, 65-billetter, ungdomskort, ungdomsbillet, off peak-rabat, zoneomlægning i TMS, rabat til/fra zone 1.

## 6 Kundekonsekvenser pr. selskab

Nedenfor har vi opsummeret de væsentligste ændringer, som Takst Vest medfører for hvert enkelt selskab. Herunder har vi opsummeret konsekvenserne for kunder og provenu.

### 6.1 Midttrafik

I dette afsnit opsummerer og beskriver vi de væsentligste ændringer og konsekvenser for Midttrafik.

#### Væsentligste ændringer i takster og rabatter

For Midttrafiks kunder medfører Takst Vest en lang række ændringer. De væsentligste er:

- De fire lokale takstområder sammenlægges til ét takstområde. Det betyder bl.a., at kunderne fremadrettet får off peak-rabat på alle rejsekortrejser internt i Midttrafiks område. I dag ydes der kun off peak-rabat på rejser internt i et af de fire lokale takstområder. Det betyder isoleret set prisfald for mange rejsekortrejsende.
- Rabatstrukturen på rejsekortet forenkles og harmoniseres med de øvrige selskaber vest for Storebælt. Fremadrettet vil der være fire rabattrin, og den maksimale rabat ændres fra 55% til 40% (jf. tabel 27), hvilket gør pendlerkortet mere attraktivt for mange højfrekvente rejsende.
- I dag får pensionister 25% rabat på rejsekort i forhold til prisen for voksne (før mængderabat). Til gengæld er mængderabatten markant lavere for pensionister end for voksne. Med Takst Vest er der tilsvarende 25% rabat for pensionister for de laveste rabattrin, mens rabatten ikke er lige så høj som før Takst Vest på de højere rabattrin. Pensionistrabatterne i dag og efter Takst Vest fremgår af tabel 27.



Tabel 27

**Mængde- og kundetyperabat for rejsekort, Midttrafik (korttype 'personligt')**

Nuværende rabattrin	Voksne		Pensionister	
	I dag	Takst Vest	I dag	Takst Vest
0	0%	0%	25%	25%
1	15%	10%	25%	25%
2	21%	10%	25%	25%
3	26%	25%	27%	25%
4	33%	25%	33%	25%
5	40%	25%	40%	25%
6	50%	40%	51%	40%
7	55%	40%	55%	40%

- Prissætningen på klippekort ændres, så der ikke længere ydes 25% rabat sammenlignet med prisen på enkeltbilletter. Fremadrettet koster en rejse på klippekort det samme som første rejse på rejsekort, hvilket umiddelbart medfører prisstigninger for klippekortkunderne.
- I dag kan pensionister i Midttrafik købe pendlerkort med en rabat på 44%-57%<sup>6</sup> til rejser inden for et takstområde. På for rejser på tværs af takstområder ydes der ikke pensionistrabat på pendlerkort. Med Takst Vest ændres pensionistrabatten på pendlerkort til 25%. Ca. 1 mio. rejser forgår i dag på pensionistpendlerkort inden for et takstområde.
- I dag er børnerabatten på pendlerkort i Midttrafik mellem 26% og 29%. Med Takst Vest harmoniseres børnerabatten på tværs af alle selskaber til 50%, hvilket isoleret set giver prisfald.
- For ungdomskortholdere i Midttrafik Øst og Midttrafik Syd udvides frirejseområdet, når de to områder slås sammen<sup>7</sup>.
- Takstrækkerne justeres (jf. tabel 28). Det sker bl.a. for at sikre et mere entydigt prisforhold mellem rejsekort og pendlerkort, afbøde nogle af kundekonsekvenserne og sikre provenuneutralitet. Det giver isoleret set prisstigninger for rejsekortkunderne og prisfald for pendlerne.

<sup>6</sup> Opgjort for rejser på 1-15 zoner.

<sup>7</sup> Med Takst Vest slås de lokale takstområder internt i et trafikalselskabsområde sammen til ét område. Det gælder dog ikke for Ungdomskort. Her opretholdes de lokale takstområder. Eneste undtagelse for dette er, at Midttrafik Syd og Midttrafik Øst slås sammen.

Tabel 28 Takstrækker i dag og med Takst Vest for Midttrafik

Zoner	Enkeltbillet, kr./tur			Rejsekort, kr./tur			Pendlerkort, kr. pr. måned		
	I dag	Takst vest	Ændring	I dag	Takst vest	Ændring	I dag	Takst vest	Ændring
1	20,00	20,00	0,00	18,00	17,00	-1,00	375,00	375,00	0,00
2	20,00	20,00	0,00	18,00	17,00	-1,00	375,00	375,00	0,00
3	30,00	30,00	0,00	27,00	24,00	-3,00	475,00	500,00	25,00
4	40,00	40,00	0,00	35,00	30,00	-5,00	605,00	650,00	45,00
5	50,00	50,00	0,00	44,00	37,00	-7,00	765,00	800,00	35,00
6	60,00	60,00	0,00	54,00	44,00	-10,00	890,00	950,00	60,00
7	70,00	70,00	0,00	63,00	51,00	-12,00	990,00	1.075,00	85,00
8	80,00	80,00	0,00	71,00	57,00	-14,00	1.110,00	1.200,00	90,00
9	90,00	90,00	0,00	79,00	63,00	-16,00	1.205,00	1.325,00	120,00
10	100,00	100,00	0,00	88,00	69,00	-19,00	1.300,00	1.450,00	150,00
11	110,00	110,00	0,00	97,00	75,00	-22,00	1.375,00	1.575,00	200,00
12	120,00	120,00	0,00	106,00	85,00	-21,00	1.460,00	1.800,00	340,00
13	130,00	130,00	0,00	115,00	96,00	-19,00	1.545,00	2.025,00	480,00
14	140,00	140,00	0,00	124,00	106,00	-18,00	1.630,00	2.250,00	620,00
15	150,00	150,00	0,00	133,00	118,00	-15,00	1.715,00	2.450,00	735,00
16	160,00	160,00	0,00	141,00	124,00	-17,00	1.800,00	2.600,00	800,00
17	170,00	170,00	0,00	150,00	130,00	-20,00	1.885,00	2.700,00	815,00
18	180,00	180,00	0,00	159,00	135,00	-24,00	1.970,00	2.800,00	830,00
19	190,00	190,00	0,00	168,00	140,00	-28,00	2.055,00	2.900,00	845,00
20	200,00	200,00	0,00	176,00	144,00	-32,00	2.140,00	3.000,00	860,00
21	210,00	210,00	0,00				2.225,00	3.100,00	875,00
22	220,00	220,00	0,00				2.310,00	3.200,00	890,00
23	230,00	230,00	0,00				2.395,00	3.300,00	905,00

### Provenukonsekvenser

I tabellen nedenfor har vi vist provenukonsekvenserne for Midttrafik på kort og lang sigt.

Tabel 29 Provenukonsekvenser for Midttrafik (mio. kr. pr. år)

Effekt af Takst Vest		Sammenligning med indtægter		
Kort sigt	Lang sigt	Indtægter i dag	Effekt på <u>kort sigt</u> i % af indtægter	Effekt på <u>lang sigt</u> i % af indtægter
-0,9	5,2	848	-0,1%	0,6%

### Kundekonsekvenser

Nedenfor har vi vist kundekonsekvenserne for rejser med Midttrafik og for hele Takst Vest.

Som det fremgår, er andelen af kunder med uændrede priser lidt lavere for Midttrafik end gennemsnittet for alle selskaberne i Vestdanmark, når man vurderer ud fra %-vise ændringer (jf. tabel 30).

Vurderet ud fra ændringerne i kr. pr. tur svarer kundekonsekvenserne i Midttrafik omtrent til gennemsnittet for alle selskaber (jf. tabel 31).

Tabel 30

**Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. selskab**

	Midttrafik	Alle selskaber
Prisfald, >-50%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	4%	2%
Prisfald, -15% til -25%	8%	5%
Prisfald, -10% til -15%	2%	2%
Prisfald, -5% til -10%	4%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>58%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	11%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	3%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	8%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	2%	3%
Prisstigning, >50%	0%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>51</b>	<b>120</b>

Tabel 31

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	Midttrafik	Alle selskaber
Prisfald, >-40 kr.	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	0%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	1%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	3%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	10%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>78%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	8%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	1%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	0%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	0%	0%
Prisstigning, >40 kr.	0%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>51</b>	<b>120</b>

**Priseksempler**

Nedenfor præsenterer vi priseksempler for prisstigninger og -fald ved Takst Vest i tabel 32 og tabel 33. Eksemplerne er udvalgt af Midttrafik.

Tabellerne viser fx, at for relationen Aarhus-Lystrup, Aarhus-Tranbjerg, Aarhus-Hasselager vil prisen på klippekortsrejser stige med 20%. Dette er en stor relation med ca. 1,2 mio. rejser.

Rejser med et pendlerkort til pensionister på relationen Aarhus-Løgten, Aarhus-Hinnerup, Aarhus-Malling vil stige i pris med hele 55%. Det vil påvirke ca. 100.000 rejser.

Bybusrejser med et 2-zoners pendlerkort vil falde i pris med 3% og vurderes at ville påvirke 10-12 mio. rejser. Rejser mellem Aarhus og Grenaa med rejsekort vil falde i pris med 23% for både voksne og pensionister.

Tabel 32

**Eksempler: Prisstigninger i Midttrafik**

Relation	Produkt	Pris i dag <sup>b</sup>	Pris med Takst Vest <sup>b</sup>	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år <sup>c</sup>
Aarhus-Grenaa	Klippekort, voksen, 11 zoner	680	750	7	10%	22.000
Aarhus-Ebeltoft, Herning-Ringkøbing	Klippekort, voksen, 9 zoner	560	630	7	13%	120.000
Herning-Holstebro, Aarhus-Rønde	Klippekort, voksen, 6 zoner	380	440	6	16%	210.000
Aarhus-Odder, Viborg-Skive, Aarhus-Skanderborg, Hornslet-Aarhus	Klippekort, voksen, 5 zoner	320	370	5	16%	440.000
Viborg-Bjerringbro, Aarhus-Løgten, Aarhus-Hinnerup, Aarhus-Malling	Klippekort, voksen, 4 zoner	260	300	4	15%	740.000
Aarhus-Grenaa	Pendlerkort, voksen, 11 zoner	1.375	1.575	200	15%	35.000
Aarhus-Lystrup, Viborg-Stoholm, Aarhus-Tranbjerg, Aarhus-Hasselager	Klippekort, voksen, 3 zoner	200	240	4	20%	1.200.000
Aarhus-Løgten, Aarhus-Hinnerup, Aarhus-Malling	Pendlerkort, pensionist, 4 zoner	315	488	173	55%	100.000
Aarhus-Ebeltoft, Herning-Ringkøbing	Pendlerkort, voksen, 9 zoner	1.205	1.325	120	10%	190.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> For pendlerkort er prisændringen pr. måned. For øvrige produkter er prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Pris for klippekort er for 10 klip. <sup>c</sup> Samlet rejsetal for nævnte produkt.  
Kilde: Midttrafik.

Tabel 33

**Eksempler: Prisfald i Midttrafik**

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år <sup>c</sup>
Aarhus-Grenaa	Rejsekort, voksen, 11 zoner, nuværende rabattrin 0	97	75	-22	-23%	17.000
Aarhus-Grenaa	Rejsekort, pensionist, 11 zoner, nuværende rabattrin 0	73	56	-17	-23%	1.000
Herning-Ringkøbing, Aarhus-Ebeltoft, Aarhus-Silkeborg	Rejsekort, voksen, 9 zoner, nuværende rabattrin 0	79	63	-16	-20%	170.000
Aarhus-Randers	Rejsekort, voksen, 8 zoner, nuværende rabattrin 0	71	57	-14	-20%	130.000
Aarhus-Ebeltoft, Aarhus-Silkeborg	Rejsekort, pensionist, 9 zoner, nuværende rabattrin 0	59	47	-12	-20%	10.000
Aarhus-Rønde, Herning-Holstebro	Rejsekort, voksen, 6 zoner, nuværende rabattrin 0	54	44	-10	-19%	100.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>c</sup> Samlet rejsetal for nævnte produkt.  
Kilde: Midttrafik.

## 6.2 Sydtrafik

I dette afsnit opsummerer og beskriver vi de væsentligste ændringer og konsekvenser for Sydtrafik.

### Væsentligste ændringer i takster og rabatter

For Sydtrafiks kunder medfører Takst Vest en lang række ændringer. De væsentligste er:

- Takst- og rabatstrukturen på rejsekort i Sydtrafik ændres markant med Takst Vest. Sydtrafik overgår fra at have en fast lav pris på rejsekort til mængderabat på rejsekort. I dag får pensionister ikke rabat på rejsekort i forhold til prisen for voksne, og der er ikke mængderabat på rejsekortet i Sydtrafik, mens der med Takst Vest bliver indført de harmoniserede satser for mængderabatter, jf. tabel 34.

Tabel 34

**Mængde- og kundetyperabat for rejsekort, Sydtrafik (korttype 'personligt')**

Nuværende rabattrin	Voksne		Pensionister	
	I dag	Takst Vest	I dag	Takst Vest
0	0%	0%	0%	25%
1	0%	10%	0%	25%
2	0%	10%	0%	25%
3	0%	25%	0%	25%
4	0%	25%	0%	25%
5	0%	25%	0%	25%
6	0%	40%	0%	40%
7	0%	40%	0%	40%

- I dag gives der kun off peak-rabat på rejser internt i takstområder i Sydtrafik. Med Takst Vest udvides off peak-rabatten til at omfatte alle rejser internt i Sydtrafiks område. Det betyder isoleret set prisfald for mange rejsekortrejsende.
- I dag er børnerabatten på pendlerkort i Sydtrafik 35%. Med Takst Vest harmoniseres børnerabatten til 50%, hvilket giver prisfald.
- I dag kan pensionister i Sydtrafiks område købe et pendlerkort med ca. 35% rabat (svarende til prisen på pendlerkort til børn). Med Takst Vest reduceres pensionistrabatten på pendlerkort til 30%.
- Takstrækkerne før og efter Takst Vest har vi vist i tabel 35.

Tabel 35 Takstrækker i dag og med Takst Vest for Sydtrafik

Zoner	Enkeltbillet			Rejsekort			Pendlerkort		
	I dag	Takst vest	Ændring	I dag	Takst vest	Ændring	I dag	Takst vest	Ændring
1	22,00	22,00	0,00	12,50	16,10	3,60	350	375	25
2	22,00	22,00	0,00	12,50	16,10	3,60	350	375	25
3	32,00	32,00	0,00	17,50	21,50	4,00	522	500	-22
4	42,00	42,00	0,00	23,00	29,00	6,00	675	675	0
5	50,00	50,00	0,00	28,50	37,00	8,50	850	850	0
6	60,00	60,00	0,00	34,00	44,00	10,00	1.000	1.000	0
7	70,00	70,00	0,00	40,00	51,50	11,50	1.150	1.150	0
8	80,00	80,00	0,00	46,00	59,00	13,00	1.300	1.325	25
9	90,00	90,00	0,00	51,50	66,50	15,00	1.450	1.500	50
10	100,00	100,00	0,00	57,50	74,00	16,50	1.650	1.650	0
11	110,00	110,00	0,00	63,00	81,50	18,50	1.850	1.800	-50
12	120,00	120,00	0,00	68,50	89,00	20,50	2.050	1.975	-75
13	130,00	130,00	0,00	74,00	96,50	22,50	2.200	2.150	-50
14	140,00	140,00	0,00	79,50	104,00	24,50	2.350	2.300	-50
15	150,00	150,00	0,00	85,00	111,50	26,50	2.500	2.450	-50
16	160,00	160,00	0,00	90,50	119,00	28,50	2.600	2.650	50
17	170,00	170,00	0,00	96,00	126,50	30,50	2.700	2.750	50
18	180,00	180,00	0,00	101,50	134,00	32,50	2.800	2.850	50
19	190,00	190,00	0,00	107,00	141,50	34,50	2.900	2.950	50
20	200,00	200,00	0,00	112,50	149,00	36,50	3.000	3.100	100
21	210,00	210,00	0,00	118,00	156,50	38,50	3.100	3.200	100
22	220,00	220,00	0,00	123,50	164,00	40,50	3.200	3.250	50
23	230,00	230,00	0,00	129,00	171,50	42,50	3.300	3.450	150
24	240,00	240,00	0,00	134,50	179,00	44,50	3.400	3.550	150
25	250,00	250,00	0,00	140,00	186,50	46,50	3.500	3.600	100
26	260,00	260,00	0,00	145,50	194,00	48,50	3.600	3.650	50

For at minimere kundekønssekvenser ved overgang fra periodekort på pap til periodekort på rejsekort, er der lavet en løsning i fire bybus-byer, hvor der er valgt et modificeret zonevalgprincip for bybus-nettet. Modificeringen gælder i Esbjerg, Vejle, Fredericia og Aabenraa. Modificeringen sikrer, at pendlerkunder med et 2-zoners periodekort fortsat kan køre i det fulde bybusnet i disse byer til en 2-zoners pris.

Tidligere kunne kunder i disse byer nøjes med et 2-zoners periodekort, trods bybusnettet i disse byer dækker 3 eller 4 zoner. Dette skyldes Sydtrafiks hidtidige gyldighedsprincip for periodekort. Dette princip forsvinder ved overgang fra periodekort på pap til periodekort på rejsekort.

Uden denne modifikation ville det kræve et 3- eller 4-zoners periodekort at oprette mulighed for at benytte det fulde bybusnet i disse byer. Det ville medføre prisstigninger på op til 80% for pendlerkunder i disse byer.

## Provenukonsekvenser

I tabellen nedenfor har vi vist provenukonsekvenserne for Sydtrafik på kort og lang sigt.

Tabel 36 Provenukonsekvenser for Sydtrafik (mio. kr. pr. år)

Effekt af Takst Vest		Sammenligning med indtægter		
Kort sigt	Lang sigt	Indtægter i dag	Effekt på <u>kort sigt</u> i % af indtægter	Effekt på <u>lang sigt</u> i % af indtægter
0,2	1,3	194	0,1%	0,6%

## Kundekonsekvenser

I tabellerne nedenunder har vi vist kundekonsekvenserne for rejser med Sydtrafik og for hele Takst Vest.

Vurderet ud fra de %-vise prisændringer er andelen af kunder med uændrede priser i Sydtrafik på niveau med hele Takst Vest (jf. tabel 37).

Vurderet ud fra prisændringerne i kr. pr. tur er der en større andel, der oplever uændrede priser, end for hele Takst Vest.

Tabel 37 Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. selskab

	Sydtrafik	Alle selskaber
Prisfald, >-50%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	2%	2%
Prisfald, -15% til -25%	9%	5%
Prisfald, -10% til -15%	0%	2%
Prisfald, -5% til -10%	2%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>62%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	10%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	1%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	10%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	2%	3%
Prisstigning, >50%	1%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>13</b>	<b>120</b>



Tabel 38

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	Sydtrafik	Alle selskaber
Prisfald, >-40 kr.	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	0%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	0%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	0%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	5%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>89%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	3%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	2%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	0%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	0%	0%
Prisstigning, >40 kr.	0%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>13</b>	<b>120</b>

**Priseksempler**

I tabel 39 og tabel 40 præsenterer vi priseksempler for prisstigninger og -fald ved Takst Vest. Eksemplerne er udvalgt af Sydtrafik.

Tabellerne viser, at på en lang række strækninger vil prisen med rejsekort (rabattrin 0) stige med mellem 26% og 32%.

Priserne vil derimod falde for en række strækninger, hvis der bruges rejsekort, rabattrin 3. Her vil priserne falde med 21-24%.

Tabel 39

## Eksempler: Prisstigninger i Sydtrafik

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Vejle-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 18 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	102	134	33	32%	800
Esbjerg-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 18 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	102	134	33	32%	900
Kolding-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 14 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	80	104	25	31%	500
Ribe-Sønderborg	Rejsekort, voksen, 13 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	74	97	23	30%	300
Vejle-Aabenraa	Rejsekort, voksen, 13 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	74	97	23	30%	400
Esbjerg-Aabenraa	Rejsekort, voksen, 13 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	74	97	23	30%	600
Haderslev-Billund	Rejsekort, voksen, 11 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	63	82	19	29%	100
Esbjerg-Billund	Rejsekort, voksen, 8 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	46	59	13	28%	3.900
Ribe-Haderslev	Rejsekort, voksen, 8 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	46	59	13	28%	600
Haderslev-Tønder	Rejsekort, voksen, 8 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	46	59	13	28%	1.200
Esbjerg-Esbjerg	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	13	16	4	29%	59.000
Kolding-Vejle	Rejsekort, voksen, 5 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	29	37	9	30%	2.200
Sønderborg-Nordborg	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	23	29	6	26%	5.000
Esbjerg-Hjørtting	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	13	16	4	29%	13.000
Sønderborg-Gråsten	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 0 med Takst Vest	23	29	6	26%	2.200

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.  
Kilde: Sydtrafik.

Tabel 40

## Eksempler: Prisfald i Sydtrafik

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Esbjerg-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 18 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	102	80	-21	-21%	200
Vejle-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 18 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	102	80	-21	-21%	200
Kolding-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 14 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	80	62	-17	-22%	200
Esbjerg-Aabenraa	Rejsekort, voksen/pensionist, 13 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	74	58	-16	-22%	100
Ribe-Sønderborg	Rejsekort, voksen/pensionist, 13 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	74	58	-16	-22%	100
Vejle-Aabenraa	Rejsekort, voksen/pensionist, 13 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	74	58	-16	-22%	200
Haderslev-Billund	Rejsekort, voksen/pensionist, 11 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	63	49	-14	-22%	100
Esbjerg-Billund	Rejsekort, voksen/pensionist, 8 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	46	35	-11	-23%	1.800
Ribe-Haderslev	Rejsekort, voksen/pensionist, 8 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	46	35	-11	-23%	100
Haderslev-Tønder	Rejsekort, voksen/pensionist, 8 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	46	35	-11	-23%	400
Esbjerg-Esbjerg	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	13	10	-3	-23%	72.000
Kolding-Vejle	Rejsekort, voksen, 5 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	29	22	-6	-22%	3.400
Sønderborg-Nordborg	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	23	17	-6	-24%	8.000
Esbjerg-Hjørtting	Rejsekort, voksen, 2 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	13	10	-3	-23%	12.000
Sønderborg-Gråsten	Rejsekort, voksen, 4 zoner, rabattrin 3 med Takst Vest	23	17	-6	-24%	4.500

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.

Kilde: Sydtrafik.

## 6.3 NT

I dette afsnit opsummerer og beskriver vi de væsentligste ændringer og konsekvenser for NT.

### Væsentligste ændringer i takster og rabatter

For NT's kunder er de væsentligste ændringer som følge af Takst Vest følgende:

- Rabattstrukturen på rejsekort forenkles fra 8 til 4 rabattrin, og den maksimale rabat for de højfrekvente rejsekortbrugere reduceres.
- NT's samlede rabat-% (mængderabat + kundetyperabat) til pensionisterne reduceres med Takst Vest, jf. tabel 41.

Tabel 41

**Mængde- og kundetyperabat for rejsekort, NT (korttype 'personligt')**

Nuværende rabattrin	Voksne		Pensionister	
	I dag	Takst Vest	I dag	Takst Vest
0	0%	0%	50%	51%
1	14%	10%	57%	51%
2	18%	10%	59%	51%
3	21%	25%	61%	51%
4	30%	25%	65%	51%
5	38%	25%	69%	51%
6	43%	40%	72%	61%
7	49%	40%	75%	61%

- Prisen på pendlerkort sættes generelt ned med Takst Vest.
- På pendlerkort er der både før og efter Takst Vest 50% rabat for pensionister. Prisændringer her følger dermed ændringerne for pendlerkort, voksen.
- Prisen for pendlerkort til børn følger prisen for voksne med en rabat på 50% både før og efter Takst Vest.
- Takstrækkerne før og efter Takst Vest har vi vist i tabel 42.

Tabel 42 Takstrækker i dag og med Takst Vest for NT.

Zoner	Enkeltbillet			Rejsekort			Pendlerkort		
	I dag	Takst vest	Ændring	I dag	Takst vest	Ændring	I dag	Takst vest	Ændring
1	22	22	0	16,00	17,00	1,00	378	366	-12
2	22	22	0	16,00	17,00	1,00	378	366	-12
3	32	32	0	24,00	25,00	1,00	534	532	-2
4	42	42	0	31,00	31,50	0,50	688	670	-18
5	50	50	0	38,00	38,50	0,50	824	820	-4
6	60	60	0	44,00	44,00	0,00	950	944	-6
7	70	70	0	50,00	49,00	-1,00	1.078	1.054	-24
8	80	80	0	56,00	54,00	-2,00	1.216	1.160	-56
9	90	90	0	62,00	59,00	-3,00	1.352	1.270	-82
10	100	100	0	68,00	64,00	-4,00	1.480	1.380	-100
11	110	110	0	74,00	69,00	-5,00	1.590	1.490	-100
12	120	120	0	80,00	74,00	-6,00	1.704	1.600	-104
13	130	130	0	86,00	80,00	-6,00	1.816	1.710	-106
14	140	140	0	92,00	85,00	-7,00	1.930	1.820	-110
15	150	150	0	98,00	90,00	-8,00	2.042	1.930	-112
16	160	160	0	104,00	95,00	-9,00	2.154	2.040	-114
17	170	170	0	110,00	100,00	-10,00	2.266	2.150	-116
18	180	180	0	116,00	105,00	-11,00	2.380	2.260	-120
19	190	190	0	122,00	110,00	-12,00	2.492	2.370	-122
20	200	200	0	128,00	115,00	-13,00	2.604	2.480	-124
21	210	210	0	134,00	120,00	-14,00	2.716	2.590	-126
22	220	220	0	140,00	125,00	-15,00	2.828	2.700	-128
23	230	230	0	146,00	130,00	-16,00	2.940	2.810	-130

### Provenukonsekvenser

I tabellen nedenfor har vi vist provenukonsekvenserne for NT på kort og lang sigt.

Tabel 43 Provenukonsekvenser for NT (mio. kr. pr. år)

Effekt af Takst Vest		Sammenligning med indtægter		
Kort sigt	Lang sigt	Indtægter i dag	Effekt på <u>kort sigt</u> i % af indtægter	Effekt på <u>lang sigt</u> i % af indtægter
0,3	1,8	353	0,1%	0,5%

### Kundekonsekvenser

I tabellerne nedenunder har vi vist kundekonsekvenserne for rejser med NT og for hele Takst Vest. Som det fremgår, er der i NT en større andel, der oplever uændrede priser, end der er i gennemsnit for hele Vestdanmark. Det gælder, uanset om man vurderer ændringerne ud fra de %-vise ændringer i tabel 44 eller de absolutte ændringer i tabel 45.

Tabel 44

**Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. selskab**

	NT	Alle selskaber
Prisfald, >-50%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	0%	2%
Prisfald, -15% til -25%	0%	5%
Prisfald, -10% til -15%	0%	2%
Prisfald, -5% til -10%	1%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>70%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	5%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	12%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	7%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	5%	3%
Prisstigning, >50%	1%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>23</b>	<b>120</b>

Tabel 45

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	NT	Alle selskaber
Prisfald, >-40 kr.	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	0%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	0%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	0%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	1%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>90%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	9%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	0%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	0%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	0%	0%
Prisstigning, >40 kr.	0%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>23</b>	<b>120</b>

## Priseksempler

Nedenfor præsenterer vi priseksempler for prisstigninger og -fald ved Takst Vest. Eksemplerne er udvalgt af NT.

Tabel 46

### Eksempler: Prisstigninger i NT

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Aalborg-Frederikshavn	Rejsekort, 10 zoner, nuværende rabattrin 7	35	38	4	11%	8.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, 2 zoner, nuværende rabattrin 0	16	17	1	6%	170.000
Aalborg-Thisted	Rejsekort, 14 zoner, nuværende rabattrin 5	57	64	7	12%	<1.000
Skagen-Frederikshavn	Rejsekort, 6 zoner, nuværende rabattrin 2	36	40	4	10%	18.000
Thisted-Hurup	Rejsekort, 5 zoner, nuværende rabattrin 1	33	35	2	6%	5.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, 2 zoner, nuværende rabattrin 4	11	13	2	14%	280.000
Hobro-Aalborg	Rejsekort, 8 zoner, nuværende rabattrin 7	29	32	4	13%	15.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, pensionist, 2 zoner, nuværende rabattrin 0 <sup>b</sup>	8	8	0	4%	25.000
Aalborg-Aalborg	Rejsekort, pensionist, 2 zoner, nuværende rabattrin 7 <sup>b</sup>	4	7	3	63%	95.000
Aalborg-Frederikshavn	Rejsekort, pensionist, 10 zoner, nuværende rabattrin 7 <sup>b</sup>	17	25	8	44%	<1.000
Hjørring-Frederikshavn	Rejsekort, 5 zoner, nuværende rabattrin 4	27	29	2	9%	8.000
Hjørring-Hirtshals	Rejsekort, 3 zoner, nuværende rabattrin 7	12	15	3	23%	11.000
Hadsund-Mariager	Rejsekort, 3 zoner, nuværende rabattrin 6	14	15	1	10%	3.000
Aalborg-Hadsund	Rejsekort, 8 zoner, nuværende rabattrin 2	46	49	3	6%	2.000
Aalborg-Aalborg Universitet	Rejsekort, 2 zoner, nuværende rabattrin 2	13	15	2	17%	230.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Kundetyperabatten for pensionister i NT er endnu ikke endeligt fastlagt.

Kilde: NT

Tabel 47

## Eksempler: Prisfald i NT

Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Aalborg-Aalborg	Pendlerkort, 2 zoner	378	366	-12	-3%	2.500.000
Aalborg-Thisted	Pendlerkort, 14 zoner	1.930	1.820	-110	-6%	2.000
Hurup-Frederikshavn	Pendlerkort, 21 zoner	2.716	2.590	-126	-5%	<1.000
Hobro-Aalborg	Pendlerkort, 8 zoner	1.216	1.160	-56	-5%	50.000
Aalborg-Hurup	Pendlerkort, 18 zoner	2.380	2.260	-120	-5%	<1.000
Hobro-Hjørring	Pendlerkort, 15 zoner	2.042	1.930	-112	-5%	<1.000
Skagen-Mariager	Pendlerkort, 20 zoner	2.604	2.480	-124	-5%	<1.000
Skagen-Mariager	Rejsekort, 20 zoner, nuværende rabattrin 4	90	86	-3	-4%	<1.000
Hjørring-Hobro	Rejsekort, 15 zoner, nuværende rabattrin 4	69	68	-1	-2%	1.000
Aalborg-Aabybro	Pendlerkort, 5 zoner	824	820	-4	-0,5%	70.000
Skagen-Ydby	Rejsekort, 24 zoner, nuværende rabattrin 2	125	122	-3	-3%	<1.000
Hjørring-Frederikshavn	Rejsekort, 5 zoner, nuværende rabattrin 3	30	29	-1	-4%	10.000
Frederikshavn-Aalborg	Rejsekort, 10 zoner, nuværende rabattrin 3	54	48	-6	-11%	9.000
Aalborg-Fjerritslev	Pendlerkort, 9 zoner	1.352	1.270	-82	-6%	70.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> For pendlerkort er prisændringen pr. måned. For øvrige produkter er prisændringen pr. tur.

Kilde: NT.



## 6.4 FynBus

FynBus har i forbindelse med takstreguleringerne i januar 2017 implementeret store dele af forslaget for Takst Vest.

Opgørelsen i denne rapport afspejler konsekvenserne af at gå videre med implementeringen af Takst Vest sammenlignet med en situation, hvor man ikke ændrer noget i forhold til dagens takster og rabatter.

Der er derfor kun mindre konsekvenser for FynBus ved at ved at gå videre med implementeringen af Takst Vest.

I dette afsnit opsummerer og beskriver vi ændringer og konsekvenser for FynBus.

### Ændringer i takster

Eneste ændring for FynBus er, at prisen på pendlerkort justeres, og at optjeningen af mængderabat ændres, så det bliver sværere at opnå de højeste satser for mængderabat. For at opnå 25% rabat kræver det nu minimum 16 rejser pr. måned mod før 10 rejser pr. måned. For at opnå 40% rabat kræver det nu minimum 34 rejser pr. måned mod før 28 rejser pr. måned.

Tabel 48

Takstrækker i dag og med Takst Vest for FynBus

Zoner	Enkeltbillet			Rejsekort			Pendlerkort		
	I dag	Takst Vest	Ændring	I dag	Takst Vest	Ændring	I dag	Takst Vest	Ændring
1	24	24	0	18	18	0	372	375	3
2	24	24	0	18	18	0	372	375	3
3	32	32	0	27	27	0	555	500	-55
4	42	42	0	36	36	0	740	675	-65
5	52	52	0	45	45	0	850	850	0
6	60	60	0	54	54	0	1.000	1.000	0
7	72	72	0	63	63	0	1.200	1.150	-50
8	80	80	0	72	72	0	1.350	1.325	-25
9	92	92	0	81	81	0	1.500	1.500	0
10	100	100	0	90	90	0	1.700	1.650	-50
11	110	110	0	99	99	0	1.850	1.800	-50
12	120	120	0	108	108	0	2.050	1.975	-75
13	130	130	0	117	117	0	2.200	2.150	-50
14	140	140	0	126	126	0	2.350	2.300	-50

### Provenukonsekvenser

I tabellen nedenfor har vi vist provenukonsekvenserne for FynBus på kort og lang sigt.

Tabel 49

**Provenukonsekvenser for FynBus (mio. kr. pr. år)**

Effekt af Takst Vest		Sammenligning med indtægter		
Kort sigt	Lang sigt	Indtægter i dag	Effekt på <u>kort sigt</u> i % af indtægter	Effekt på <u>lang sigt</u> i % af indtægter
-1,7	-1,2	210	-0,8%	-0,6%

Tidligere analyser har vist, at den omlægning, som FynBus har gennemført i forbindelse med takstomlægningen 1. januar 2017, medfører et provenutab på 3-4 mio. kr. pr. år for FynBus.

**Kundekonsekvenser**

I tabellerne nedenunder har vi vist kundekonsekvenserne for rejser med FynBus og for hele Takst Vest. Igen er det værd at holde sig for øje, at de opgjorte konsekvenser kun afspejler de begrænsede konsekvenser af at gå videre med Takst Vest.

Tabel 50

**Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. selskab**

	FynBus	Alle selskaber
Prisfald, >-50%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	0%	2%
Prisfald, -15% til -25%	0%	5%
Prisfald, -10% til -15%	1%	2%
Prisfald, -5% til -10%	4%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>88%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	0%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	0%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	7%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	0%	3%
Prisstigning, >50%	0%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>14</b>	<b>120</b>

Tabel 51

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	FynBus	Alle selskaber
Prisfald, >-40 kr.	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	0%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	0%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	0%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	0%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>94%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	6%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	0%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	0%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	0%	0%
Prisstigning, >40 kr.	0%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>14</b>	<b>120</b>

## Priseksempler

Nedenfor præsenterer vi udvalgte priseksempler for prisstigninger og -fald.

Tabel 52

**Eksempler: Prisstigninger og -fald i FynBus**

	Relation	Produkt	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Søndersø-Odense	Pendlerkort, voksen, 3 zoner	555	500	-55	-10%	43.000
	Langeskov-Odense	Pendlerkort, voksen, 3 zoner	555	500	-55	-10%	35.000
	Otterup-Odense	Pendlerkort, voksen, 3 zoner	555	500	-55	-10%	68.000
	Kerteminde-Odense	Pendlerkort, voksen, 4 zoner	740	675	-65	-9%	63.000
	Svendborg-Nyborg	Pendlerkort, voksen, 7 zoner	1.200	1.150	-50	-4%	15.000
	Rudkøbing-Faaborg	Pendlerkort, voksen, 8 zoner	1.350	1.325	-25	-2%	1.500
Prisstigning	Bybusrejser-Odense og øvrige bybusbyer	Pendlerkort, voksen, 2 zoner	372	375	3	1%	1.000.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. måned.  
Kilde: FynBus.

FynBus har, som nævnt, allerede implementeret store dele af forslaget for Takst Vest i 2017. Hvis man sammenligner priserne fra 2016 frem til, når Takst Vest er fuldt implementeret, medfører den samlede reform således bl.a. følgende:

- Lavfrekvente rejsende på rejsekort har fået stigninger på op til 20%. Er allerede implementeret.  
(eksempel: Kerteminde-Odense, 4 zoner er steget fra 30 kr. til 36 kr.)
- Maksimumgrænsen på 10 zoner for afregning af lange rejser er afskaffet. Det har givet store prisændringer for nogle kunder. Er allerede implementeret.  
(eksempel: 14 zoner på rejsekort fra Langeland er steget fra 75 kr. til 126 kr., dvs. +68%).
- Forsøgsordningen Odense for en 10'er er blevet afskaffet. Det har medført prisstigninger på mellem 8% og 80%. Prisen er steget fra 10 kr. til 18 kr. for lavfrekvente rejsende og fra 10 kr. til 10,80 kr. for højfrekvente rejsende. Er allerede implementeret.
- Højfrekvente rejsende på rejsekort har fået prisfald på op til 20%. Er allerede implementeret.  
(eksempel: Odense-Glamsbjerg 5 zoner er steget fra 32,76 kr. til 27 kr.).
- Prisen for lange pendlerkort er steget, men vil blive reduceret en smule igen, når Takst Vest træder i kraft. Er næsten fuldt implementeret.  
(eksempel: Odense-Bagenkop er steget fra 1.923 kr. til 2.350 kr., men reduceres med Takst Vest til 2.300 kr., dvs. i alt +20%).

Effekterne af de ændringer, der allerede er implementeret, indgår som nævnt ikke i de generelle oversigter over kundekonsekvenser.

## 6.5 DSB

I dette afsnit opsummerer og beskriver vi de væsentligste ændringer og konsekvenser for DSB.

### Væsentligste ændringer i takster og rabatter

For DSB's kunder medfører Takst Vest en lang række ændringer. De væsentligste er:

- Kunder, der i dag rejser på trafikselskabernes takstsæt, fordi de rejser inden for de lokale takstområder, overgår til at betale ud fra togoperatørernes takstsæt. Fremadrettet betaler alle togkunder således togtakst. Det betyder særligt prisstigninger for rejsekortkunder, der rejser sjældent på lokale togrejser i Sydtrafik's område.
- DSB går fra at opmåle rejselængde for papir og app ud fra skinnezoner til at opmåle rejselængde ud fra rejsekortzoner for alle produkter. Det giver prisstigninger for nogle kunder og prisfald for andre.
- Rabatstrukturen på rejsekort forenkles fra 8 til 4 rabattrin, og den maksimale rabat for de højfrekvente rejsekortbrugere reduceres (jf. tabel 53), hvilket gør pendlerkortet mere attraktivt for mange højfrekvente rejsende.

Tabel 53

## Mængde- og kundetyperabat for rejsekort, DSB/togoperatører (korttype 'personligt')

Nuværende rabattrin	Voksne		Pensionister	
	I dag	Takst Vest	I dag	Takst Vest
0	0%	0%	25%	25%
1	10%	10%	25%	25%
2	25%	10%	25%	25%
3	30%	25%	30%	25%
4	35%	25%	35%	25%
5	40%	25%	40%	25%
6	50%	40%	50%	40%
7	55%	40%	55%	40%

- Off peak-rabatten på rejsekortet udvides fra alene at gælde for rejser inden for lokale takstområder til at gælde for alle rejser inden for et trafikalskabsområde. Det giver prisfald for mange kunder. Off peak-rabatten for unge og pensionister, der i dag gælder på tværs af takstområder og trafikalskabsområder, fastholdes.
- Billigdagene, hvor unge og pensionister får 50% rabat på enkeltbilletter, afskaffes, samtidig med, at den årlige betaling for Ung Kort afskaffes. Fremover får unge og pensionister 25% rabat alle dage, men Ung-rabatten vil ikke længere være betinget af køb af et Ung Kort. Ved skift til rejsekortet opnår unge og pensionister afhængigt af rejsefrekvens 25%-40% rabat plus 20% rabat i off peak. I lighed med i dag gælder off peak-rabatten for unge og pensionister ikke kun inden for trafikalskabsområderne men også på tværs.
- For at imødekomme de meget forskellige udgangspunkter for beregning af priserne for togrejser i dag har togoperatørerne i højere grad end de øvrige selskaber justeret takstrækkerne for at sikre provenuneutralitet og entydige prisforhold mellem rejsekort og pendlerkort. Det giver prisstigninger for nogle kunder og prisfald for andre kunder.

Tabel 54

## Takstrækker i dag og med Takst Vest for DSB/togoperatører

Zoner	Enkeltbillet			Rejsekort			Pendlerkort		
	I dag	Takst Vest	Ændring	I dag	Takst Vest	Ændring	I dag	Takst Vest	Ændring
1	25,00	24,00	(se note)	24,00	22,00	-2,00	370,00	375,00	(se note)
2	31,00	24,00	(se note)	24,00	22,00	-2,00	550,00	375,00	(se note)
3	45,00	35,00	(se note)	31,00	29,00	-2,00	740,00	500,00	(se note)
4	53,00	45,00	(se note)	44,00	38,00	-6,00	950,00	675,00	(se note)
5	65,00	53,00	(se note)	53,00	45,00	-8,00	1.180,00	850,00	(se note)
6	78,00	62,00	(se note)	65,00	55,00	-10,00	1.350,00	1.000,00	(se note)
7	92,00	74,00	(se note)	77,00	68,00	-9,00	1.550,00	1.150,00	(se note)
8	101,00	82,00	(se note)	88,00	77,00	-11,00	1.710,00	1.325,00	(se note)
9	112,00	96,00	(se note)	101,00	86,00	-15,00	1.900,00	1.500,00	(se note)
10	122,00	109,00	(se note)	112,00	96,00	-16,00	2.060,00	1.650,00	(se note)
11	140,00	116,00	(se note)	119,00	113,00	-6,00	2.170,00	1.800,00	(se note)
12	148,00	130,00	(se note)	146,00	125,00	-21,00	2.290,00	1.975,00	(se note)
13	162,00	141,00	(se note)	147,00	141,00	-6,00	2.430,00	2.150,00	(se note)
14	174,00	151,00	(se note)	148,00	151,00	3,00	2.550,00	2.300,00	(se note)
15	184,00	160,00	(se note)	162,00	160,00	-2,00	2.650,00	2.450,00	(se note)
16	197,00	170,00	(se note)	174,00	170,00	-4,00	2.750,00	2.650,00	(se note)
17	212,00	186,00	(se note)	184,00	186,00	2,00	2.910,00	2.750,00	(se note)
18	222,00	195,00	(se note)	194,00	195,00	1,00	3.080,00	2.850,00	(se note)
19	232,00	205,00	(se note)	212,00	205,00	-7,00	3.220,00	2.950,00	(se note)
20	244,00	219,00	(se note)	222,00	219,00	-3,00	3.410,00	3.100,00	(se note)
21	256,00	230,00	(se note)	232,00	230,00	-2,00	3.550,00	3.200,00	(se note)
22	270,00	238,00	(se note)	243,00	238,00	-5,00	3.660,00	3.250,00	(se note)
23	278,00	246,00	(se note)	244,00	246,00	2,00	3.670,00	3.450,00	(se note)
24	295,00	250,00	(se note)	259,00	250,00	-9,00	3.680,00	3.550,00	(se note)
25	307,00	263,00	(se note)	265,00	263,00	-2,00	3.690,00	3.600,00	(se note)
26	316,00	271,00	(se note)	278,00	271,00	-7,00	3.700,00	3.650,00	(se note)
27	330,00	288,00	(se note)	289,00	288,00	-1,00	3.710,00	3.700,00	(se note)
28	342,00	297,00	(se note)	298,00	297,00	-1,00	3.720,00	3.800,00	(se note)
29	342,00	302,00	(se note)	305,00	302,00	-3,00	3.720,00	3.800,00	(se note)
30	342,00	306,00	(se note)	312,00	306,00	-6,00	3.720,00	3.800,00	(se note)
31	360,00	310,00	(se note)	327,00	310,00	-17,00	3.730,00	3.800,00	(se note)
32	360,00	323,00	(se note)	327,00	323,00	-4,00	3.730,00	3.900,00	(se note)
33	360,00	335,00	(se note)	327,00	335,00	8,00	3.730,00	4.000,00	(se note)
34	360,00	345,00	(se note)	327,00	345,00	18,00	3.730,00	4.000,00	(se note)
35	374,00	355,00	(se note)	342,00	355,00	13,00	3.740,00	4.000,00	(se note)
36	374,00	355,00	(se note)	342,00	355,00	13,00	3.740,00	4.000,00	(se note)
37	374,00	355,00	(se note)	342,00	355,00	13,00	3.740,00	4.000,00	(se note)
38	374,00	360,00	(se note)	342,00	360,00	18,00	3.740,00	4.100,00	(se note)
39	374,00	360,00	(se note)	342,00	360,00	18,00	3.740,00	4.100,00	(se note)
40	388,00	360,00	(se note)	374,00	360,00	-14,00	3.750,00	4.100,00	(se note)
41	388,00	360,00	(se note)	374,00	360,00	-14,00	3.750,00	4.100,00	(se note)
42	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
43	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
44	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
45	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
46	406,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.760,00	4.200,00	(se note)
47	406,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.760,00	4.200,00	(se note)
48	406,00	378,00	(se note)	388,00	378,00	-10,00	3.760,00	4.200,00	(se note)
49	406,00	390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00	3.760,00	4.300,00	(se note)
50	406,00	390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00	3.760,00	4.300,00	(se note)
51	420,00	390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00	3.770,00	4.300,00	(se note)
52		390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00		4.300,00	(se note)
53		390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00		4.300,00	(se note)
54		412,00	(se note)	388,00	412,00	24,00		4.400,00	(se note)

Note: Nuværende priser for enkeltbillet og pendlerkort opgøres i skinnEZoner og kan derfor ikke sammenlignes med takstrækken for Takst Vest, der opgøres i rejsekortzoner.

## Provenukonsekvenser

I tabellen nedenfor har vi vist provenukonsekvenserne for DSB på kort og lang sigt.

Tabel 55 **Provenukonsekvenser for DSB (mio. kr. pr. år)**

Effekt af Takst Vest		Sammenligning med indtægter		
Kort sigt	Lang sigt	Indtægter i dag	Effekt på <u>kort sigt</u> i % af indtægter	Effekt på <u>lang sigt</u> i % af indtægter
-17,5	-11,3	654	-2,7%	-1,7%

## Kundekonsekvenser

I tabellerne nedenunder har vi vist kundekonsekvenserne for rejser med DSB og for hele Takst Vest. Kundekonsekvenserne er væsentligt større for DSB end for selskaberne vest for Storebælt under ét. Det gælder, uanset om man vurderer det ud fra de %-vise ændringer (jf. tabel 56) eller prisændringen i kr. pr. rejse (jf. tabel 57).

Tabel 56 **Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. selskab**

	DSB	Alle selskaber
Prisfald, >-50%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	3%	2%
Prisfald, -15% til -25%	5%	5%
Prisfald, -10% til -15%	7%	2%
Prisfald, -5% til -10%	8%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>48%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	11%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	4%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	6%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	6%	3%
Prisstigning, >50%	2%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>12</b>	<b>120</b>

Tabel 57

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	DSB	Alle selskaber
Prisfald, >-40 kr.	1%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	2%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	5%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	6%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	9%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>51%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	12%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	5%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	4%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	3%	0%
Prisstigning, >40 kr.	2%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>12</b>	<b>120</b>

**Priseksempler**

Nedenfor præsenterer vi udvalgte priseksempler for prisstigninger og -fald ved Takst Vest. Flere priseksempler findes i bilag E.

Tabel 58

**Eksempler: Kontantbilletter (voksne), DSB**

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år <sup>b</sup>
Prisfald	Aalborg-Aarhus	197	186	-11	-6%	86.000
	Hobro-Aarhus	122	109	-13	-11%	32.000
	Kolding-Aarhus	174	160	-14	-8%	42.000
Prisstigning	Fredericia-Vejle	50	53	3	6%	- <sup>c</sup>
	Herning-Holstebro	60	62	2	3%	- <sup>c</sup>
	Horsens-Aarhus	78	82	4	5%	187.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Rejsetallet er rejsende på kontantbilletter, inklusive rejsende som har rejst på DSB 1'. <sup>c</sup> Relationen er en lokalrejse. Rejsetallet kan ikke opgøres på produktniveau med rimelig sikkerhed.  
Kilde: DSB



Tabel 59

## Eksempler: Kontantbilletter (unge og pensionister), DSB

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Esbjerg-Vejle (normaldag)	131	98	-33	-25%	<1.000
	Esbjerg-Horsens (normaldag)	159	113	-46	-29%	<1.000
	Hedensted-Randers (normaldag)	122	106	-16	-13%	<1.000
Prisstigning	Vejen-Fredericia (normaldag)	49	62	13	26%	<1.000
	Esbjerg-Fredericia (normaldag)	92	113	22	24%	1.000
	Ringe-Svendborg (normaldag)	34	40	6	18%	1.000
	Nyborg-Odense (billigdag) <sup>b</sup>	27	47	20	72%	44.000
	Hedensted-Vejle (billigdag) <sup>c</sup>	16	26	10	64%	6.000
	Esbjerg-Kolding (billigdag) <sup>d</sup>	51	87	36	71%	7.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Hvis den rejsende var skiftet til rejsekort og rejste off-peak, ville prisen med Takst Vest være 33 kr. svarende til en prisstigning på 22% <sup>c</sup> Hvis den rejsende var skiftet til rejsekort og rejste off-peak, ville prisen med Takst Vest være 17 kr. svarende til en prisstigning på 9% <sup>d</sup> Hvis den rejsende var skiftet til rejsekort og rejste off-peak, ville prisen med Takst Vest være 68 kr. svarende til en prisstigning på 33%  
Kilde: DSB

Tabel 60

## Eksempler: Rejsekort på nuværende rabattrin 0 (voksne), DSB

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Horsens-Vejle	53	45	-8	-15%	26.000
	Kolding-Vejen	44	38	-6	-14%	21.000
	Hedensted-Vejle	31	29	-2	-6%	15.000
Prisstigning	Nyborg-Odense	53	55	2	4%	15.000
	Herning-Vildbjerg	27	29	2	7%	10.000
	Fredericia-Kolding	23	29	6	26%	52.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.  
Kilde: DSB.

Tabel 61

**Eksempler: Rejsekort nuværende rabattrin 0, der med Takst Vest får yderligere off peak-rabat (voksne), DSB**

	Relation	Pris i dag	Pris, Takst Vest	Prisændring, kr. <sup>a</sup>	Prisændring, %	Antal rejser pr. år <sup>b</sup>
Prisfald	Horsens-Aarhus H	77	62	-15	-20%	52.000
	Kolding-Vejle	44	30	-14	-31%	21.000
	Middelfart-Odense	88	62	-26	-30%	10.000
	Hedenstad-Aarhus H	88	69	-19	-22%	7.000
	Kolding-Vojens	53	38	-15	-29%	5.000
	Esbjerg-Vejle	147	100	-47	-32%	4.000

Noter: <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur. <sup>b</sup> Dækker over rejsekortrejser generelt på strækningerne. Det har ikke været muligt at trække tal kun på de rejser, der finder sted i off peak.  
Kilde: DSB.

Tabel 62

**Eksempler: Pendlerkort (voksne), DSB**

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisfald	Aarhus-Vejle	1.900	1.800	-100	-5%	131.000
	Randers-Aalborg	1.900	1.800	-100	-5%	25.000
	Fredericia-Middelfart	550	375	-175	-32%	18.000
Prisstigning	Aarhus-Randers	1.110	1.200	90	8%	<sup>b</sup>
	Fredericia-Aarhus	2.290	2.450	160	7%	31.000
	Esbjerg-Kolding	1.710	1.800	90	5%	30.000

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. måned. <sup>b</sup> Relationen er en lokalrejse. Rejsetallet kan ikke opgøres på produktniveau med rimelig sikkerhed.

Kilde: DSB.

## 6.6 Arriva

I dette afsnit opsummerer og beskriver vi de væsentligste ændringer og konsekvenser for Arriva.

### Væsentligste ændringer i takster og rabatter

For Arrivas kunder medfører Takst Vest en lang række ændringer. De væsentligste er:

- Kunder, der i dag rejser på trafikselskabernes takstsæt, fordi de rejser inden for de lokale takstområder, overgår til at betale ud fra togoperatørernes takstsæt. Fremadrettet betaler alle togkunder således togtakst. Det betyder særligt prisstigninger for rejsekortkunder, der rejser sjældent på lokale togrejser i Sydtrafikens område.

- Arriva går fra at opmåle rejselængde for papir og app ud fra skinnezoner til at opmåle rejselængde ud fra rejsekortzoner for alle produkter. Det giver prisstigninger for nogle kunder og prisfald for andre.
- Rabatstrukturen på rejsekort forenkles fra 8 til 4 rabattrin, og den maksimale rabat for de højfrekvente rejsekortbrugere reduceres (jf. tabel 63), hvilket gør pendlerkortet mere attraktivt for mange højfrekvente rejsende.

Tabel 63 Mængde- og kundetyperabat for rejsekort, Arriva/togoperatører (korttype 'personligt')

Nuværende rabattrin	Voksne		Pensionister	
	I dag	Takst Vest	I dag	Takst Vest
0	0%	0%	25%	25%
1	10%	10%	25%	25%
2	25%	10%	25%	25%
3	30%	25%	30%	25%
4	35%	25%	35%	25%
5	40%	25%	40%	25%
6	50%	40%	50%	40%
7	55%	40%	55%	40%

- Off peak-rabatten på rejsekortet udvides fra alene at gælde for rejser inden for lokale takstområder til at gælde for alle rejser inden for et trafikalskabsområde. Off peak-rabatten for unge og pensionister, der i dag gælder på tværs af takstområder og trafikalskabsområder, fastholdes.
- Billigdagene, hvor unge og pensionister får 50% rabat på enkeltbilletter, afskaffes, samtidig med, at den årlige betaling for Ung Kort afskaffes. Fremover får unge og pensionister 25% rabat alle dage, men Ung-rabatten vil ikke længere være betinget af køb af et Ung Kort. Ved skift til rejsekortet opnår unge og pensionister afhængigt af rejsefrekvens 25%-40% rabat plus 20% rabat i off peak. I lighed med i dag gælder off peak-rabatten for unge og pensionister ikke kun inden for trafikalskabsområderne men også på tværs.
- For at imødekomme de meget forskellige udgangspunkter for beregning af priserne for togrejser i dag har togoperatørerne i højere grad end de øvrige selskaber justeret takstrækkerne for at sikre provenuneutralitet og entydige prisforhold mellem rejsekort og pendlerkort. Det giver prisstigninger for nogle kunder og prisfald for andre kunder.

Tabel 64

**Takstrækker i dag og med Takst Vest for Arriva/togoperatører**

Note: Nuværende priser for enkeltbillet og pendlerkort opgøres i skinnezoner og kan derfor ikke sammenlignes med takstrækken for Takst Vest, der opgøres i rejsekortzoner.

Zoner	Enkeltbillet			Rejsekort			Pendlerkort		
	I dag	Takst Vest	Ændring	I dag	Takst Vest	Ændring	I dag	Takst Vest	Ændring
1	25,00	24,00	(se note)	24,00	22,00	-2,00	370,00	375,00	(se note)
2	31,00	24,00	(se note)	24,00	22,00	-2,00	550,00	375,00	(se note)
3	45,00	35,00	(se note)	31,00	29,00	-2,00	740,00	500,00	(se note)
4	53,00	45,00	(se note)	44,00	38,00	-6,00	950,00	675,00	(se note)
5	65,00	53,00	(se note)	53,00	45,00	-8,00	1.180,00	850,00	(se note)
6	78,00	62,00	(se note)	65,00	55,00	-10,00	1.350,00	1.000,00	(se note)
7	92,00	74,00	(se note)	77,00	68,00	-9,00	1.550,00	1.150,00	(se note)
8	101,00	82,00	(se note)	88,00	77,00	-11,00	1.710,00	1.325,00	(se note)
9	112,00	96,00	(se note)	101,00	86,00	-15,00	1.900,00	1.500,00	(se note)
10	122,00	109,00	(se note)	112,00	96,00	-16,00	2.060,00	1.650,00	(se note)
11	140,00	116,00	(se note)	119,00	113,00	-6,00	2.170,00	1.800,00	(se note)
12	148,00	130,00	(se note)	146,00	125,00	-21,00	2.290,00	1.975,00	(se note)
13	162,00	141,00	(se note)	147,00	141,00	-6,00	2.430,00	2.150,00	(se note)
14	174,00	151,00	(se note)	148,00	151,00	3,00	2.550,00	2.300,00	(se note)
15	184,00	160,00	(se note)	162,00	160,00	-2,00	2.650,00	2.450,00	(se note)
16	197,00	170,00	(se note)	174,00	170,00	-4,00	2.750,00	2.650,00	(se note)
17	212,00	186,00	(se note)	184,00	186,00	2,00	2.910,00	2.750,00	(se note)
18	222,00	195,00	(se note)	194,00	195,00	1,00	3.080,00	2.850,00	(se note)
19	232,00	205,00	(se note)	212,00	205,00	-7,00	3.220,00	2.950,00	(se note)
20	244,00	219,00	(se note)	222,00	219,00	-3,00	3.410,00	3.100,00	(se note)
21	256,00	230,00	(se note)	232,00	230,00	-2,00	3.550,00	3.200,00	(se note)
22	270,00	238,00	(se note)	243,00	238,00	-5,00	3.660,00	3.250,00	(se note)
23	278,00	246,00	(se note)	244,00	246,00	2,00	3.670,00	3.450,00	(se note)
24	295,00	250,00	(se note)	259,00	250,00	-9,00	3.680,00	3.550,00	(se note)
25	307,00	263,00	(se note)	265,00	263,00	-2,00	3.690,00	3.600,00	(se note)
26	316,00	271,00	(se note)	278,00	271,00	-7,00	3.700,00	3.650,00	(se note)
27	330,00	288,00	(se note)	289,00	288,00	-1,00	3.710,00	3.700,00	(se note)
28	342,00	297,00	(se note)	298,00	297,00	-1,00	3.720,00	3.800,00	(se note)
29	342,00	302,00	(se note)	305,00	302,00	-3,00	3.720,00	3.800,00	(se note)
30	342,00	306,00	(se note)	312,00	306,00	-6,00	3.720,00	3.800,00	(se note)
31	360,00	310,00	(se note)	327,00	310,00	-17,00	3.730,00	3.800,00	(se note)
32	360,00	323,00	(se note)	327,00	323,00	-4,00	3.730,00	3.900,00	(se note)
33	360,00	335,00	(se note)	327,00	335,00	8,00	3.730,00	4.000,00	(se note)
34	360,00	345,00	(se note)	327,00	345,00	18,00	3.730,00	4.000,00	(se note)
35	374,00	355,00	(se note)	342,00	355,00	13,00	3.740,00	4.000,00	(se note)
36	374,00	355,00	(se note)	342,00	355,00	13,00	3.740,00	4.000,00	(se note)
37	374,00	355,00	(se note)	342,00	355,00	13,00	3.740,00	4.000,00	(se note)
38	374,00	360,00	(se note)	342,00	360,00	18,00	3.740,00	4.100,00	(se note)
39	374,00	360,00	(se note)	342,00	360,00	18,00	3.740,00	4.100,00	(se note)
40	388,00	360,00	(se note)	374,00	360,00	-14,00	3.750,00	4.100,00	(se note)
41	388,00	360,00	(se note)	374,00	360,00	-14,00	3.750,00	4.100,00	(se note)
42	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
43	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
44	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
45	388,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.750,00	4.200,00	(se note)
46	406,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.760,00	4.200,00	(se note)
47	406,00	378,00	(se note)	374,00	378,00	4,00	3.760,00	4.200,00	(se note)
48	406,00	378,00	(se note)	388,00	378,00	-10,00	3.760,00	4.200,00	(se note)
49	406,00	390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00	3.760,00	4.300,00	(se note)
50	406,00	390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00	3.760,00	4.300,00	(se note)
51	420,00	390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00	3.770,00	4.300,00	(se note)
52		390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00		4.300,00	(se note)
53		390,00	(se note)	388,00	390,00	2,00		4.300,00	(se note)
54		412,00	(se note)	388,00	412,00	24,00		4.400,00	(se note)

## Provenukonsekvenser

I tabellen nedenfor har vi vist provenukonsekvenserne for Arriva på kort og lang sigt.

Tabel 65 Provenukonsekvenser for Arriva (mio. kr. pr. år)

Effekt af Takst Vest		Sammenligning med indtægter		
Kort sigt	Lang sigt	Indtægter i dag	Effekt på <u>kort sigt</u> i % af indtægter	Effekt på <u>lang sigt</u> i % af indtægter
-1,5	0,9	218	-0,7%	0,4%

## Kundekonsekvenser

I tabellerne nedenunder har vi vist kundekonsekvenserne for rejser med Arriva og for hele Takst Vest. Som det fremgår, er kundekonsekvenserne væsentlig større for Arriva end for alle selskaberne vest for Storebælt. Det gælder, uanset om man vurderer det ud fra de %-vise ændringer (jf. tabel 66) eller prisændringen i kr. pr. rejse (jf. tabel 67).

Tabel 66 Kundekonsekvenser, relative ændringer i %, andel af rejser pr. selskab

	Arriva	Hele Takst Vest
Prisfald, > 50%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	2%	2%
Prisfald, -15% til -25%	5%	5%
Prisfald, -10% til -15%	2%	2%
Prisfald, -5% til -10%	4%	4%
<b>Uændret (-5% til 5%)</b>	<b>42%</b>	<b>62%</b>
Prisstigning, 5% til 10%	23%	9%
Prisstigning, 10% til 15%	6%	4%
Prisstigning, 15% til 25%	10%	8%
Prisstigning, 25% til 50%	6%	3%
Prisstigning, >50%	1%	1%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>6</b>	<b>120</b>

Tabel 67

**Kundekonsekvenser, absolutte ændringer, kr. pr. tur, andel af rejser pr. selskab**

	Arriva	Hele Takst Vest
Prisfald, >-40 kr.	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	1%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	3%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	3%	2%
Prisfald, -2 til -5 kr.	3%	6%
<b>Uændret (-2 til 2 kr.)</b>	<b>56%</b>	<b>79%</b>
Prisstigning, 2 til 5 kr.	21%	8%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	7%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	4%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	1%	0%
Prisstigning, >40 kr.	0%	0%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Antal rejser (mio. pr. år)</b>	<b>6</b>	<b>120</b>

**Priseksempler**

Nedenfor præsenterer vi priseksempler for prisstigninger og -fald ved Takst Vest. Eksemplerne er udvalgt af Arriva.

Tabel 68

## Priseksempler, kontantbilletter, Arriva

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisstigninger	Esbjerg-Skærbæk	65	96	31	48%	4.000
	Ribe-Skærbæk	31	45	14	45%	4.000
	Bjerringbro-Rødkærsbro	20	24	4	20%	3.000
	Højslev-Skive	20	24	4	20%	2.000
	Skjern-Tarm	20	24	4	20%	8.000
	Hvidbjerg-Struer	20	24	4	20%	4.000
	Viby Jylland-Aarhus H	20	24	4	20%	12.000
	Stoholm-Viborg	30	35	5	17%	9.000
	Rødkærsbro-Viborg	30	35	5	17%	3.000
Skive-Stoholm	30	35	5	17%	2.000	
Prisfald	Skive-Aarhus H	162	160	-2	-1%	24.000
	Holstebro-Aarhus H	174	170	-4	-2%	20.000
	Skive-Struer	65	62	-3	-5%	6.000
	Skjern-Varde	65	62	-3	-5%	2.000
	Bjerringbro-Aarhus H	101	96	-5	-5%	17.000
	Ribe-Tønder	78	74	-4	-5%	1.000
	Odense-Silkeborg	256	238	-18	-7%	5.000
	Viborg-Aarhus H	140	130	-10	-7%	60.000
	Esbjerg-Skjern	92	82	-10	-11%	3.000
Struer-Aarhus H	222	195	-27	-12%	13.000	

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.  
Kilde: Arriva.

Tabel 69

## Priseksempler, rejsekort nuværende rabattrin 0, Arriva

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisstigninger	Tønder Nord-Visby	13	22	10	76%	<1.000
	Rejsby-Skærbæk	13	22	10	76%	<1.000
	Esbjerg-Tjæreborg	13	22	10	76%	2.000
	Bredebro-Tønder Nord	18	29	12	66%	<1.000
	Bredebro-Tønder	18	29	12	66%	1.000
	Bredebro-Skærbæk	18	29	12	66%	<1.000
	Døstrup S.-Tønder Nord	23	38	15	65%	<1.000
	Døstrup S.-Tønder	23	38	15	65%	<1.000
	Bramming-Ribe	23	38	15	65%	3.000
Spangsbjerg-Varde	23	38	15	65%	2.000	
Prisfald	Rejsby-Ribe	31	29	-2	-6%	1000
	Tarm-Ølgod	31	29	-2	-6%	<1.000
	Ribe-Tønder	77	68	-9	-12%	<1.000
	Esbjerg-Skjern	88	77	-11	-13%	<1.000
	Viborg-Aarhus H	146	125	-21	-14%	4.000
	Bjerringbro-Aarhus H	101	86	-15	-15%	1.000
	Ikast-Silkeborg	53	45	-8	-15%	1.000
	Ulstrup-Viborg	53	45	-8	-15%	<1.000
	Skive-Struer	65	55	-10	-15%	1.000
Skjern-Varde	65	55	-10	-15%	<1.000	

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. tur.  
Kilde: Arriva.

Tabel 70

## Priseksempler, pendlerkort, Arriva

	Relation	Pris i dag	Pris med Takst Vest	Prisændring i kr. <sup>a</sup>	Prisændring i %	Antal rejser pr. år
Prisstigninger	Esbjerg-Skærbæk	1.180	1.500	320	27%	2.000
	Ribe-Skærbæk	550	675	125	23%	10.000
	Silkeborg-Aarhus H	1.205	1.325	120	10%	119.000
	Tønder Nord-Visby	343	375	32	9%	2.000
	Rejsby-Skærbæk	343	375	32	9%	1.000
	Esbjerg-Tjæreborg	343	375	32	9%	13.000
	Bjerringbro-Skive	990	1.075	85	9%	4.000
	Holstebro-Ringkøbing	990	1.075	85	9%	7.000
	Langå-Aarhus H	990	1.075	85	9%	24.000
Ry-Aarhus H	990	1.075	85	9%	74.000	
Prisfald	Struer-Aarhus H	3.080	2.800	-280	-9%	2.000
	Ikast-Aarhus H	2.060	1.800	-260	-13%	10.000
	Ribe-Tønder	1.350	1.150	-200	-15%	1.000
	Skjern-Varde	1.180	1.000	-180	-15%	2.000
	Ikast-Silkeborg	950	800	-150	-16%	10.000
	Ulstrup-Viborg	950	800	-150	-16%	10.000
	Esbjerg-Skjern	1.550	1.300	-250	-16%	2.000
	Viborg-Aarhus H	2.170	1.800	-370	-17%	58.000
	Skive-Struer	1.180	950	-230	-19%	7.000
Bjerringbro-Aarhus H	1.710	1.325	-385	-23%	18.000	

Noter: Alle priser og prisændringer er afrundet til nærmeste hele krone. <sup>a</sup> Prisændringen pr. måned.  
Kilde: Arriva.



## 7 Bilag A. Beregningsmodel

Nedenfor beskriver vi i detaljer den beregningsmodel, der er anvendt til at vurdere kunde- og provenukonsekvenser.

### 7.1 Overordnet tilgang

Beregningerne tager udgangspunkt i salget af billetter i 2016 og gennemløber følgende trin:

- Trin 1. Korrektion for udviklingen siden 2016.
- Trin 2. Overflytning af rejser til andre billettyper som følge af takstændringerne.
- Trin 3. Beregning af teoretisk pris i basisscenariet for hver enkelt rejse i 2017-prisniveau.
- Trin 4. Beregning af teoretisk pris med Takst Vest for hver enkelt rejse i 2017-prisniveau.
- Trin 5. Beregning af prisændring.
- Trin 6. Ændring i antal rejser på baggrund af prisændringer og kundernes prisfølsomhed.
- Trin 7. Ændring i provenu på baggrund af ændring i hhv. pris pr. rejse og antal rejser.
- Trin 8. Sammenfatning af konsekvenser for provenu, antal rejser og kundekonsekvenser pr. selskab.

### 7.2 Produkter, der indgår i modellen

Beregningsmodellen omfatter generelt rejser på enkeltbilletter, klippekort, rejsekort, pendlerkort, ungdomskort samt KVIKKort i FynBus.

Beregningsmodellen omfatter efter aftale ikke skolekort og diverse specialprodukter. Modellen omfatter desuden ikke rejser på rejsekort med bus på tværs af trafikelskaber, som udgør godt 81.000 rejser.

### 7.3 Principper for beregning af zoneafstand

*Rejser, som i dag bliver målt i rejsekortzoner*

For alle de rejser, som i dag bliver målt i rejsekortzoner (herunder rejser på trafikelskabernes billetter), antager vi som udgangspunkt, at zoneafstanden ikke ændrer sig med Takst Vest. Det gælder også, hvis vi fx overflytter en rejse fra rejsekort til pendlerkort. Vi tager således ikke højde for eventuelle ændrede principper for beregning af zoneafstand.

Vi tager dog i beregningerne hensyn til, at man med Takst Vest afskaffer de eksisterende manuelle zonekorrektioner på rejsekort og indfører zonekorrektioner på en række nye relationer. Dette beskriver vi nærmere i afsnit 7.8 og 7.9.

### Omregning fra skinnezoner til rejsekortzoner

Billetter og pendlerkort solgt i togoperatørernes takstsæt (ROSA-rejser) er baseret på skinnezoner. Med Takst Vest overgår alle disse rejser til i stedet at være baseret på rejsekortzoner. For hver enkelt rejse i datasættet har vi derfor estimeret rejsens længde målt i rejsekortzoner. Herefter kan vi beregne den nye pris baseret på rejsekortzoner.

Vi benytter følgende procedure til at bestemme antallet af rejsekortzoner:

1. Først slår vi op i en tabel, hvilken rejsekortzone som hhv. fra- og til-stationen ligger i.
2. Dernæst finder vi afstanden mellem de to rejsekortzoner ved at slå zonerne op i en zoneafstandsmatrix for rejser med rejsekort. Vi benytter zonematrixen uden nedskrivninger. Det vil sige den "rene" zoneafstand ekskl. eventuelle zonekorrektioner.

I nogle tilfælde er der særdeles stor forskel på den registrerede zoneafstand målt i skinnezoner og den beregnede zoneafstand målt i rejsekortzoner. DSB vurderer, at dette skyldes støj eller fejl i rådata. Vi har derfor frasorteret observationer, hvor forskellen er større end 10 zoner. Det drejer sig i alt om ca. 9.000 rejser.

## 7.4 Korrektion for udviklingen siden 2016

Analysen baserer sig på rejsedata for 2016 og priser for 2017.

Fra 2016 til 2017 er der sket en række forskydninger i, hvilke billettyper passagererne anvender. Tilsvarende ved vi også allerede i dag, at der i den nærmeste fremtid vil ske yderligere forskydninger, uanset om Takst Vest gennemføres eller ej.

Vi indregner disse forskydninger for at få det mest retvisende billede af, hvordan billetfordelingen vil være uden implementering af Takst Vest.

De relevante selskaber har godkendt de korrektioner, der foretages i beregningsmodellen.

Konkret korrigerer vi for følgende ændringer:

- Udrulning af rejsekort i Midttrafik
- Udrulning af rejsekort i FynBus
- Afskaffelse af togoperatørernes klippekort i pap
- DSB's regionale togekørsel i Nordjylland overgår til NT
- Etablering af letbane i Midttrafik.

I de næste afsnit behandler vi hvert af disse punkter hver for sig.

### a) Udrulning af rejsekort i Midttrafik

Midttrafik har løbende udrullet rejsekortet i perioden siden januar 2014. Fra januar 2016 har passagererne kunne bruge rejsekort i hele Midttrafiks område undtagen:

- Lemvigbanen
- Busserne på Samsø
- Enkelte lokale ruter.

De lokale busruter er ikke udstyret med traditionelle check ind og check ud-standere. I stedet skal passagererne både checke ind og checke ud hos chaufføren på en såkaldt 'check ind mini'-terminal.<sup>8</sup>

Salget af pap-klippekort i Midttrafik stoppede i august 2016, og kortene kunne bruges frem til januar 2017.<sup>9</sup> I dag er klippekort alene tilgængeligt på Midttrafiks app.

Vores rejsedata baserer sig på 2016-data, og man må forvente en stigende andel rejsekortrejser; blandt andet som følge af udfasningen af pap-klippekort. Vi antager derfor, at halvdelen af de nuværende klippekortrejser med bus flytter over på rejsekort. De resterende busrejser vil fremover bruge mobilklippekortet (app). Vi antager, at de overflyttede rejser fordeler sig på rejsekortets rabattrin svarende til fordelingen for de nuværende brugere af rejsekortet.

Mobilklippekortet kan ikke anvendes til rejser med DSB- og Arriva-tog<sup>10</sup>. Derfor antager vi, at alle de nuværende klippekortrejser med tog flytter over på rejsekort.

#### b) Udrulning af rejsekort i FynBus

FynBus udfasede i starten af 2017 deres hidtidige elektroniske billet KVIKKortet til fordel for rejsekortet.

KVIKKortet havde mange lighedspunkter med rejsekortet og gav blandt andet mulighed for mængderabat, off peak-rabat og kundetyperabat (pensionistrabat).

Prisstrukturen på KVIKKortet lå tæt på rejsekortet i FynBus i 2016. Grundtakstrækken (før mængderabat) var den samme. Off peak-rabatten på 20% var den samme. KVIKKortet havde 3 rabattrin (0-15 ture/mdr., 16-27 ture/mdr., over 27 ture/mdr.), mens rejsekortet har 8 trin. Mængderabatterne er dog noget højere med rejsekortet (op til 56%) end med KVIKKortet (ca. 15%-25%).

Vi antager, at alle de eksisterende rejser på KVIKKortet overflyttes til rejsekortet. Da KVIKKortet allerede i 2016 havde en stor udbredelse, og kontantbilletandelen i FynBus er relativt lav, så antager vi, at indførelsen af rejsekortet ikke giver anledning til yderligere overflytning fra andre billettyper.

FynBus er siden januar 2017 ophørt med at sælge et 10-klipskort, som lå i et elektronisk kort på samme måde som KVIKKortet. Vi antager derfor, at alle de eksisterende rejser på 10-klipskortet overflyttes til rejsekort.

<sup>8</sup> Se <https://www.midttrafik.dk/billetter-og-priser/billetter/rejsekort/>

<sup>9</sup> Se <https://www.midttrafik.dk/billetter-og-priser/billetter/klippekort/>

<sup>10</sup> Se <https://www.midttrafik.dk/billetter-og-priser/billetter/klippekort/>

Vi antager, at de overflyttede rejser fra 10-klipskortet fordeler sig på rejsekortets rabattrin svarende til fordelingen for de nuværende brugere af rejsekortet. Vi har fordelt de overflyttede rejser fra KVIKkortet på rejsekortets rabattrin ud fra deres tidligere rabattrin på KVIKkortet.

#### c) Afskaffelse af togoperatørernes klippekort i pap

Siden august 2016 har togoperatørerne ikke længere solgt 10-turskort på pap. Det er fortsat muligt at købe og benytte et 10-turskort på app på togoperatørernes takstsæt.

Vi antager som følge heraf, at 50% af de nuværende rejser med 10-turskort flytter over på rejsekortet. Folk, der bruger klippekort, har en relativt lav rejsefrekvens, så vi antager, at de vil fordele sig med 5% på rabattrin 1 og 95% på rabattrin 2. Vi forudsætter, at de resterende 50% af rejserne på 10-turskortet fremover vil benytte klippekortet på app.

#### d) DSB's regionale togkørsel i Nordjylland overgår til NT

I 2017 overgår den regionale togkørsel i Nordjylland fra DSB til NT. Det betyder, at en række passagerer skifter fra at være kunder hos DSB til i stedet at være kunder hos NT; evt. i kombination med DSB.

DSB og NT har i fællesskab udarbejdet et forslag til, hvorledes NJBA's overtagelse af regionaltogdriften i Nordjylland indarbejdes i Takst Vest-modellen. Vi har indarbejdet dette forslag i modellen. Det betyder konkret, at vi har omkodet en række rejser til at tilhøre NT frem for DSB. Vi har desuden omkodet en række tidligere rene DSB-rejser til i stedet at være DSB/NT-kombirejser. Og endelig har vi indlagt en forventet vækst i rejsetallet som følge af, at serviceforbedringer forventes at tiltrække nye rejsende til den kollektive trafik.

#### e) Etablering af letbane i Midttrafik

Aarhus Nærbane, der består af Odderbanen og Grenåbanen, lukkede i august 2016 og genåbner senere som en del af den nye letbane i Aarhus. DSB har hidtil stået for driften af Grenåbanen, mens Midttrafik i en årrække har stået for driften af Odderbanen. Når letbanen åbner, vil Midttrafik være ansvarlig for hele strækningen, og en del kunder skifter derfor fra at være togkunder hos DSB til at være Midttrafik kunder.

I vores datagrundlag, som baserer sig på rejser i 2016, indgår Grenåbanen derfor i de passagertal, vi har fået fra DSB. Vi overflytter alle disse kunder til i fremtiden at være kunder hos Midttrafik.

## 7.5 Overflytning mellem produkter som følge af Takst Vest

Ved at indføre Takst Vest vil nogle af kunderne opleve prisændringer. Nogle produkter vil blive billigere, og andre produkter dyrere. Når prisforholdene mellem produkterne på den måde ændrer sig, vil man samtidig forvente, at kunderne ændrer deres billetkøbsadfærd og søger over mod de billigste produkter.

Nedenfor har vi kort opsummeret de væsentligste antagelser. Det er værd at bemærke, at disse forudsætninger er behæftet med betydelig usikkerhed, og at overflytningen forventes at ske gradvist over tid.

#### a) Overflytning fra rejsekort til pendlerkort i togoperatørernes takstsæt

I dag tilbyder togoperatørerne en betydelig mængderabat på op til 55% for de mest højfrekvente kunder på rejsekortet (rabattrin 7). Det betyder, at rejsekortet i dag kan være attraktivt for pendlere som et alternativ til pendlerkort.

I Takst Vest er den højeste rabatsats 40%. Hertil kommer en eventuel off peak-rabat, der dog kun sjældent vil være relevant i en pendlingsituation.

Afskaffelsen af de højeste rabatsatser på rejsekortet og en gennemsnitlig reduktion af priserne på pendlerkort gør rejsekortet relativt mindre attraktivt for højfrekvente rejsende sammenlignet med pendlerkort.

Konkret antager vi, at:

- 80% af de rejsende på rejsekort i togoperatørernes takstsæt på rabattrin 6-7 overflyttes til pendlerkort.
- 50% af de rejsende på rejsekort i togoperatørernes takstsæt på rabattrin 5 overflyttes til pendlerkort.

#### b) Overflytning fra pendlerkort til pensionistpendlerkort i togoperatørernes takstsæt

I dag får pensionister ikke rabat på pendlerkort på togoperatørernes takstsæt. Med indførelsen af Takst Vest kan pensionister få et pendlerkort med 25% rabat. De pensionister, som i dag rejser på et pendlerkort, vil altså med Takst Vest få 25% rabat. Der er sandsynligvis ret få pensionister, der rejser med pendlerkort, da det kun kan betale sig med en høj rejsefrekvens.

Konkret antager vi, at 5% af de rejsende på pendlerkort i togoperatørernes takstsæt overflyttes til pendlerkort for pensionister.

#### c) Overflytning fra mobilklippekort til rejsekort i togoperatørernes takstsæt

Med Takst Vest er mobilklippekortet (app) ikke længere tilgængeligt for privatkunder på togoperatørernes takstsæt. Erhvervskunder vil fortsat kunne købe et mobilklippekort med 25% rabat.

Konkret antager vi, at:

- privatkunderne, som skønnes til ca. 60% af de togrejsende på mobilklippekort i togoperatørernes takstsæt, overflyttes til rejsekortet. De fordeler sig på rabattrin 0-3; fordelt hhv. 20%, 30%, 40% og 10%.
- erhvervskunderne, som skønnes til ca. 40% af de togrejsende på mobilklippekort i togoperatørernes takstsæt, fortsætter med at købe mobilklippekort på app.

d) Overflytning fra rejsekort til pendlerkort for togkunder i Midttrafik og FynBus

I Midttrafik og FynBus bliver det relativt mere attraktivt at rejse på pendlerkort frem for rejsekort for togkunderne med indførelsen af Takst Vest.

Konkret antager vi, at:

- 80% af de togrejsende på rejsekort i Midttrafiks og FynBus' takstsæt på rabattrin 6 og 7 overflyttes til pendlerkort.
- 50% af de togrejsende på rejsekort i Midttrafiks og FynBus' takstsæt på rabattrin 5 overflyttes til pendlerkort.

e) Overflytning fra rejsekort til pendlerkort for buskunder i Midttrafik

I Midttrafik bliver det også relativt mere attraktivt at rejse på pendlerkort frem for rejsekort for buskunderne med indførelsen af Takst Vest.

Konkret antager vi, at:

- 80% af de busrejsende på rejsekort i Midttrafiks takstsæt på rabattrin 7 overflyttes til pendlerkort.
- 50% af de busrejsende på rejsekort i Midttrafiks takstsæt på rabattrin 6 overflyttes til pendlerkort.

f) Overflytning fra mobilclippekort til rejsekort for buskunder i Midttrafik

Med Takst Vest bliver mobilclippekortet til buskunder i Midttrafik relativt mindre attraktivt.

Konkret antager vi, at 50% af de busrejsende på mobilclippekort i Midttrafiks takstsæt overflyttes til rejsekortet.

g) Overflytning fra rejsekort til pendlerkort i NT

I NT bliver det ligeledes relativt mere attraktivt at rejse på pendlerkort frem for rejsekort for kunderne med indførelsen af Takst Vest. Det gælder både de rejsende med bus og med tog.

Konkret antager vi, at:

- 80% af de rejsende på rejsekort i NT's takstsæt på rabattrin 7 overflyttes til pendlerkort.
- 50% af de rejsende på rejsekort i NT's takstsæt på rabattrin 6 overflyttes til pendlerkort.

h) Overflytning fra papirbilletter til rejsekort som følge af udvidelse af off peak-rabat hos togoperatører

Med Takst Vest udvides off peak-rabatten. Samtidig harmoniseres zonestrukturen mellem papirbilletter og rejsekort, så de nuværende "tilfældige" prisforskelle mellem de to billettyper forsvinder. Samlet set betyder det, at rejsekort (næsten) altid bliver lige så billigt eller billigere end kontantbilletter.

Vi antager derfor, at 30% af rejserne på kontantbillet mellem takstområder (ROSA-kontantbilletter) overflyttes til rejsekort. Dette gælder både for kundetyperne voksne og børn.

For rejsende, der flytter fra enkeltbilletter til rejsekort, antager vi, at 30% lander på rabattrin 0, 40% lander på rabattrin 1, og 30% lander på rabattrin 2.

#### i) Overflytning fra papirbilletter til rejsekort som følge af afskaffelsen af billigdage hos togoperatører

Med Takst Vest afskaffes billigidagene på 65-billetter og ungdomsbilletter. Samtidig harmoniseres zonstrukturen mellem papirbilletter og rejsekort, så de nuværende "tilfældige" prisforskelle mellem de to billettyper forsvinder. Samlet set betyder det, at 65-billetterne og ungdomsbilletternes hidtidige fordele i forhold til rejsekort forsvinder, og at rejsekort altid bliver lige så billigt eller billigere end kontantbilletter.

Vi antager derfor, at:

- 75% af rejserne med 65-billetter og ungdomsbilletter på billigdage overflyttes til rejsekort.
- 50% af rejserne med 65-billetter og ungdomsbilletter på normaldage overflyttes til rejsekort.

For rejsende, der flytter fra enkeltbilletter til rejsekort, antager vi, at 30% lander på rabattrin 0, 40% lander på rabattrin 1, og 30% lander på rabattrin 2.

#### j) Overflytning fra pendlerkort til rejsekort for buskunder i Sydtrafik

I Sydtrafik bliver det med Takst Vest relativt mere fordelagtigt for buskunderne at rejse på rejsekort frem for pendlerkort for nogle kunder.

Vi antager, at 20% af de nuværende buskunder med pendlerkort skifter til rejsekort, hvor de forudsættes at opnå en mængderabat på 40%.

I beregningerne tager vi højde for, at det er de pendlerkortrejsende, som har den laveste rejsefrekvens, der vil skifte til rejsekort. Derfor antager vi en rejsefrekvens på 31 rejser pr. måned for de rejser, der bliver overflyttet til rejsekort.

#### k) Overflytning fra 65-billetter til rejsekort for togkunder hos Midttrafik, Sydtrafik og NT

Togkunder, der i dag rejser på 65-billetter på Midttrafik og Sydtrafiks takstsæt, overgår med Takst Vest til togoperatørernes takstsæt. Her opnår de 25% rabat på enkeltbilletter og 25-40% rabat samt off peak-rabat på rejsekort. En del af disse kunder forventes derfor at skifte til rejsekort.

Konkret antager vi, at:

- 50% af de togrejsende på 65-billet i Midttrafik overflyttes til rejsekort.

- 50% af de togrejsende på 65-billet i Sydtrafik overflyttes til rejsekort.

#### I) Overflytning fra kontantbilletter til rejsekort for buskunder hos Midttrafik

Med Takst Vest sænker Midttrafik taksterne på rejsekort.

Vi antager, at 10% af de busrejsende på kontantbillet i Midttrafik overflyttes til rejsekort som følge af prissænkningen for (lavfrekvente) rejsekortbrugere.

## 7.6 Off peak-rabat

I dag får kunderne en off peak-rabat på 20% på rejser på rejsekort uden for myldretiden internt i et takstområde. Desuden får rejsekortbrugere med kundetype 'ung' og 'pensionist' i dag også off peak-rabat på rejser mellem takstområder.

#### Udbredelse af off peak-rabatten til rejser mellem de nuværende takstområder

Forslaget for Takst Vest indebærer, at off peak-rabatten udvides til at omfatte rejsekortrejser internt i trafikselskaber for alle kundetyper. Samtidig fastholdes off peak-rabatten til pensionister og unge, der i dag gælder på tværs af takstområder og trafikselskabsområder. Desuden forventer vi, at flere rejser overflyttes til rejsekort som følge af Takst Vest, hvilket i sig selv også betyder en øget udbredelse af off peak-rabatter.

Knap halvdelen af rejserne internt i takstområder bliver foretaget i off peak-perioden. Da off peak-rabatten er på 20%, betyder det, at den gennemsnitlige off peak-rabat er på ca. 8%.

Konkret anvender vi følgende metode:

- For rejserelationer, hvor der bliver ydet off peak-rabat både med og uden Takst Vest, antager vi, at den gennemsnitlige rabat er uændret.
- For rejserelationer, hvor der i ydes off peak-rabat i projekt, men ikke i basissituationen, antager vi, at der opnås en gennemsnitlig off peak-rabat på 8%.
- For unge og pensionister, som tidligere rejste med 65- eller ungdomsbillet, og som er overflyttet til rejsekortet, regner vi med en gennemsnitlig off peak-rabat på 12% i Takst Vest. Vi regner med en højere gennemsnitlig rabatsats for disse kundetyper, fordi deres tidligere billettype afslører, at de er tilbøjelige til at rejse uden for myldretiden.
- Kunder, der i 2016 rejste med KVIKkort på Fyn, fik off peak-rabat, også selvom de krydsede en lokal takstgrænse. I beregningsmodellen antager vi, at de fortsat får off peak-rabat ved kryds af lokale takstgrænser, når KVIKkort udskiftes med rejsekort – uanset om Takst Vest gennemføres eller ej.

I beregningsmodellen indregner vi effekten af at udvide rabatten som et tab i selskabernes provenu. Tabet bliver i beregningerne delvist modvirket af, at de lavere priser tiltrækker flere passagerer, jf. afsnit 8. Vi antager desuden, at udvidelsen af off peak-rabatten tiltrækker flere rejsende til rejsekortet, jf. ovenstående beskrivelser.



Den udvidelse af off peak-rabatten, der kommer som følge af overflytning til rejsekort fra andre billettyper i basissituationen, indregner vi naturligvis ikke i provenukonsekvenserne. Det skyldes, at effekten finder sted, uanset om Takst Vest implementeres eller ej. Kun den øgede overflytning til rejsekort, som direkte skyldes Takst Vest, indgår i provenukonsekvenserne.

## 7.7 Rejsefrekvens på pendlerkort

Den gennemsnitlige billetindtægt fra rejser på pendlerkort er stærkt afhængig af, hvilken rejsefrekvens man forudsætter.

For rejser, som både i basis og projekt bliver gennemført på pendlerkort, antager vi en uændret rejsefrekvens.

For rejser, som bliver overflyttet til eller fra pendlerkort som følge af Takst Vest (jf. afsnit 7.5), antager vi følgende rejsefrekvenser:

- Togoperatørernes takstsæt, Vestdanmark: 38 rejser/måned
- Øvrige takstsæt: 40 rejser/måned.

## 7.8 Afskaffelse af eksisterende zonekorrektioner

DSB og Arriva justerer i dag i en række tilfælde prisen på rejsekortrejser på konkrete rejserelationer med rejsekort. I de fleste tilfælde nedjusteres antallet af zoner i forhold til den zoneafstand, der ville gælde uden korrektioner, men i nogle tilfælde opjusterer man også zoneafstanden. Man justerer højst afstanden med én zone. Disse zonekorrektioner afskaffes med Takst Vest.

Fra DSB og Arriva har vi modtaget en liste med de gældende zonekorrektioner. Selskaberne har desuden oplyst, hvor mange togrejser med rejsekort de har på de berørte relationer. På den baggrund estimerer vi, hvor stor en andel af hvert af de to selskabers rejsekortrejser i hvert takstsæt for en given zoneafstand der er omfattet af zonekorrektioner på hhv. plus én zone og minus én zone.

For alle rejsekortrejser i modellen beregner vi for hvert takstsæt, zoneafstand, kundekategori mv., hvad prisen vil være, hvis antallet af zoner hhv. reduceres med én og øges med én. Vi bruger derefter ovenstående andele til at estimere provenu- og kundekonsekvenser ved at afskaffe eksisterende zonekorrektioner.

## 7.9 Fremtidige zonekorrektioner

Selskaberne har fremlagt en liste med de relationer, man ønsker at anvende manuelle zonekorrektioner på i Takst Vest (se også afsnit 4.8). Selskaberne har desuden oplyst, hvor mange rejser med rejsekort man har på de relevante relationer. På den baggrund har vi estimeret

provenu- og passagerkonsekvenserne ved at indføre nye zonekorrektioner efter samme metode som afskaffelsen af de eksisterende zonekorrektioner (se afsnit 7.8).

## 7.10 Ungdomskort

### Egenbetaling på Ungdomskort

Passagerernes egenbetaling for Ungdomskortet er reguleret ved lov og bliver dermed som udgangspunkt ikke påvirket af Takst Vest. Folketinget har imidlertid vedtaget, at studerende på videregående uddannelser, som er startet på deres studie 1. juli 2016 eller senere, skal betale en egenbetaling på 50% af den del af prisen, der overstiger 2.142 kr. pr. måned for et normalt pendlerkort for voksne.<sup>11</sup>

Nogle pendlerkort vil overskride denne beløbsgrænse. Vi indregner derfor eventuelle ændringer i kundernes egenbetaling for Ungdomskort, når vi opgør passagerkonsekvenserne af Takst Vest. I modellen beregner vi, om et givent Ungdomskort overskrider grænsen for øget egenbetaling, og hvad takstreformen i så fald betyder for kundernes egenbetaling.

Studerende bosat i visse "udkantskommuner", svarende til Skatteministeriets liste over kommuner med forhøjet kørselsfradrag, er undtaget fra ændringen.<sup>12</sup>

Incentive har i forbindelse med en tidligere analyse for DSB estimeret, hvor stor en andel af de potentielt berørte studerende der er bosat i en udkantskommune og dermed fritaget fra øget egenbetaling. Baseret på ROSA-data skønnede vi, at det drejer sig om ca. 1% af omsætningen. Vi antager derfor forsimpelende, at alle studerende er omfattet af den øgede egenbetaling.

Vi bemærker, at lovændringen alene påvirker kundernes egenbetaling, mens selskabernes provenu ikke påvirkes direkte. Stigningen i egenbetalingen vil få færre studerende til at købe Ungdomskort til lange strækninger. Men da denne adfærdseffekt sker uafhængigt af Takst Vest, og vi i øvrigt vurderer, at det ikke påvirker analysens resultater væsentligt, har vi ikke indregnet dette i modellen.

### BU-kompensation på Ungdomskort

Staten kompenserer trafikselskaberne for den rabat, der ydes på Ungdomskortet. Den væsentligste kompensation er BU-kompensationen, som knytter sig til forskellen mellem kundernes egenbetaling og prisen på et periodekort for voksne for pendlerstrækningen mellem bopæl og uddannelsessted. BU-kompensationen bliver derfor påvirket af prisen på pendlerkort for voksne.

<sup>11</sup> Se <http://www.ungdomskort.dk/priser/>. Studerende bosat i "udkantskommuner" er undtaget fra ændringen.

<sup>12</sup> De nye regler for egenbetaling omfatter som nævnt kun studerende, der er optaget på deres uddannelse fra 1. juli 2016. Bemærk, at det i den forbindelse betragtes som en "ny" uddannelse, hvis man starter på en kandidatuddannelse efter at have færdiggjort en bachelor. Hvis Takst Øst-Vest bliver implementeret primo/medio 2018, vil skønsmæssigt 75% af de relevante studerende været omfattet af reglerne på dette tidspunkt.

For Ungdomskort til ungdomsuddannelser (UU-kort) kompenserer staten hele forskellen mellem egenbetalingen og prisen for pendlerkort, voksen.

For Ungdomskort til videregående uddannelser (VU-kort) kompenserer staten 90% af prisforskellen mellem egenbetalingen og prisen på det tilsvarende periodekort for voksne.

Vi har gennemført en række beregninger baseret på ROSA-data for Ungdomskort i vesttrafikken (dvs. for rejser, som krydser en takstgrænse). Beregningerne viser, at selskaberne i gennemsnit får indtægter fra egenbetaling og BU-kompensation svarende til ca. 94% af prisen for de tilsvarende periodekort for voksne. Vi har indlagt dette som en parameter i modellen for rejser, som krydser en takstgrænse.

For de lokale rejser er effekten ved, at staten ikke kompenserer hele prisforskellen på VU-kort, marginal. Det skyldes dels, at andelen af UU-kort er højere for disse rejser. Og dels, at rejserne er kortere, hvilket betyder, at egenbetalingen udgør en større del af selskabets indtægter fra Ungdomskort. For de korteste rejser vil egenbetalingen i nogle tilfælde være højere end det tilsvarende periodekort til voksne (men til gengæld giver Ungdomskortet flere fordele). For de lokale rejser antager vi derfor, at selskaberne realiserer en indtægt svarende til fuld BU-kompensation.

Vi medregner effekten af ændret BU-kompensation i modellen, mens vi antager, at den øvrige statslige kompensation for Ungdomskortet er upåvirket af Takst Vest.

## 8 Bilag B. Prisfølsomhed

Nedenfor findes en detaljeret beskrivelse af den eksisterende viden om, hvordan kunderne i den kollektive trafik reagerer på prisændringer.

Først præsenterer vi viden om den generelle prisfølsomhed i den kollektive trafik. Dernæst ser vi på viden om segmentvise forskelle. Til sidst sammenlignes de foreslåede forudsætninger for denne analyse med tilsvarende forudsætninger i andre lignende analyser.

### 8.1 Udvalgte udenlandske studier af generel prisfølsomhed

I tabel 71 refererer vi en række udenlandske studier af, hvor følsomme kunderne er over for prisændringer.

Der er en tydelig spændvidde i skønnene på kundernes følsomhed over for ændrede priser. Dette dækker over en generel variation, forskellige rejsesituationer og forskellige rammeforudsætninger.

Hvis man skal sammenfatte studierne, indikerer de, at den kortsigtede elasticitet (typisk defineret som 1-2 år<sup>13</sup>) synes at ligge i omegnen af -0,3 til -0,4.

Elasticiteten er større på lang sigt. Lang sigt er typisk defineret som 10-20 år i studierne<sup>14</sup>, men flere studier indikerer, at langt hovedparten af effekterne (ca. 95%) ses indenfor 5-7 år<sup>15</sup>.

Danske studier<sup>16</sup> af kundernes prisfølsomhed finder et generelt skøn, der er i tråd med de udenlandske studier. Det skal dog bemærkes, at materialet er relativt spinkelt.

- I et studie af passagerudviklingen i den kollektive trafik i perioden 2002-2007 fandt COWI (2007), at takststigninger på 25-30% isoleret set førte til 9% færre rejser. Det svarer til en elasticitet på omtrent -0,25 til -0,35.
- Under arbejdet med Landstrafikmodellen i 1997 estimerede man priselasticiteten for regionale rejser til ca. -0,25, mens prisfølsomheden for private fjernture (>100 km) blev estimeret til -0,76.
- I et studie af årsagen til faldende passagertal i DSB S-tog i perioden 1998-2002 finder Kejser og Magelund (2004), at (kortsigts-) priselasticiteten er -0,35.

<sup>13</sup> Balcombe m. fl. (2004).

<sup>14</sup> Mange studier angiver ikke dette præcist, men for de studier, der angiver tidshorisont, ligger det i dette interval.

<sup>15</sup> Se fx TØI (2005).

<sup>16</sup> Man har en række andre danske erfaringer med takstændringer — fx fra gratismåned på Svendborgbanen. Men det er ikke muligt at udlede en egentlig priselasticitet fra det tilgængelige materiale.

På basis af ovenstående vurderer vi, at den gennemsnitlige priselasticitet i den kollektive trafik i Danmark omtrent er -0,35.

Tabel 71

**Skøn over generel prisfølsomhed på kort sigt**

Studie	Type/Land	Elasticitet
Goodwin (1992)*	Metastudie	-0,28
Luk & Hepburn (1993)*	Australien	-0,29
Dargay and Hanly (1999)*	UK	-0,2
		-0,3
Balcombe m. fl. (2004)*	-	-0,4
Pham and Linsalata (1991)*	US	--0,4
SIKA (2001)***	Sverige	-0,41
TRANSEK (2000)***	Sverige	-0,45
Dargay et al (2002)*	UK	-0,53
	Frankrig	-0,31
Bresson et al (2003)*	UK og Frankrig	-0,5
		-0,3
Fearnley and Bekken (2005)*	Metastudie	-0,44
Balcombe m. fl. (2004)*	Metastudie	-0,42
Urbanet Analyse (2009)**	Metastudie	-0,31
Johansen (2001)	-	-0,3; -0,4
Balcombe m. fl. (2004)***	UK	-0,46
	Non-UK	-0,33
	Metro, UK	-0,30
	Metro, non-UK	-0,29
	Forstadstog, UK	-0,58
	Forstadstog, non-UK	-0,37
Gennemsnit		-0,3; -0,4

Note: \*(Primært) bus, \*\* bus og tog, \*\*\* tog.

## 8.2 Segmentvise forskelle

Der er mange studier, der viser, at der er stor forskel på, hvor prisfølsomme de enkelte segmenter er. I det følgende gennemgår vi eksempler på elementer, der har indflydelse på kundernes prisfølsomhed – og som er relevante i forhold til denne analyse.

### Turformål

Prisfølsomheden varierer alt efter formålet med turen. Arbejds- og erhvervsture er typisk mindre prisfølsomme end fx fritidsture, jf. tabel 72.

Det skyldes flere forhold:

- Der er ringe fleksibilitet mht., hvornår bolig-arbejde- og erhvervsture gennemføres, og (næsten) ingen mulighed for at droppe turen.
- Bilen er et ringere alternativ for specielt bolig-arbejde-ture pga. trængsel og problemer med at finde en parkeringsplads.

Tabel 72 **Elasticitet afhængig af turformål**

By	Bolig-arbejde	Erhverv	Fritid	Kilde
Paris	-0,2	-0,3	-0,3; -0,8	Gunn m. fl. (1998)
UK	-0,3	-0,2	-1,0	Association of Train Operating Companies (2002)
	-0,1		-0,2; -0,4	Pratt m.fl. (2004)

### Tid på dagen

Kunderne er typisk mere prisfølsomme uden for myldretiden end i myldretiden, jf. tabel 73. Dette afspejler i høj grad forskelle i fordelingen mellem pendlere og fritidsrejsende.

Tabel 73 **Elasticitet afhængig af rejsetidspunkt**

By	Myldretid	Uden for myldretid	Kilde
UK	-0,26	-0,42	Gunn m. fl. (1998)
Sub-urban rail, UK	-0,34	-0,79	Association of Train Operating Companies (2002)
Dublin	-0,27	-0,72	
Bruxelles	-0,56	-1,26	Pratt m.fl. (2004)

### Størrelsen på prisændringen

Nogle studier indikerer, at priselasticiteten er større for store takstændringer end for små. Dvs. at effekten for hver procent, prisen ændres med, er større ved store takststigninger end for små.

### Niveauet for taksterne

En række studier<sup>17</sup> viser, at priselasticiteten alt andet lige stiger med prisen. Det forklares sædvanligvis med, at folk er mere opmærksomme på prisen på varer, der fylder en stor del af deres forbrug.

### Retning for priscændringer

De eksisterende studier kan ikke entydigt svare på, om effekten af takstændringer er symmetrisk, dvs. om en prisstigning på fx 5% giver samme effekt som en prisnedsættelse på 5%, bare med modsat fortegn.

Der er dog indikationer af, at effekten af prisstigninger er større end prisnedsættelser på kort sigt<sup>18</sup> (fx 1-2 år). Det kan bl.a. tilskrives, at prisstigninger oftest får større omtale end prisreduktioner. Og at flere kunder dermed opdager priscændringerne og reagerer på dem. På lang sigt er effekten af prisstigninger og prisfald symmetrisk.

Én af årsagerne til, at de eksisterende studier ikke giver et entydigt svar på, om effekten af priscændringer er symmetrisk, er, at der er relativt få eksempler på evalueringer af effekterne ved tiltag, hvor nogle kunder har fået prisstigninger, mens andre har fået prisfald.

Fra analyser af ændringer i andre kundeparametre, fx ændringer i regulariteten<sup>19</sup>, er der nogen evidens for, at kunderne reagerer kraftigere på forringelser end forbedringer på kort sigt.

## 8.3 Anvendte forudsætninger om prislelsomhed

I tabellen nedenfor har vi gengivet de priselasticiteter, som vi anvender i beregningsmodellen.

<sup>17</sup> Refereret i Balcombe m. fl. (2004).

<sup>18</sup> Fx Dargay & Hanley (1999).

<sup>19</sup> Se fx Preston m. fl. (2009).

Tabel 74

**Priselasticiteter (prisfølsomheder)**

Turformål	Primær type trafik	Prisændring	Kort sigt (asymmetrisk)	Lang sigt (symmetrisk)
Pendlerkort	Pendlertrafik	Prisfald	-0,1	-0,2
		Prisstigning	-0,3	
Rejsekort	Blandet trafik	Prisfald	-0,25	-0,35
		Prisstigning	-0,45	
Kontantbilletter	Primært fritid	Prisfald	-0,5	-0,6
		Prisstigning	-0,7	

I analysen medregner vi ikke adfærdseffekter af ændret egenbetaling på ungdomskort, da effekten er meget begrænset og effektopgørelsen i givet fald vil være usikker.

## 8.4 Priselasticiteter anvendt ved vurdering i tilsvarende analyser

### Takst Sjælland

Analysen af Takst Sjælland blev baseret på samme forudsætninger om priselasticiteter, som vi anvender i denne analyse, jf. bilag A.

### DLE

Incentive assisterede en arbejdsgruppe under Bus & Tog med repræsentanter fra DSB, Movia, Trafikstyrelsen, Sydtrafik, Midttrafik, NT, FynBus og Metroselskabet med at vurdere konsekvenserne af at indføre den landsdækkende enkeltbillet.

Nedenfor har vi refereret de priselasticiteter, som partnerne blev enige om at anvende i den analyse.

Der blev defineret tre scenarier – et hovedscenarie samt et best case- og et worst case-scenarie.

I hovedscenariet blev det forudsat, at kunderne reagerer kraftigere på prisstigninger end prisfald. Og at kunderne reagerer kraftigere på prisændringer for dyre billetter.

De præcise forudsætninger for scenarierne er gengivet i nedenstående tabel.

Priselasticiteterne for DLE-analysen var højere end vores forslag for denne analyse. Det skyldes, bl.a. at (meget) få pendlere, der kun er lidt prisfølsomme, rejser på enkeltbilletter. Og at mange fritidsrejsende, der er mere prisfølsomme, rejser på enkeltbilletter.



Tabel 75

## Definition af scenarier ved vurdering af DLE (prisfølsomhed/priselasticitet)

	Range	Prisniveau	Best case	Hoved-scenarie	Worst case
Prisfølsomhed, prisstigninger (fritid)	0-20%	Dyre billetter (>100 kr.)	-0,7	-1,0	-1,0
		Billige billetter (<100 kr.)	-0,7	-0,8	-0,8
Prisfølsomhed, prisfald (fritid)	0-20%	Dyre billetter (>100 kr.)	-0,7	-0,6	-0,6
		Billige billetter (<100 kr.)	-0,7	-0,4	-0,4
Effekt af mellemstore prisstigninger	20-50%		Som for  0-20%	Som for  0-20%	Elas. for 0-20%  * 2
Effekt af meget store prisstigninger	>50%		Som for  0-20%	Som for  0-20%	Falder bort

## 9 Bilag C. Takster i dag

I nedenstående tabel har vi gengivet de nuværende takster.

Enkeltbillet, voksen

Bemærk: For togoperatørerne henvises til skinnezoner.

Tabel 76. Nuværende takster. 2017-priser. **Enkeltbillet, voksen**

Zoner	Tog	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT
1	25,00	20,00	22,00	24,00	22,00
2	31,00	20,00	22,00	24,00	22,00
3	45,00	30,00	32,00	32,00	32,00
4	53,00	40,00	42,00	42,00	42,00
5	65,00	50,00	50,00	52,00	50,00
6	78,00	60,00	60,00	60,00	60,00
7	92,00	70,00	70,00	72,00	70,00
8	101,00	80,00	80,00	80,00	80,00
9	112,00	90,00	90,00	92,00	90,00
10	122,00	100,00	100,00	100,00	100,00
11	140,00	110,00	110,00	110,00	110,00
12	148,00	120,00	120,00	120,00	120,00
13	162,00	130,00	130,00	130,00	130,00
14	174,00	140,00	140,00	140,00	140,00
15	184,00	150,00	150,00	150,00	150,00
16	197,00	160,00	160,00	160,00	160,00
17	212,00	170,00	170,00	170,00	170,00
18	222,00	180,00	180,00	180,00	180,00
19	232,00	190,00	190,00	190,00	190,00
20	244,00	200,00	200,00	200,00	200,00
21	256,00	210,00	210,00	210,00	210,00
22	270,00	220,00	220,00	220,00	220,00
23	278,00	230,00	230,00	230,00	230,00
24	295,00		240,00		
25	307,00		250,00		
26	316,00		260,00		
27	330,00				
28	342,00				
29	342,00				
30	342,00				
31	360,00				
32	360,00				
33	360,00				
34	360,00				
35	374,00				
36	374,00				
37	374,00				
38	374,00				
39	374,00				
40	388,00				
41	388,00				
42	388,00				
43	388,00				
44	388,00				
45	388,00				
46-50	406,00				
51+	420,00				

## Klippekort, voksen

Bemærk: For togoperatørerne henvises til skinnezoner.

Tabel 77. Nuværende takster. 2017-priser. **Klippekort, voksen**

Zoner	Tog	Midttrafik
1	180,00	140,00
2	230,00	140,00
3	330,00	200,00
4	390,00	260,00
5	480,00	320,00
6	580,00	380,00
7	690,00	440,00
8	750,00	500,00
9	840,00	560,00
10	910,00	620,00
11	1.050,00	680,00
12	1.110,00	740,00
13	1.210,00	800,00
14	1.300,00	860,00
15	1.380,00	920,00
16	1.470,00	980,00
17	1.590,00	1.040,00
18	1.660,00	1.100,00
19	1.740,00	1.160,00
20	1.830,00	1.220,00
21	1.920,00	1.280,00
22	2.020,00	1.340,00
23	2.080,00	1.400,00
24	2.210,00	
25	2.300,00	
26	2.370,00	
27	2.470,00	
28	2.560,00	
29	2.560,00	
30	2.560,00	
31	2.700,00	
32	2.700,00	
33	2.700,00	
34	2.700,00	
35	2.800,00	
36	2.800,00	
37	2.800,00	
38	2.800,00	
39	2.800,00	
40	2.910,00	
41	2.910,00	
42	2.910,00	
43	2.910,00	
44	2.910,00	
45	2.910,00	
46	3.040,00	
47	3.040,00	
48	3.040,00	
49	3.040,00	
50	3.040,00	
51	3.150,00	
52	3.150,00	
53	3.150,00	
54	3.150,00	
55	3.150,00	
56	3.280,00	
57	3.280,00	
58	3.280,00	

## Rejsekort, voksen

Tabel 78. Nuværende takster. 2017-priser. **Rejsekort, voksen**

Zoner	Tog	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT
1	24,00	18,00	12,50	18,0	16,00
2	24,00	18,00	12,50	18,0	16,00
3	31,00	27,00	17,50	27,0	24,00
4	44,00	35,00	23,00	36,0	31,00
5	53,00	44,00	28,50	45,0	38,00
6	65,00	54,00	34,00	54,0	44,00
7	77,00	63,00	40,00	63,0	50,00
8	88,00	71,00	46,00	72,0	56,00
9	101,00	79,00	51,50	81,0	62,00
10	112,00	88,00	57,50	90,0	68,00
11	119,00	97,00	63,00	99,0	74,00
12	146,00	106,00	68,50	108,0	80,00
13	147,00	115,00	74,00	117,0	86,00
14	148,00	124,00	79,50	126,0	92,00
15	162,00	133,00	85,00		98,00
16	174,00	141,00	90,50		104,00
17	184,00	150,00	96,00		110,00
18	194,00	159,00	101,50		116,00
19	212,00	168,00	107,00		122,00
20	222,00	176,00	112,50		128,00
21	232,00		118,00		134,00
22	243,00		123,50		140,00
23	244,00		129,00		146,00
24	259,00		134,50		152,00
25	265,00		140,00		158,00
26	278,00		145,50		164,00
27	289,00				
28	298,00				
29	305,00				
30	312,00				
31	327,00				
32	327,00				
33	327,00				
34	327,00				
35	342,00				
36	342,00				
37	342,00				
38	342,00				
39	342,00				
40	374,00				
41	374,00				
42	374,00				
43	374,00				
44	374,00				
45	374,00				
46	374,00				
47	374,00				
48	388,00				
49	388,00				
50	388,00				
51	388,00				
52	388,00				
53	388,00				
54	388,00				
55	406,00				
56	420,00				
57	420,00				
58	420,00				
59	420,00				
60+	438,00				

## Pendlerkort, voksen

Bemærk: For togoperatørerne henvises til skinnezoner.

Tabel 79. Nuværende takster. 2017-priser. **Pendlerkort, voksen**

Zoner	Rejser mellem trafiksselskaber	Internt i Midttrafik	Internt i Sydtrafik	Internt i FynBus	Internt i NT
1	370,00	375,00	350,00	372,00	378,00
2	550,00	375,00	350,00	372,00	378,00
3	740,00	475,00	522,00	555,00	534,00
4	950,00	605,00	675,00	740,00	688,00
5	1.180,00	765,00	850,00	850,00	824,00
6	1.350,00	890,00	1.000,00	1.000,00	950,00
7	1.550,00	990,00	1.150,00	1.200,00	1.078,00
8	1.710,00	1.110,00	1.300,00	1.350,00	1.216,00
9	1.900,00	1.205,00	1.450,00	1.500,00	1.352,00
10	2.060,00	1.300,00	1.650,00	1.700,00	1.480,00
11	2.170,00	1.375,00	1.850,00	1.850,00	1.590,00
12	2.290,00	1.460,00	2.050,00	2.050,00	1.704,00
13	2.430,00	1.545,00	2.200,00	2.200,00	1.816,00
14	2.550,00	1.630,00	2.350,00	2.350,00	1.930,00
15	2.650,00	1.715,00	2.500,00		2.042,00
16	2.750,00	1.800,00	2.600,00		2.154,00
17	2.910,00	1.885,00	2.700,00		2.266,00
18	3.080,00	1.970,00	2.800,00		2.380,00
19	3.220,00	2.055,00	2.900,00		2.492,00
20	3.410,00	2.140,00	3.000,00		2.604,00
21	3.550,00	2.225,00	3.100,00		2.716,00
22	3.660,00	2.310,00	3.200,00		2.828,00
23	3.670,00	2.395,00	3.300,00		2.940,00
24	3.680,00		3.400,00		
25	3.690,00		3.500,00		
26	3.700,00		3.600,00		
27	3.710,00				
28	3.720,00				
29	3.720,00				
30	3.720,00				
31	3.730,00				
32	3.730,00				
33	3.730,00				
34	3.730,00				
35	3.740,00				
36	3.740,00				
37	3.740,00				
38	3.740,00				
39	3.740,00				
40	3.750,00				
41	3.750,00				
42	3.750,00				
43	3.750,00				
44	3.750,00				
45	3.750,00				
46	3.760,00				
47	3.760,00				
48	3.760,00				
49	3.760,00				
50	3.760,00				
51+	3.770,00				

## 10 Bilag D. Takster for Takst Vest

I nedenstående tabeller har vi gengivet de takstrækker, som selskaberne har indmeldt for Takst Vest.

Enkeltbillet, voksen

Tabel 80. Takst Vest. 2017-prisniveau. **Enkeltbillet, voksen**

Zoner	Tog	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT
1	24	20	22	24	22
2	24	20	22	24	22
3	35	30	32	32	32
4	45	40	42	42	42
5	53	50	50	52	50
6	62	60	60	60	60
7	74	70	70	72	70
8	82	80	80	80	80
9	96	90	90	92	90
10	109	100	100	100	100
11	116	110	110	110	110
12	130	120	120	120	120
13	141	130	130	130	130
14	151	140	140	140	140
15	160	150	150	150	150
16	170	160	160	160	160
17	186	170	170	170	170
18	195	180	180	180	180
19	205	190	190	190	190
20	219	200	200	200	200
21	230	210	210	210	210
22	238	220	220	220	220
23	246	230	230	230	230
24	250		240		240
25	263		250		
26	271		260		
27	288				
28	297				
29	302				
30	306				
31	310				
32	323				
33	335				
34	345				
35	355				
36	355				
37	355				
38	360				
39	360				
40	360				
41	360				
42	378				
43	378				
44	378				
45	378				
46	378				
47	378				
48	378				
49-53	390				
54+	412				

## Klippekort, voksen

Tabel 81. Takst Vest. 2017-prisniveau. **Klippekort, voksen**

Zoner	Tog	Midttrafik
1	180	170
2	180	170
3	263	240
4	338	300
5	398	370
6	465	440
7	555	510
8	615	570
9	720	630
10	818	690
11	870	750
12	975	850
13	1.058	960
14	1.133	1.060
15	1.200	1.180
16	1.275	1.240
17	1.395	1.300
18	1.463	1.350
19	1.538	1.400
20	1.643	1.440
21	1.725	1.530
22	1.785	1.570
23	1.845	1.610
24	1.875	
25	1.973	
26	2.033	
27	2.160	
28	2.228	
29	2.265	
30	2.295	
31	2.325	
32	2.423	
33	2.513	
34	2.588	
35	2.663	
36	2.663	
37	2.663	
38	2.700	
39	2.700	
40	2.700	
41	2.700	
42	2.835	
43	2.835	
44	2.835	
45	2.835	
46	2.835	
47	2.835	
48	2.835	
49	2.925	
50	2.925	
51	2.925	
52	2.925	
53	2.925	
54+	3.090	

## Rejsekort, voksen

Tabel 82. Takst Vest. 2017-prisniveau. **Rejsekort, voksen**

Zoner	Tog	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT
1	22	17	16,10	18	17,00
2	22	17	16,10	18	17,00
3	29	24	21,50	27	25,00
4	38	30	29,00	36	31,50
5	45	37	37,00	45	38,50
6	55	44	44,00	54	44,00
7	68	51	51,50	63	49,00
8	77	57	59,00	72	54,00
9	86	63	66,50	81	59,00
10	96	69	74,00	90	64,00
11	113	75	81,50	99	69,00
12	125	85	89,00	108	74,00
13	141	96	96,50	117	80,00
14	151	106	104,00	126	85,00
15	160	118	111,50		90,00
16	170	124	119,00		95,00
17	186	130	126,50		100,00
18	195	135	134,00		105,00
19	205	140	141,50		110,00
20	219	144	149,00		115,00
21	230	153	156,50		120,00
22	238	157	164,00		125,00
23	246	161	171,50		130,00
24	250		179,00		135,00
25	263		186,50		
26	271		194,00		
27	288				
28	297				
29	302				
30	306				
31	310				
32	323				
33	335				
34	345				
35	355				
36	355				
37	355				
38	360				
39	360				
40	360				
41	360				
42	378				
43	378				
44	378				
45	378				
46	378				
47	378				
48	378				
49	390				
50	390				
51	390				
52	390				
53	390				
54+	412				



## Pendlerkort, voksen

Tabel 83. Takst Vest. 2017-prisniveau. **Pendlerkort, voksen**

Zoner	Rejser mellem trafikskaber	Internt i Midttrafik	Internt i Sydtrafik	Internt i FynBus	Internt i NT
1	375	375	375	375	366
2	375	375	375	375	366
3	500	500	500	500	532
4	675	650	675	675	670
5	850	800	850	850	820
6	1.000	950	1.000	1.000	944
7	1.150	1.075	1.150	1.150	1.054
8	1.325	1.200	1.325	1.325	1.160
9	1.500	1.325	1.500	1.500	1.270
10	1.650	1.450	1.650	1.650	1.380
11	1.800	1.575	1.800	1.800	1.490
12	1.975	1.800	1.975	1.975	1.600
13	2.150	2.025	2.150	2.150	1.710
14	2.300	2.250	2.300	2.300	1.820
15	2.450	2.450	2.450		1.930
16	2.650	2.600	2.650		2.040
17	2.750	2.700	2.750		2.150
18	2.850	2.800	2.850		2.260
19	2.950	2.900	2.950		2.370
20	3.100	3.000	3.100		2.480
21	3.200	3.100	3.200		2.590
22	3.250	3.200	3.250		2.700
23	3.450	3.300	3.450		2.810
24	3.550		3.550		2.920
25	3.600		3.600		
26	3.650		3.650		
27	3.700				
28	3.800				
29	3.800				
30	3.800				
31	3.800				
32	3.900				
33	4.000				
34	4.000				
35	4.000				
36	4.000				
37	4.000				
38	4.100				
39	4.100				
40	4.100				
41	4.100				
42	4.200				
43	4.200				
44	4.200				
45	4.200				
46	4.200				
47	4.200				
48	4.200				
49	4.300				
50	4.300				
51	4.300				
52	4.300				
53	4.300				
54+	4.400				

# 11 Bilag E. Priseksempler DSB

Tabel 84. Store rejsekort-relationer i Vest

Relation	Enkeltbillet			Rejsekort, rabattrin 0			Rejsekort, rabattrin 2			Pendlerkort			Prisforhold
	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	
Aalborg st - Aarhus H st	197	186	-6%	194	186	-4%	146	167	15%	2.750	2.750	0%	25
Aarhus H st - Horsens st	78	82	5%	77	77	0%	58	69	20%	1.350	1.325	-2%	29
Aarhus H st - Vejle st	112	116	4%	112	113	1%	84	102	21%	1.900	1.800	-5%	27
Aalborg st - Randers st	112	116	4%	112	113	1%	84	102	21%	1.900	1.800	-5%	27
Kolding st - Vejen st	45	53	18%	44	38	-14%	33	34	4%	740	850	15%	37
Aarhus H st - Hobro st	122	109	-11%	119	96	-19%	89	86	-3%	2.060	1.650	-20%	29
Nyborg st - Odense st	53	62	17%	53	55	4%	40	50	25%	1.000	1.000	0%	30
Hedensted st - Vejle st	31	35	13%	31	29	-6%	23	26	12%	550	500	-9%	29
Aarhus H st - Kolding st	174	160	-8%	162	160	-1%	122	144	19%	2.550	2.450	-4%	26
Aarhus H st - Fredericia st	148	160	8%	148	160	8%	111	144	30%	2.290	2.450	7%	26
Fredericia st - Middelfart st	31	24	-23%	24	22	-8%	18	20	10%	550	375	-32%	28
Kolding st - Odense st	122	130	7%	119	125	5%	89	113	26%	2.060	1.975	-4%	26
Fredericia st - Odense st	101	96	-5%	101	86	-15%	76	77	2%	1.710	1.500	-12%	29
Aarhus H st - Odense st	244	246	1%	244	246	1%	183	221	21%	3.410	3.450	1%	23
Esbjerg st - Kolding st	101	116	15%	112	113	1%	84	102	21%	1.710	1.800	5%	27
Odense st - Svendborg st	78	82	5%	77	77	0%	58	69	20%	1.350	1.325	-2%	29
Odense st - Vejle st	148	141	-5%	147	141	-4%	110	127	15%	2.290	2.150	-6%	25
Hobro st - Randers st	45	45	0%	44	38	-14%	33	34	4%	740	675	-9%	30
Middelfart st - Odense st	92	82	-11%	88	77	-13%	66	69	5%	1.500	1.325	-12%	29
Aarhus H st - Esbjerg st	270	219	-19%	232	219	-6%	174	197	13%	3.660	3.100	-15%	24
Skanderborg st - Vejle st	78	74	-5%	77	68	-12%	58	61	6%	1.350	1.150	-15%	28
Aalborg st - Vejle st	295	246	-17%	244	246	1%	183	221	21%	3.680	3.450	-6%	23
Aarhus H st - Hedensted st	92	96	4%	88	86	-2%	66	77	17%	1.550	1.500	-3%	29
Herning st - Vejle st	101	109	8%	101	96	-5%	76	86	14%	1.710	1.650	-4%	29
Aarhus H st - Hjørring st	232	250	8%	244	250	2%	183	225	23%	3.220	3.250	10%	24
Brørup st - Kolding st	53	62	17%	53	55	4%	40	50	25%	950	1.000	5%	30
Middelfart st - Vejle st	78	62	-21%	65	55	-5%	49	50	2%	1.350	1.000	-26%	30
Esbjerg st - Odense st	222	238	7%	232	238	3%	174	214	23%	3.080	3.250	6%	23
Aalborg st - Odense st	374	355	-5%	342	355	4%	257	320	25%	3.740	4.000	7%	19
Aalborg st - Langå st	122	116	-5%	119	113	-5%	89	102	14%	2.060	1.800	-13%	27
Aalborg st - Horsens st	256	230	-10%	243	230	-5%	182	207	14%	3.550	3.200	-10%	23
Esbjerg st - Vejle st	174	130	-25%	147	125	-15%	110	113	2%	2.550	1.975	-23%	26
Aarhus H st - Skørping st	162	141	-13%	148	141	-5%	111	127	14%	2.430	2.150	-12%	25
Brande st - Vejle st	65	74	14%	65	68	5%	49	61	26%	1.180	1.150	-3%	28
Aalborg Busterminal - Aarhus H st	197	186	-6%	194	186	-4%	146	167	15%	2.750	2.750	0%	25
Aalborg st - Skanderborg st	222	195	-12%	194	195	1%	146	176	21%	3.080	2.850	-7%	24
Odense st - Svendborg Vest st	78	82	5%	77	77	0%	58	69	20%	1.350	1.325	-2%	29
Odense Sygehus st - Svendborg st	78	82	5%	77	77	0%	58	69	20%	1.350	1.325	-2%	29
Give st - Herning st	65	62	-5%	65	55	-15%	49	50	2%	1.180	1.000	-15%	30
Aalborg Vestby st - Aarhus H st	197	186	-6%	194	186	-4%	146	167	15%	2.750	2.750	0%	25
Aarhus H st - Frederikshavn st	256	271	6%	265	271	2%	199	244	23%	3.550	3.650	3%	22
Bramming st - Kolding st	92	74	-20%	77	68	-12%	58	61	6%	1.550	1.150	-26%	28
Aalborg st - Fredericia st	330	288	-13%	298	288	-3%	224	259	16%	3.710	3.700	0%	21
Fredericia st - Horsens st	92	82	-11%	88	77	-13%	66	69	5%	1.550	1.325	-15%	29
Horsens st - Kolding st	112	96	-14%	112	86	-23%	84	77	-8%	1.900	1.500	-21%	29
Horsens st - Viby J st	78	74	-5%	77	68	-12%	58	61	6%	1.350	1.150	-15%	28
Horsens st - Randers st	148	130	-12%	146	125	-14%	110	113	3%	1.145	1.975	72%	26
Hedensted st - Viby J st	92	82	-11%	88	77	-13%	66	69	5%	1.550	1.325	-15%	29
Aarhus H st - Vildbjerg st	148	160	8%	162	160	-1%	122	144	19%	2.290	2.450	7%	26
Horsens st - Struer st	197	170	-14%	174	170	-2%	131	153	17%	2.750	2.650	-4%	26
Holstebro st - Horsens st	174	151	-13%	148	151	2%	111	136	22%	2.550	2.300	-10%	25
Hedensted st - Randers st	162	141	-13%	147	141	-4%	110	127	15%	2.430	2.150	-12%	25
Aarhus H st - Brande st	162	141	-13%	147	141	-4%	110	127	15%	2.430	2.150	-12%	25
Hinnerup st - Horsens st	92	82	-11%	88	77	-13%	66	69	5%	1.550	1.325	-15%	29
Aarhus H st - Aulum st	148	151	2%	148	151	2%	111	136	22%	2.290	2.300	0%	25

Kilde: DSB.

Tabel 85. Store ROSA-relationer (ej indeholdt i tabel 84)

Relation	Enkeltbillet			Rejsekort, rabattrin 0			Rejsekort, rabattrin 2			Pendlerkort			Prisforhold
	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	
Odense-Ringe	53	45	-15%	38	38	0%	29	34	20%	740	675	-9%	30
Odense-Tommerup	31	35	13%	26	29	12%	20	26	34%	555	500	-10%	29
Hedensted-Vejle	31	35	13%	31	29	-6%	23	26	12%	550	500	-9%	29
Årsløv-Odense	31	35	13%	26	29	12%	20	26	34%	555	500	-10%	29
Stenstrup-Svendborg	25	35	40%	26	29	12%	20	26	34%	555	500	-10%	29
Odense-Odense Sygehus	25	24	-4%	17	22	29%	13	20	55%	372	375	1%	28
Horsens-Odense	184	186	1%	184	186	1%	138	167	21%	2.650	2.750	4%	25
Aarhus H-Holstebro	174	170	-2%	174	170	-2%	131	153	17%	2.550	2.650	4%	26
Odense-Svendborg Vest	78	82	5%	77	77	0%	58	69	20%	1.350	1.325	-2%	29
Midelfart-Nørre Aaby	31	35	13%	26	29	12%	20	26	34%	555	500	-10%	29
Aarhus H-Bjerringbro	101	96	-5%	101	86	-15%	76	77	2%	1.710	1.500	-12%	29
Langeskov-Odense	31	35	13%	26	29	12%	20	26	34%	555	500	-10%	29

Kilde: DSB.

Tabel 86. Store rejsekortrelationer, internt i Midttrafik

Relation	Enkeltbillet			Rejsekort, rabattrin 0			Rejsekort, rabattrin 2			Pendlerkort			Prisforhold
	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	
Herning st -Holstebro st	60	62	3%	54	55	2%	43	50	16%	890	950	7%	29
Herning st -Vildbjerg st	30	35	17%	27	29	7%	21	26	22%	475	500	5%	29
Langå st -Randers st	30	35	17%	27	29	7%	21	26	22%	475	500	5%	29
Aarhus H st -Randers st	80	82	3%	71	77	8%	56	69	24%	1.110	1.200	8%	26
Hedensted st -Horsens st	30	35	17%	27	29	7%	21	26	22%	475	500	5%	29

Kilde: DSB.

Tabel 87. Store rejsekortrelationer, internt i Sydtrafik

Relation	Enkeltbillet			Rejsekort, rabattrin 0			Rejsekort, rabattrin 2			Pendlerkort			Prisforhold
	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	Pris i dag	Takst Vest	Ændring	
Fredericia-Vejle (+ Vejle Sygehus)	50	53	6%	29	38	33%	29	34	20%	850	850	0%	37
Bårkop (+ Brejning)-Vejle (+ Vejle Sygehus)	32	35	9%	18	22	26%	18	20	13%	522	500	-4%	38
Fredericia-Kolding	42	45	7%	23	29	26%	23	26	13%	675	675	0%	39
Jelling-Vejle (+ Vejle Sygehus)	32	35	9%	18	22	26%	18	20	13%	522	500	-4%	38
Kolding-Lunderskov	32	35	9%	18	22	26%	18	20	13%	522	500	-4%	38
Give-Vejle (+ Vejle Sygehus)	50	53	6%	29	38	33%	29	34	20%	850	850	0%	37
Kolding-Vamdrup	42	45	7%	23	29	26%	23	26	13%	675	675	0%	39
Kolding-Vejle (+ Vejle Sygehus)	50	53	6%	29	38	33%	29	34	20%	850	850	0%	37
Esbjerg (+ Spangsbjerg + Gjesing)-Vejen	70	74	6%	40	55	38%	40	50	24%	1.150	1.150	0%	35
Brørup-Vejen	22	24	9%	13	22	76%	13	20	58%	350	375	7%	28
Brørup-Esbjerg (+ Spangsbjerg + Gjesing)	60	62	3%	34	55	62%	34	50	46%	1.000	1.000	0%	30
Bårkop (+ Brejning)-Fredericia	32	35	9%	18	29	66%	18	26	49%	522	500	-4%	29
Holsted-Vejen	32	35	9%	18	29	66%	18	26	49%	522	500	-4%	29
Thyregod-Vejle (+ Vejle Sygehus)	60	62	3%	34	55	62%	34	50	46%	1.000	1.000	0%	30
Bårkop (+ Brejning)-Kolding	42	45	7%	23	38	65%	23	34	49%	675	675	0%	30
Give-Thyregod	22	24	9%	13	22	76%	13	20	58%	350	375	7%	28

Kilde: DSB.

MINISTEREN

Hans Bang-Hansen  
Bestyrelsesformand, Midttrafik

Dato 26. november 2016  
J. nr. 2016 – 293

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Hans Bang-Hansen

På baggrund af en meget alvorlig kritik fra Statsrevisorerne tilkendegav de seks vstdanske trafikskaber og togoperatører tilbage i efteråret 2015, at de ville løfte opgaven at få harmoniseret taksterne i Vestdanmark.

I maj 2016 fremlagde direktørerne i Takst Vest-samarbejdet deres takstmodel for transportordførerne og undertegnede og gav udtryk for, at modellen ville løse Statsrevisorernes opgave om at gøre prisstrukturen i den kollektive trafik meget mere gennemskuelig for kunderne. Modellen fik opbakning fra et stort flertal i Folketinget.

Nu kan jeg forstå, at Midttrafik ønsker at ændre i modellen på en måde, der vil gøre, at der ikke længere vil være en klar prisstruktur for kunderne. Denne melding kommer bag på mig, da jeg i sagens natur havde regnet med, at I agtede at leve op til det I selv har stillet i udsigt.

Jeg ser på denne baggrund kun to muligheder:

Enten finder I en løsning, der sikrer det entydige prisforhold mellem standardprodukterne i Midttrafiks område.

Alternativt vil jeg være nødsaget til at orientere Statsrevisorerne og ordførerne om, at Takst Vest-parterne ikke er i stand til at løse den opgave, der udspringer af Statsrevisorernes kritik.

Med venlig hilsen

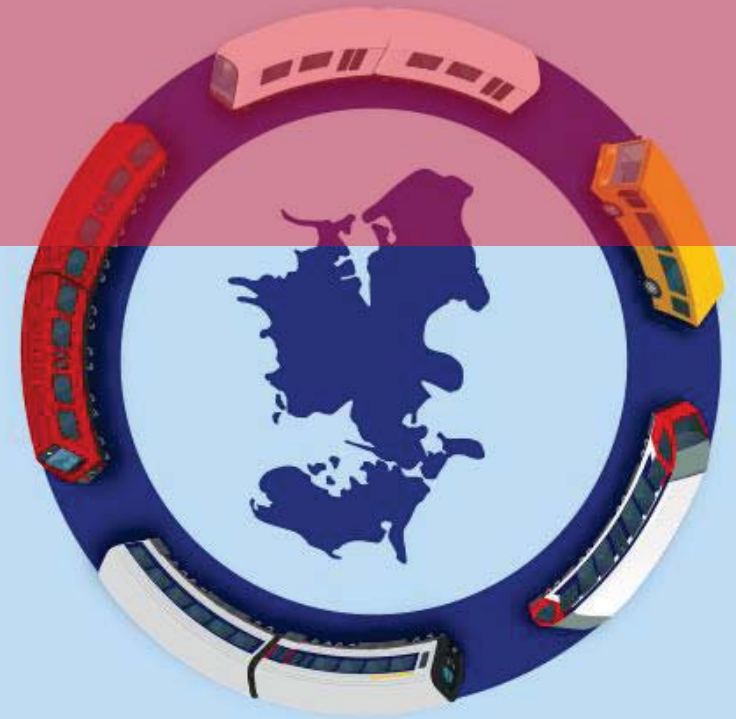
Hans Chr. Schmidt

# TAKST SJÆLLAND MIDTVEJS-MÅLING

MARTS 2017

MOVIA  
EPINION

24/03/17



## BAGGRUND OG FORMÅL

- Trafikselskabet Movia har i tæt samarbejde med DSB, Metro, Trafik- og Byggestyrelsen og Transport- og Bygningsministeriet besluttet en gennemgribende reform af taksterne i den kollektive trafik på Sjælland
- Takst Sjælland omfatter 70 pct. af alle rejser i den kollektive trafik i Danmark, når harmoniseringen er fuldt gennemført
- Der er tale om en af de største reformer af priserne i den kollektive trafik siden 1970'erne.
- Takst Sjælland blev implementeret på hele Sjælland d. 15. januar 2017
- Takst Sjælland 2016 indebærer helt overordnet, at Sjælland bliver ét stort pendlingsområde med ens rejseregler
- Det betyder, at passagererne kan regne med, at rejsekort eller periodekort altid er billigst
- Movia har på denne baggrund valgt at gennemføre tre målinger, som skal følge passagerernes holdninger til zoner, priser og billetter på Sjælland, mens reformen gennemføres
- Dette er midtvejs-målingen i undersøgelsen, og følger op på de initiale niveauer på de forskellige områder fra baseline-målingen.

## METODE

- Undersøgelsen er gennemført i hele Takst Sjælland-området, som svarer til hele Movialand
- I denne målgruppe er data indsamlet for alle, som bruger offentlig transport minimum en gang hvert halve år
- Data i midtvejs-målingen er indsamlet på Epinions webpanel i marts og i alt 2223 personer har gennemført undersøgelsen
- Tallene er undervejs i rapporten er krydset med forskellige segmenter, og de mest interessante udsving er løbende fremhævet
- Ud over segmenter, er der også brudt ned på rejsefrekvens og et indeks, som måler ens holdning til offentlig transport
- Generelt er de personer, som er glade for offentlig transport også mere positive over for næsten alle aspekter, som denne undersøgelse indeholder

## HOVEDKONKLUSIONER

**1**

### Marginale negative udviklinger i resultaterne

Der ses generelt kun marginale udviklinger fra baseline-målingen til midtvejsmålingen på hovedparten af spørgsmålene i undersøgelsen. Den største udvikling ses i forhold til kendskabet til Takst Sjælland og er imidlertid positiv, da næsten 70% har hørt om Takst Sjælland i midtvejs-målingen, mens det i baseline-målingen kun var lidt under 35%.

**2**

### Zoner udenfor lokalområdet er sværest at forstå

De fleste tænker ikke på zoner til dagligt. Omvendt synes relativt få, at zonerne er enkle og gennemskuelige generelt og især på uvante rejser. Den største udvikling relateret til zonesystemet, er i forhold til de lokale rejser, hvor 39% i baseline-målingen syntes at zonerne var enkle, mens det i midtvejs-målingen er 34%.

**3**

### Priser generelt ikke lette at gennemskue

Passagererne synes generelt ikke, priserne er særlig lette at gennemskue. Dette var tilfældet i baseline-målingen og er det ligeledes i midtvejs-målingen. Generelt ses der en tendens til, at folk synes at priserne er blevet lidt mindre gennemskuelige i midtvejs-målingen.

**4**

### Køb af billet er stadig forholdsvist nemt

Relativt mange passagerer synes, at det er nemt at købe billet/kort til rejser. Siden baseline-målingen er der dog sket et mindre fald i forhold til, om det er nemt at vælge hvilken billet man skal benytte. Dette ses blandt andet ved at 23% er enige eller meget enige i at de rejser på den mest passende billet i midtvejs-målingen, mens det var 30% i baseline-målingen.

**5**

### Kendskab og holdning til Takst Sjælland

Hele 70% har kendskab til Takst Sjælland i midtvejs-målingen, mens det kun var 35% i baseline-målingen. Andelen der synes Takst Sjælland er en god idé er imidlertid faldet fra 39% i baseline-målingen til 25% i midtvejs-målingen. Derudover er andelen der frygter Takst Sjælland bliver/er uigennemskueligt steget fra 36% i baseline-målingen til 48% i midtvejs-målingen.



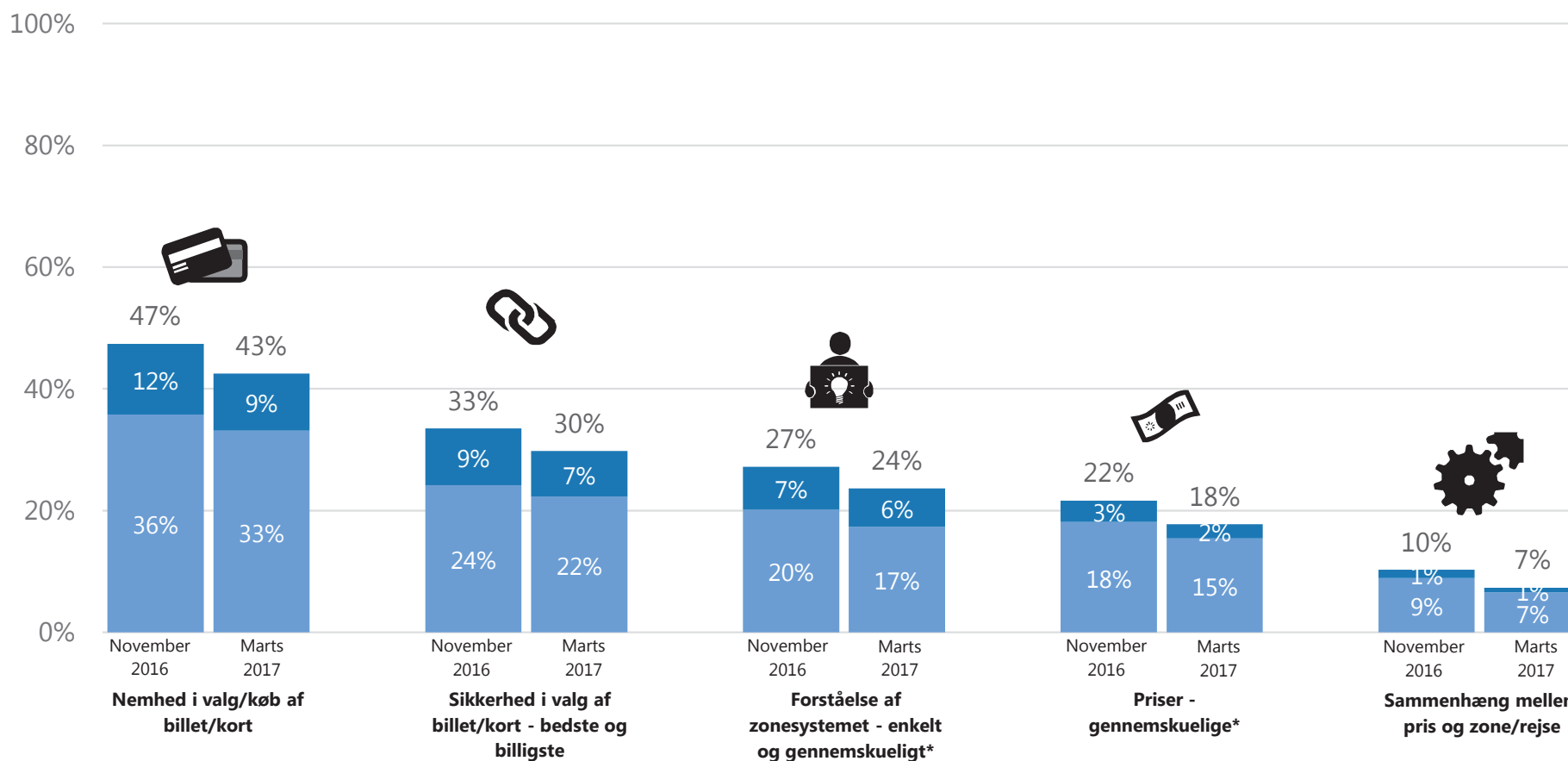
A photograph of a person waiting for a bus at a stop, overlaid with a red tint. The person is seen from behind, wearing a dark winter coat and carrying a bag. A bus stop sign is visible, listing routes: DTU, 190 (Holte st.), 353 (Lyngby st.), 591P (LUC - Lyngby st.), and 300S (Ishøj st.). Below the routes is a 'movia' logo and a map showing the location of the stop. A bus with the number '300S Ishøj st.' is visible in the background. The text 'SAMLET OVERBLIK' is overlaid in large white letters across the center of the image.

# SAMLET OVERBLIK



# OVERBLIK – SAMMENFATNING AF OMRÅDER

Når man ser på de forskellige spørgsmål lagt sammen indenfor de forskellige områder, ser vi, at mønstret i midtvejs-målingen i marts 2017 er omtrent det samme som i baseline-målingen i november 2016. Dog er resultaterne på de forskellige områder marginalt lavere i midtvejs-målingen end i baseline-målingen.



\*Udsagn vendt om  
"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

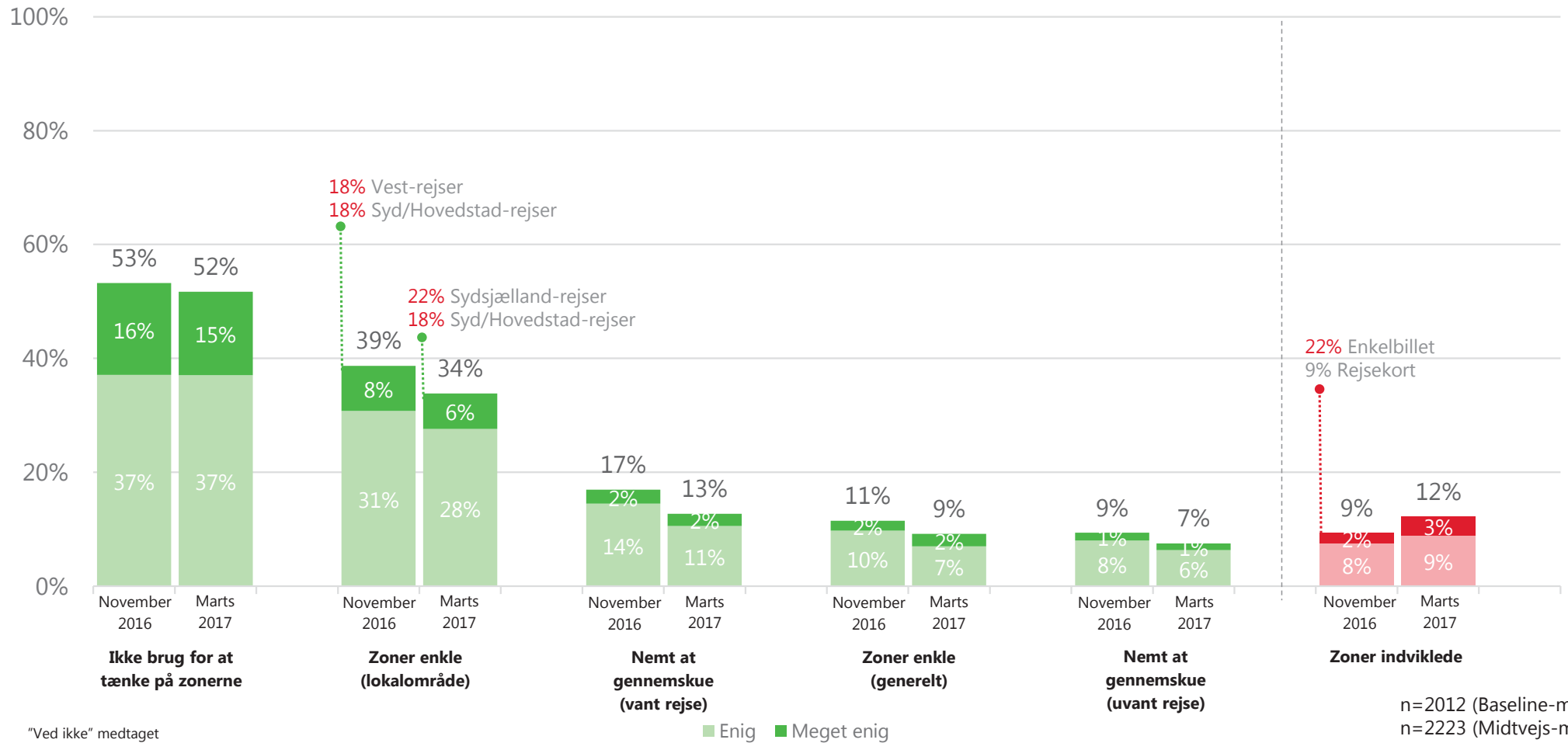
n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)

# ZONER OG SAMMENHÆNGE

T. 20925  
L. 7525  
Siddepl. 43  
Ståpl. 6

# ZONESYSTEMET

Der er generelt mange, som ikke føler, de har brug for at tænke på zonerne, og andelen er uændret fra baseline-målingen til midtvejs-målingen. Det parametre hvor der ses det største fald er ifht. zonesystemets enkelthed i lokal-området. Her ses et fald i andelen der er enige eller meget enige fra 39% i baseline-målingen til 34% i midtvejs-målingen.

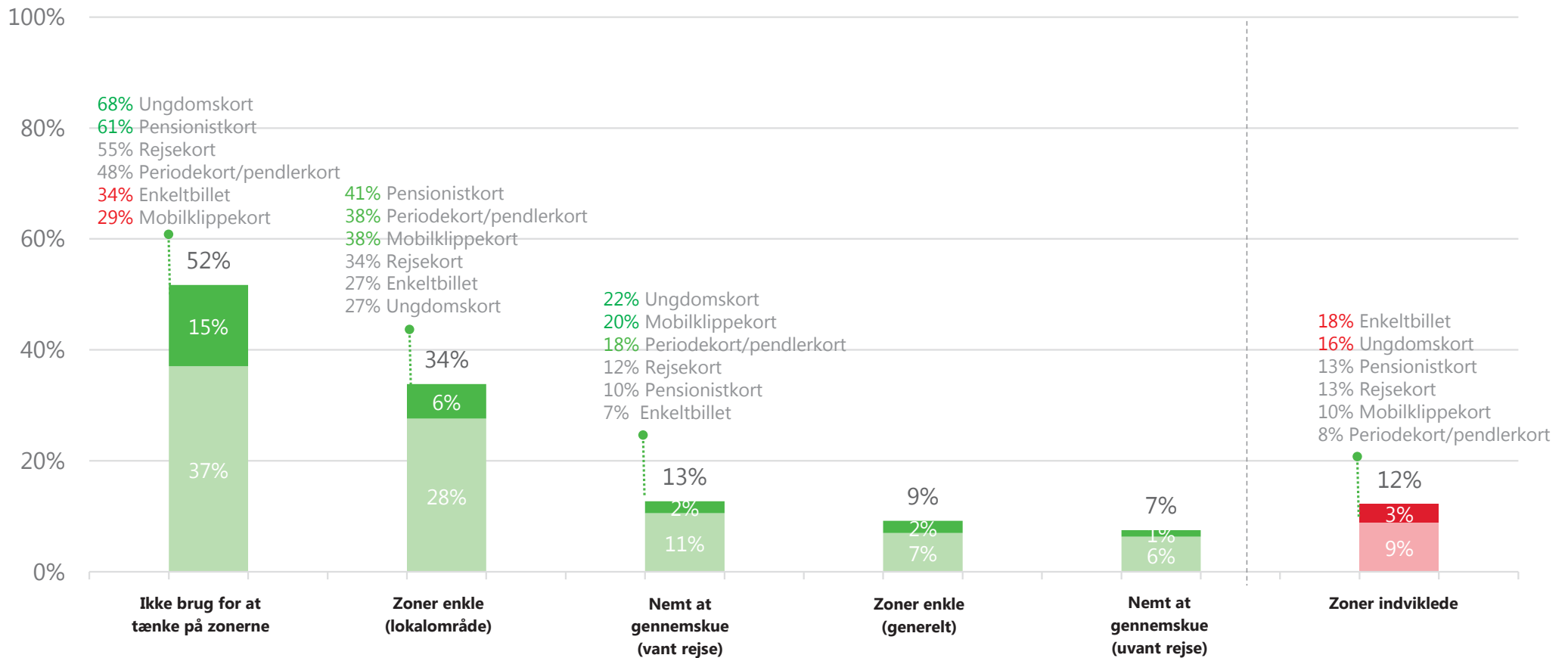


"Ved ikke" medtaget



# VURDERING AF ZONESYSTEMET AFHÆNGER AF BILLETTYPE

Personer der oftest benytter enkeltbilletter eller mobilklippekort har i højere grad brug for at tænke på zoner. Rejsende på enkeltbilletter er imidlertid den gruppe, der synes at zonesystemet er mest indviklet



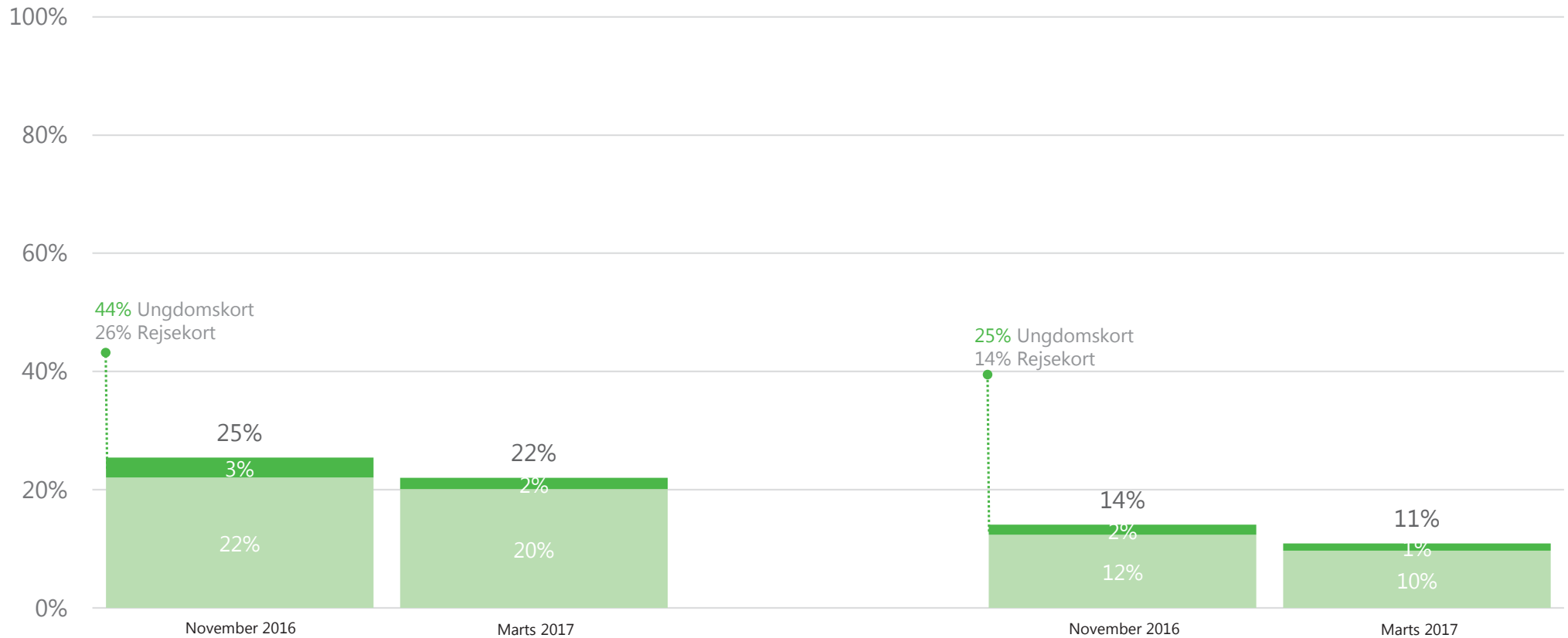
n=2223 (Midtvejs-måling)

"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

# SAMMENHÆNG MELLEM ZONER, PRISER OG BILLETTER

Lidt under en ¼-del synes, at trafiksselskaberne forsøger at skabe et sammenhængende og gennemskueligt system, og andelen er marginalt lavere i midtvejs-målingen sammenlignet med baseline-målingen.



"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)

Amagerbro st.

19  
Nørdsøst st.

78  
Nørdsøst st. -  
Sundbyvester Plads

2A  
Tingbjerg  
Gadehuset

5A  
Hansen Torv

81N  
Ballerup st.

82N  
Tingbjerg  
Gadehuset

Metrobus  
Vestvold st.

3006 Museum Torv

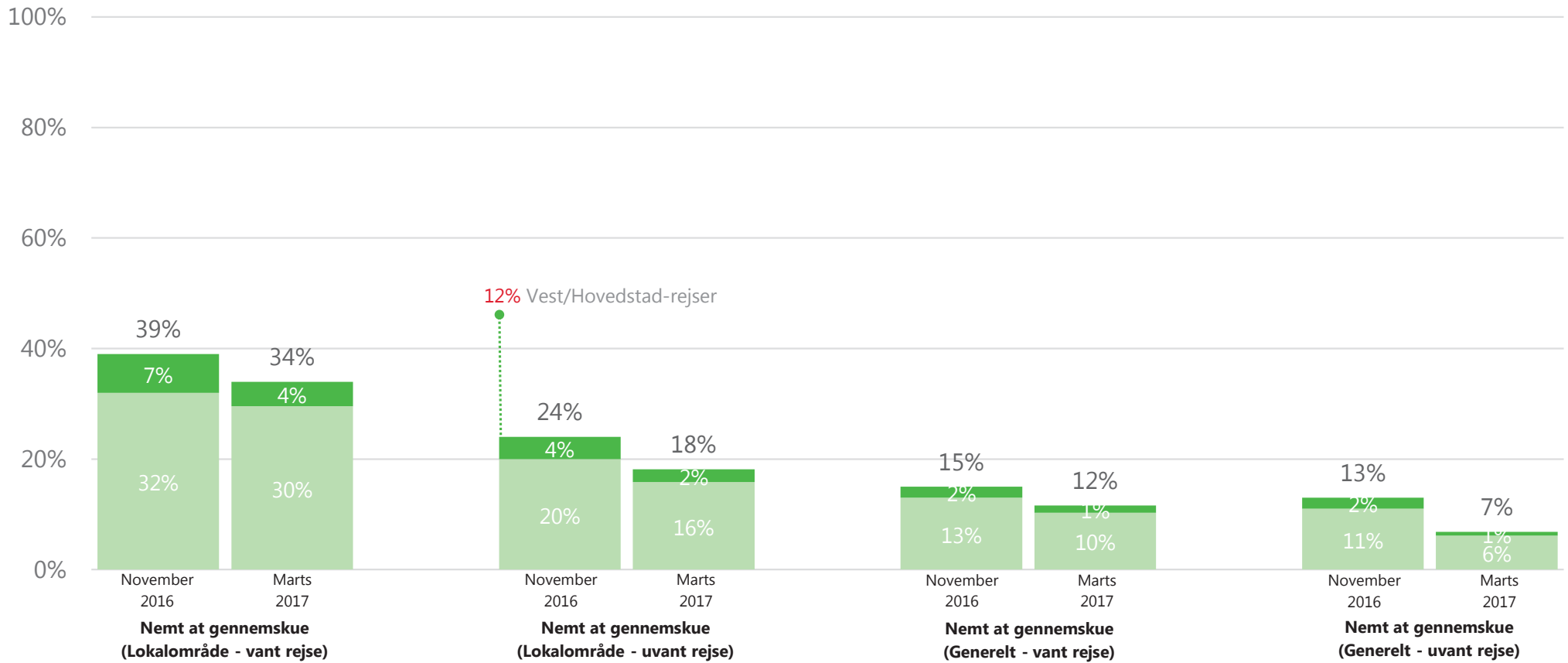
# PRISER

1564

UB 94 156

# PRISER

Priserne er lettest at gennemskue i lokalområdet – Dette var tilfældet i baseline-målingen og er det stadigvæk i midtvejs-målingen. Dog ses der et mindre fald i gennemskueligheden fra baseline-målingen til midtvejs-målingen for alle rejsetyper.



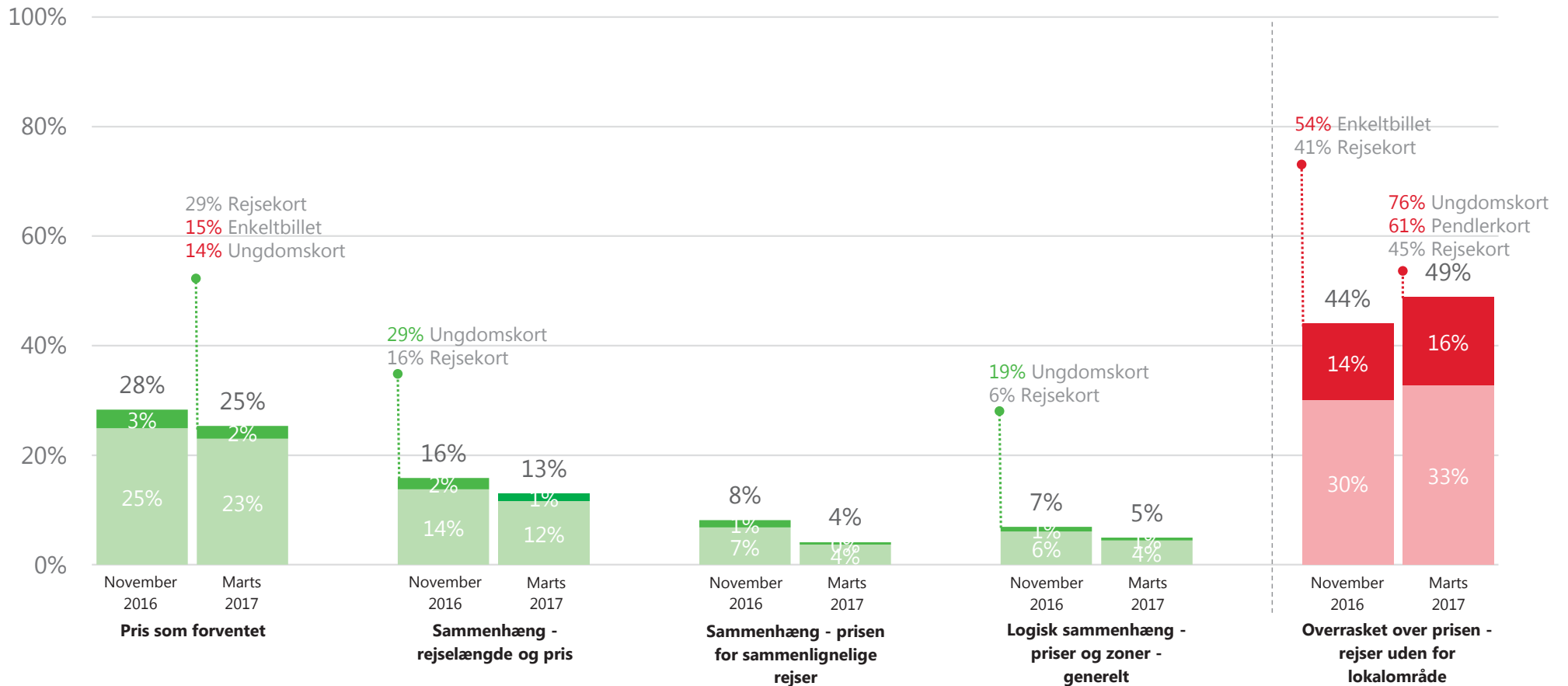
"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)

# PRISER

¼-del synes, at priser er, som de forventer, hvilket er marginalt færre end før Takst Sjælland blev indført. Der er ligeledes marginalt færre der synes, der er sammenhæng mellem rejselængde og pris i midtvejs-målingen.



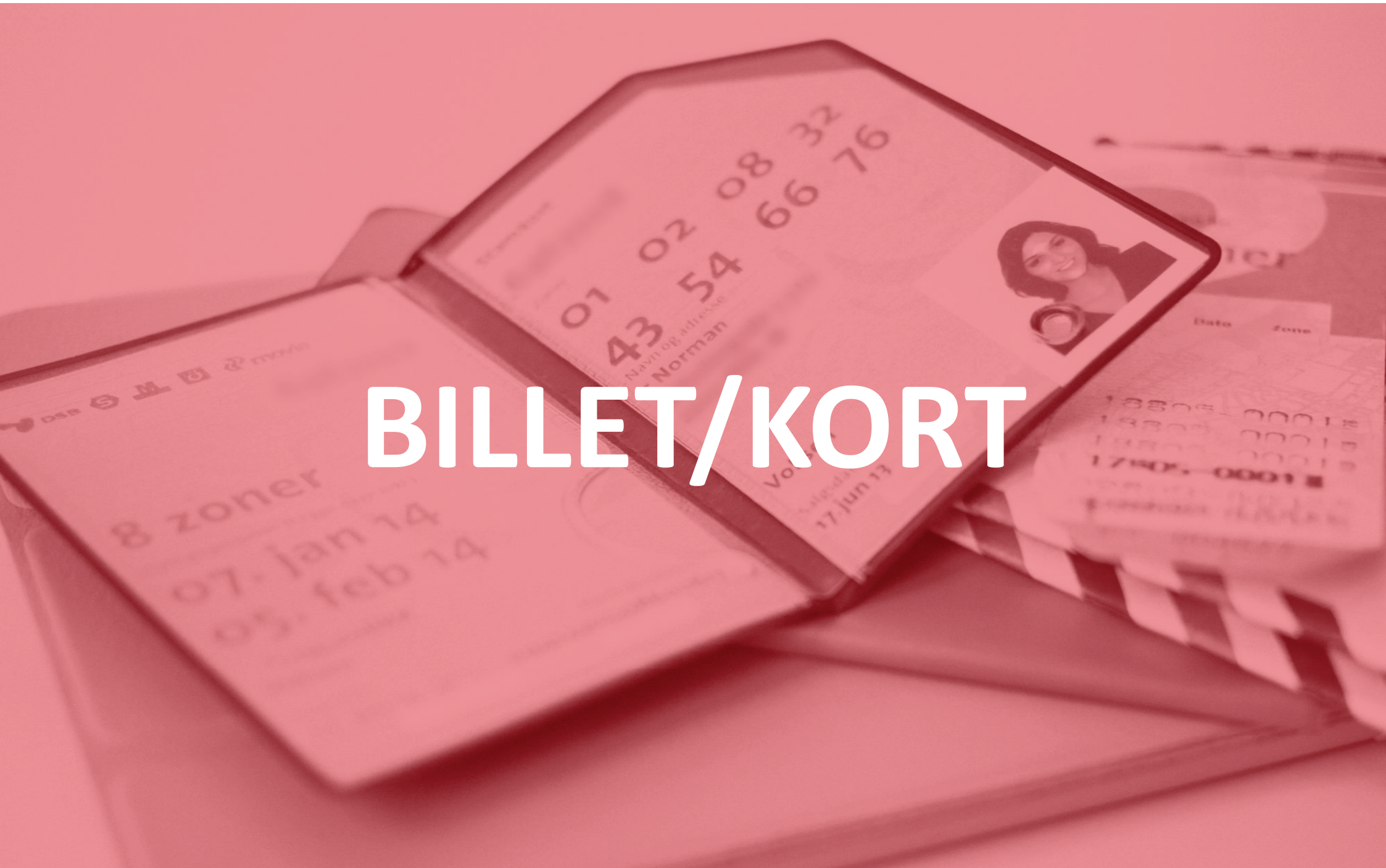
"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)

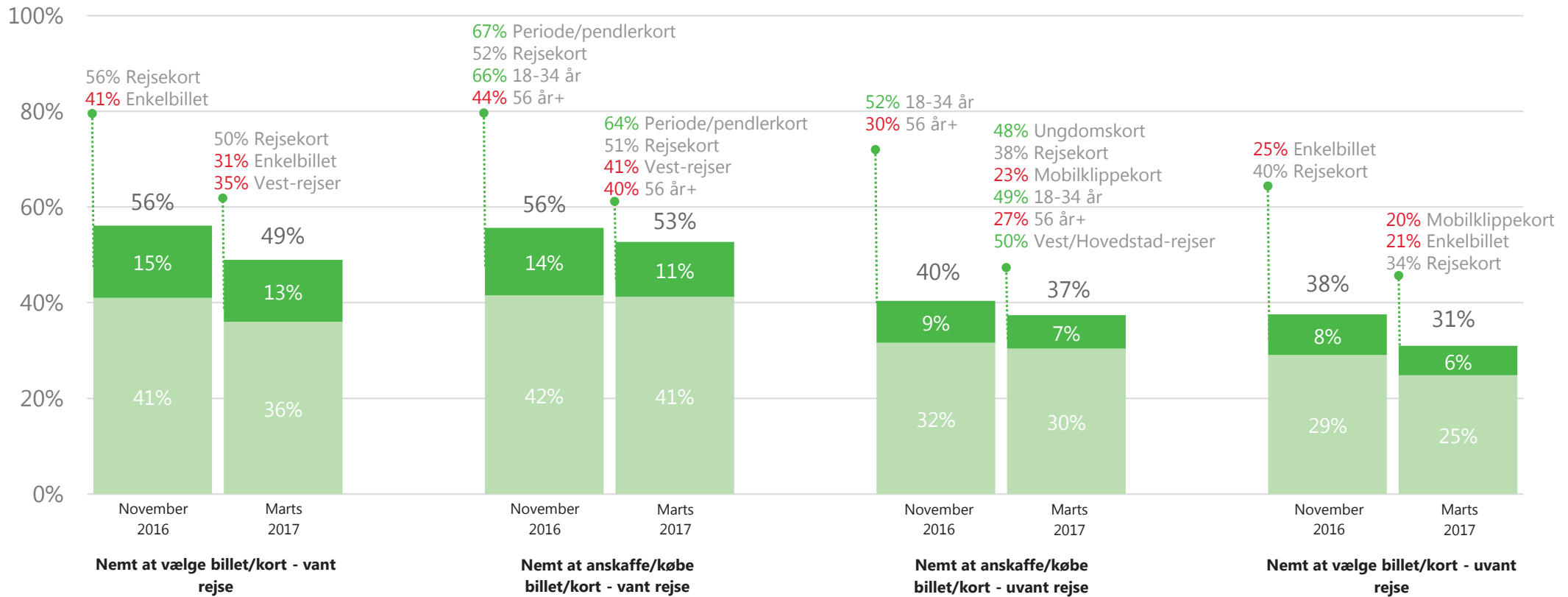


# BILLET/KORT



# BILLET/KORT

En lavere andel synes at det er nemt at vælge billet/kort i midtvejs-målingen sammenlignet med baseline-målingen. Der er ligeledes en lavere andel der synes det er nemt at anskaffe/købe billet/kort i midtvejsmålingen - Dette fald er imidlertid lavere end når man fokuserer på nemheden ved at vælge billet/kort.



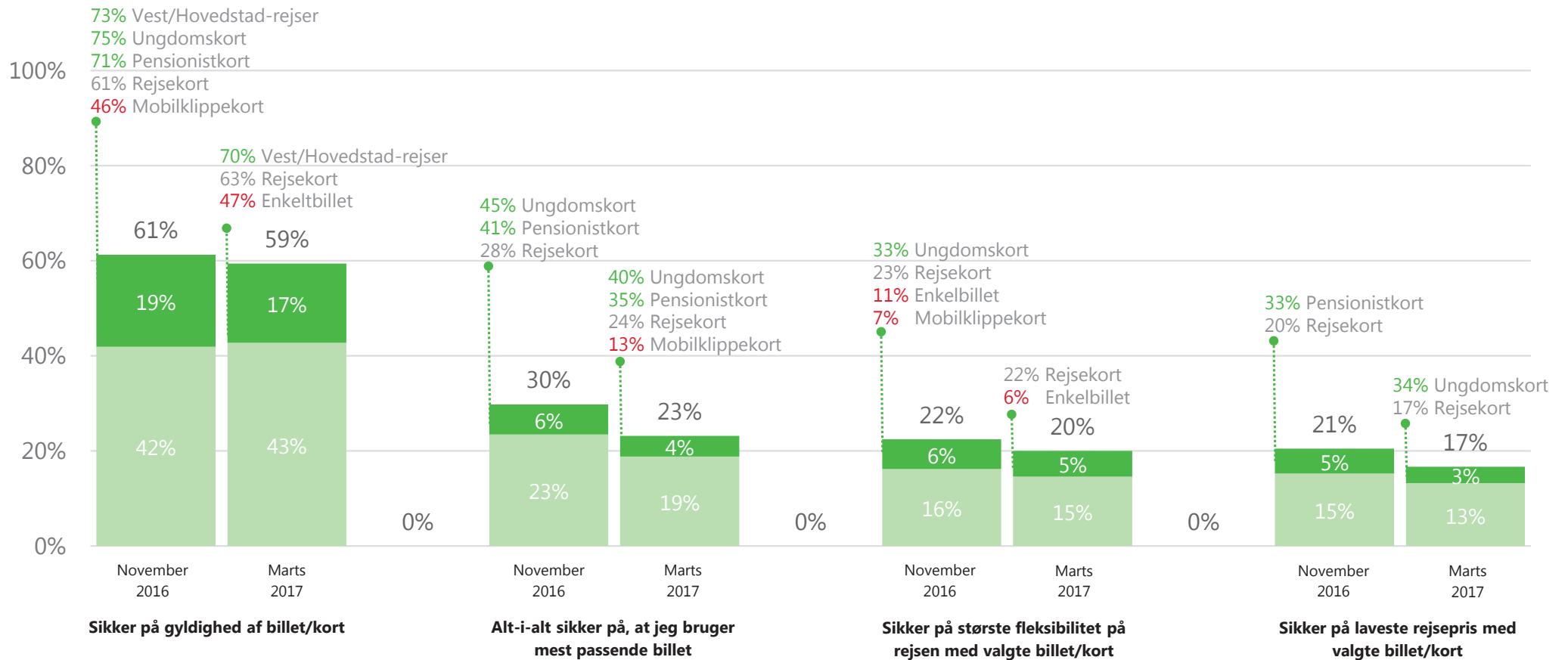
"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)

# BILLET/KORT

Det største fald fra baseline-målingen til midtvejs-målingen er i forhold til, om man mener man bruger den mest passende billet. På de øvrige områder er udviklingen marginal.



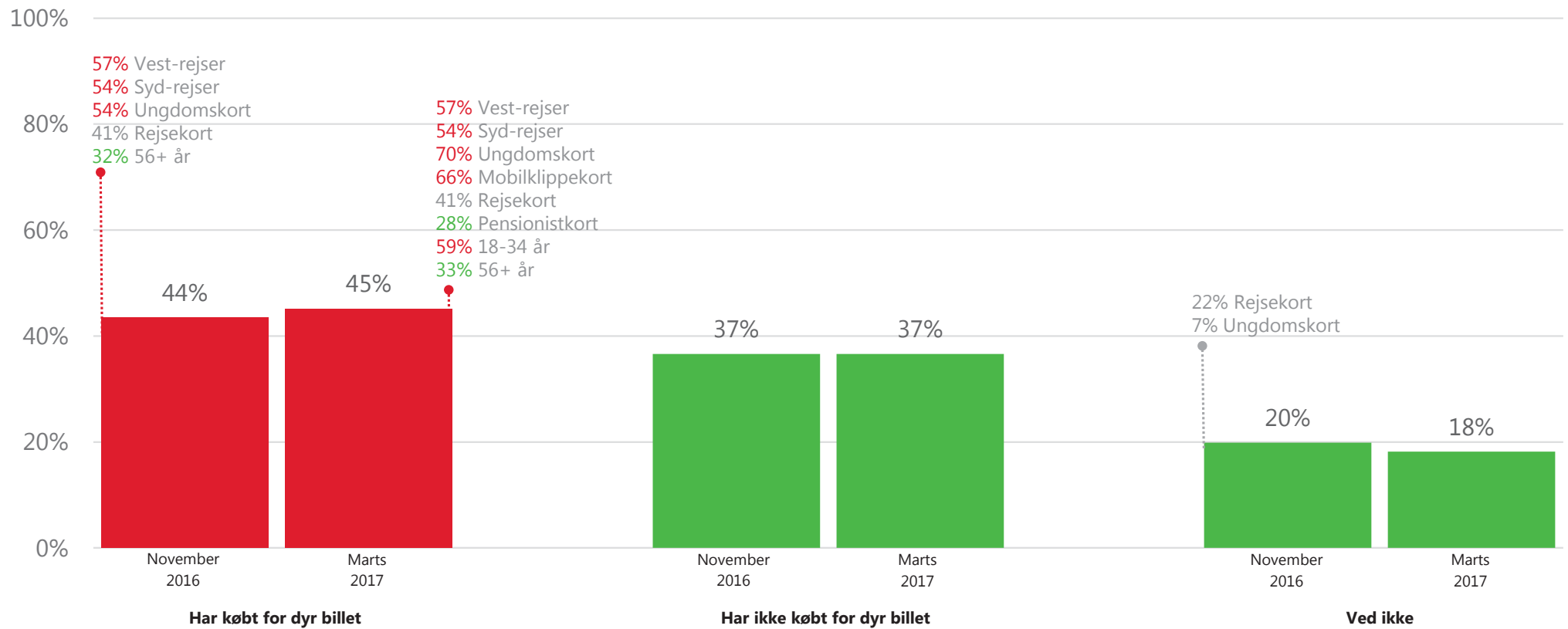
"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=2012 (Baseline-måling)  
 n=2223 (Midtvejs-måling)

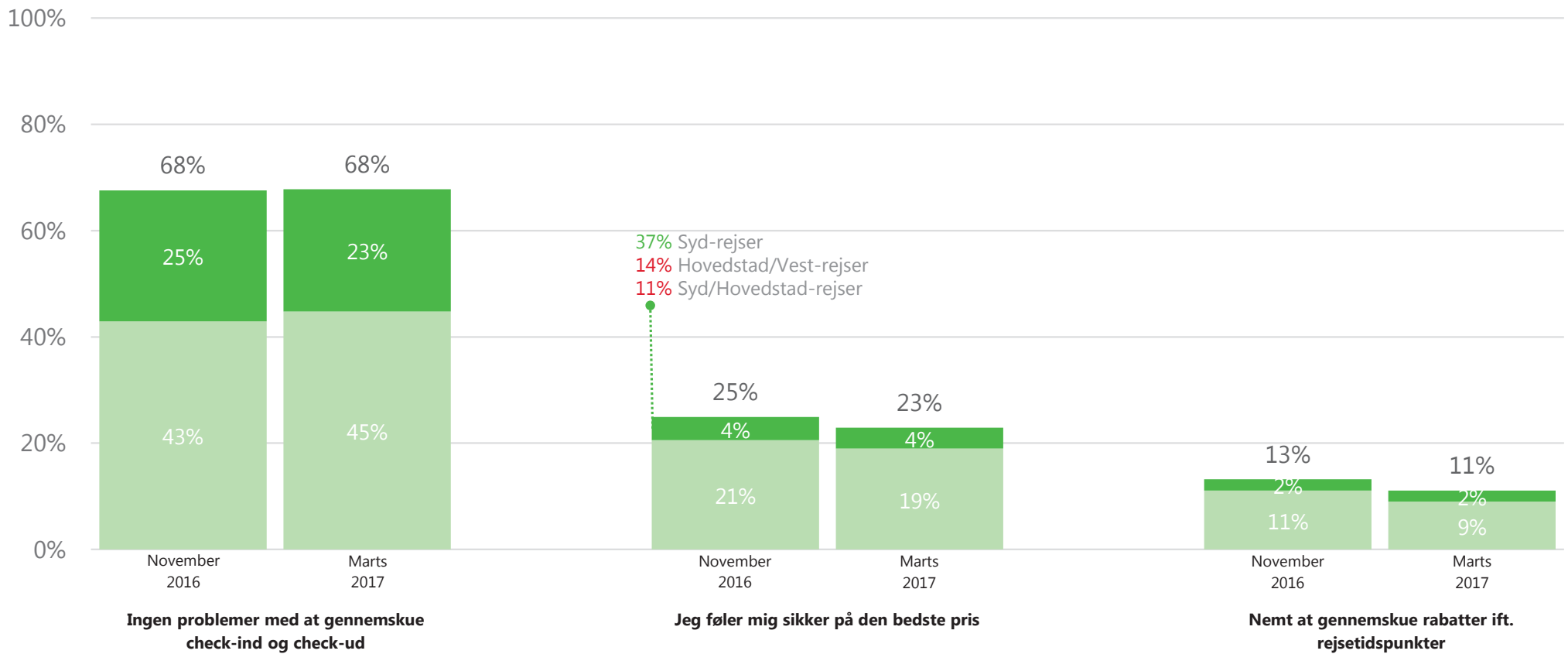
# BILLET/KORT

Der er ingen ændringer fra baseline-målingen til midtvejsmålingen, når man fokuserer på om man har oplevet at købet en billet for senere at finde ud af, at man kunne have fået en billigere billet.



# REJSEKORT

De fleste har ingen problemer med at gennemskue reglerne for check-ind og check-ud. Knap ¼-del føler sig sikre på den bedste pris med Rejsekortet og omtrent hver tiende synes, det er nemt at gennemskue rabatter, hvis man vælger at rejse på bestemte tidspunkter.



"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=1705 Rejsekortbrugere (Baseline-måling)  
n=1904 Rejsekortbrugere (Midtvejs-måling)

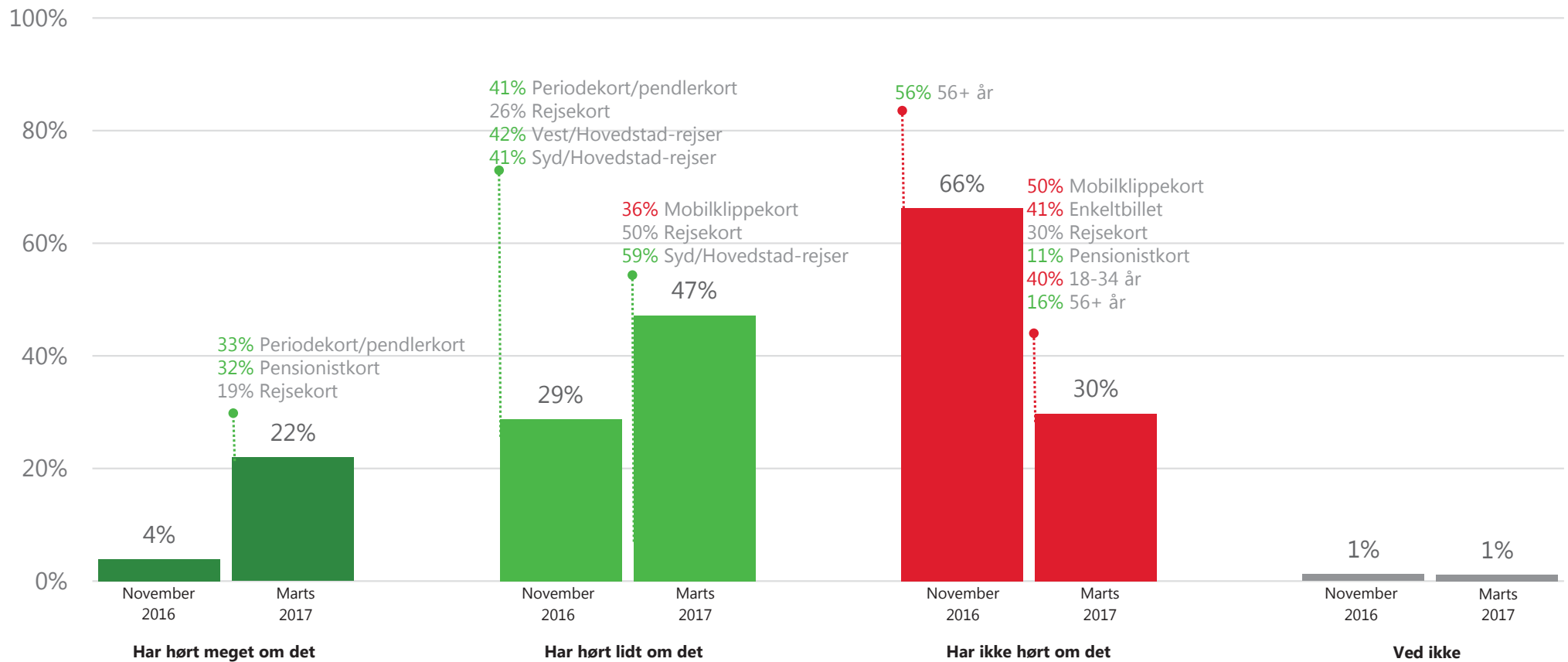


A photograph of a bus interior, showing passengers seated and looking out the windows. The image is overlaid with a red tint. The text "TAKST SJÆLLAND – KENDSKAB OG HOLDNING" is written in large, white, bold, sans-serif capital letters across the center of the image.

# TAKST SJÆLLAND – KENDSKAB OG HOLDNING

# TAKST SJÆLLAND

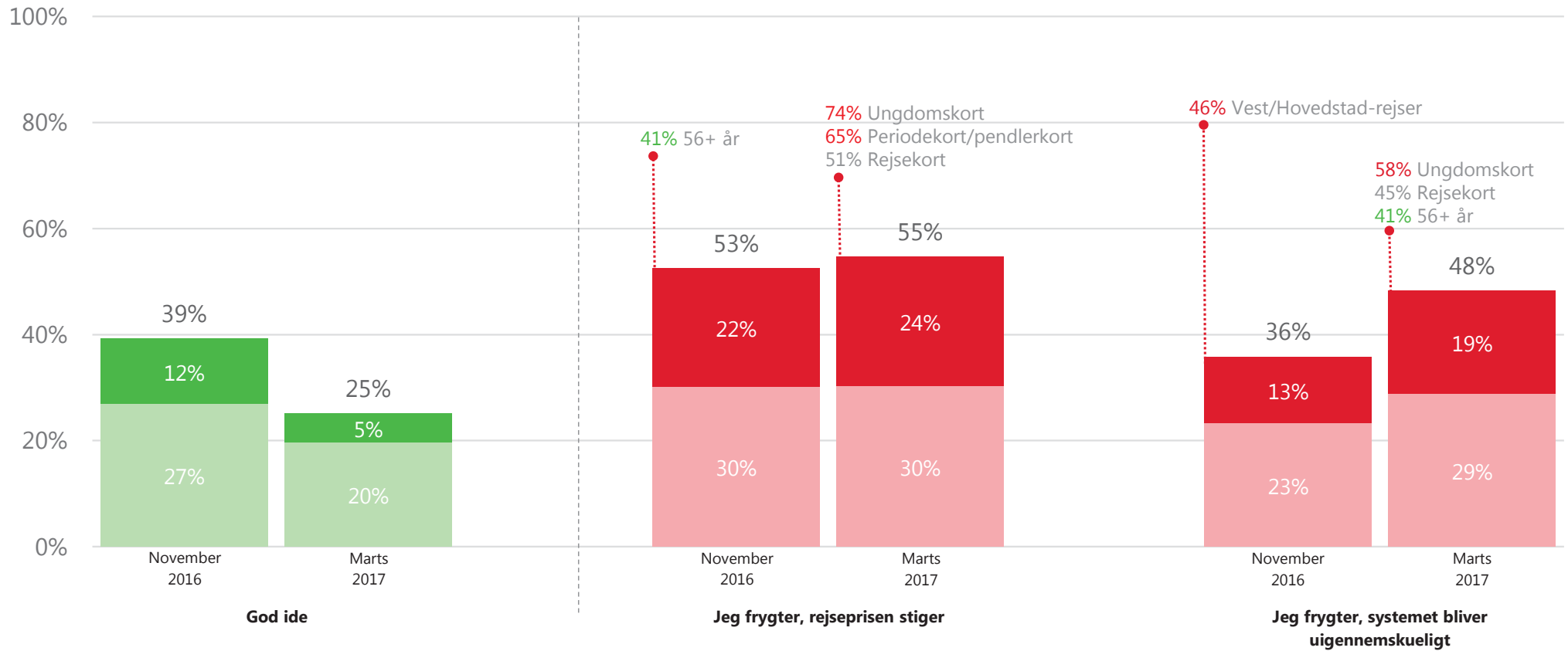
En markant større andel har hørt om Takst Sjælland i midtvejs-målingen sammenlignet med baseline-målingen. Næsten 70 % har hørt om Takst Sjælland I denne måling, mens det kun var omtrent 35 % I base-linemålingen.



n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)

# TAKST SJÆLLAND

I midtvejs-målingen er der markant færre der synes Takst Sjælland er en god idé sammenlignet med baseline-målingen. En større andel synes/frygter at systemet er blevet uigennemskueligt efter Takst Sjælland blev implementeret.



"Ved ikke" medtaget

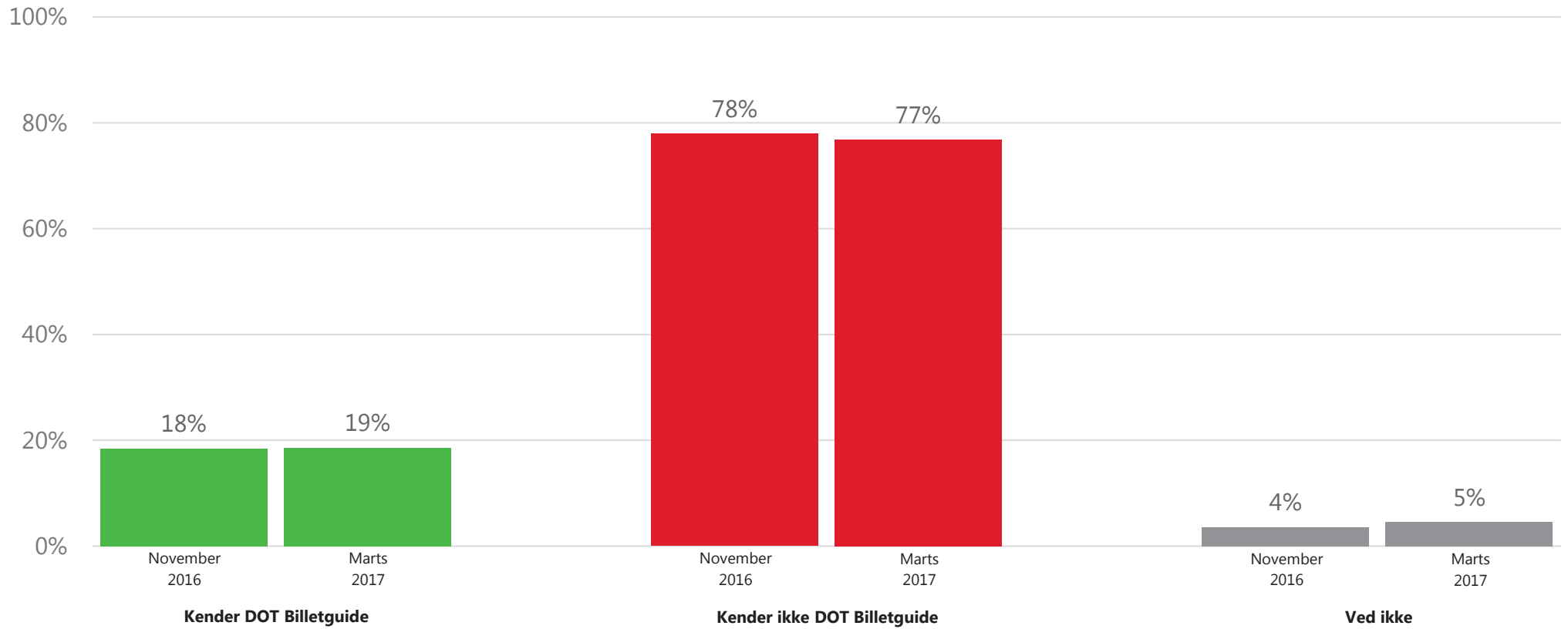
■ Enig ■ Meget enig

n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)



# DOT BILLETGUIDE

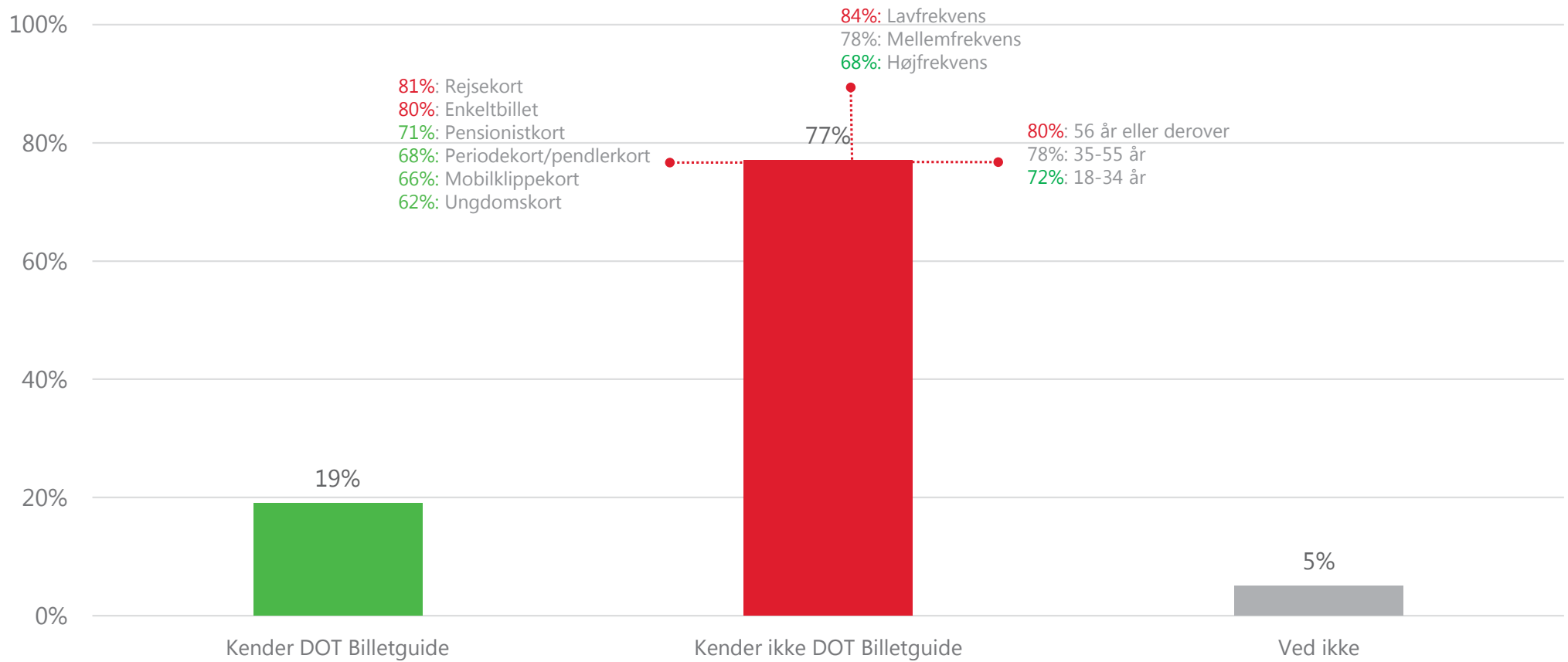
Kendskabet til DOT Billetguide er uændret fra baseline-målingen til midtvejs-målingen. Knap 20% har således kendskab til DOT Billetguide.



n=2012 (Baseline-måling)  
n=2223 (Midtvejs-måling)

# DOT BILLETGUIDE

Kendskabet til DOT Billetguide er lavest blandt de lavfrekvente kunder og blandt de kunder der primært anvender rejsekort og enkeltbilletter.

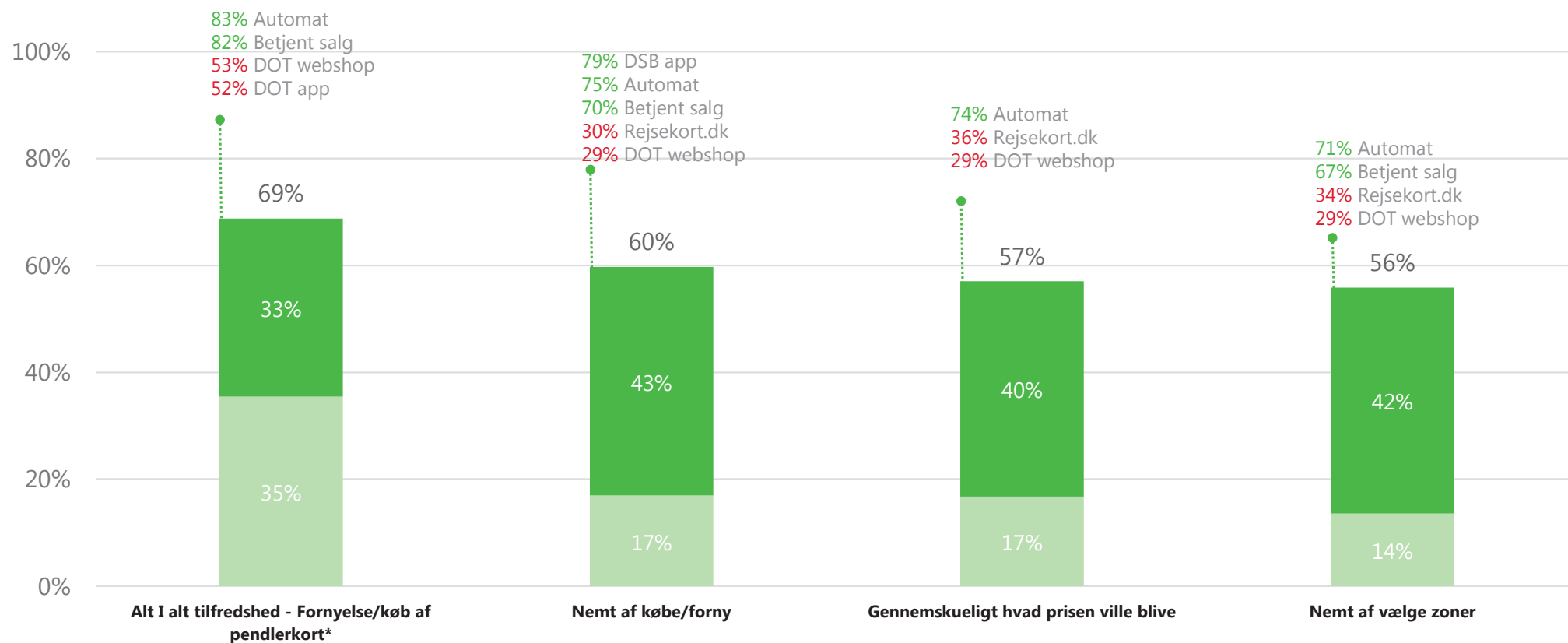


A photograph of a bus on a road, overlaid with a red tint. The bus is white with a dark roof and has the number '731' and the word 'Hamb' visible on its front. The road is paved and has a white line on the left side. There are trees and fields in the background. The text 'FORNYELSE AF PENDLERKORT' is written in large, white, bold, sans-serif capital letters across the center of the image.

# FORNYELSE AF PENDLERKORT

# KØB/FORNYELSE AF PENDLERKORT

Dem der har fornyet eller købt et pendlerkort efter Takst Sjælland blev implementeret den 15. januar 2017, er generelt tilfredse med fornyelsesprocessen. Tilfredsheden er højest blandt dem der har fornyet i automaten eller i betjent salg, mens tilfredsheden er lavet blandt dem der har fornyet det via DOT webshop eller Dot app'en.



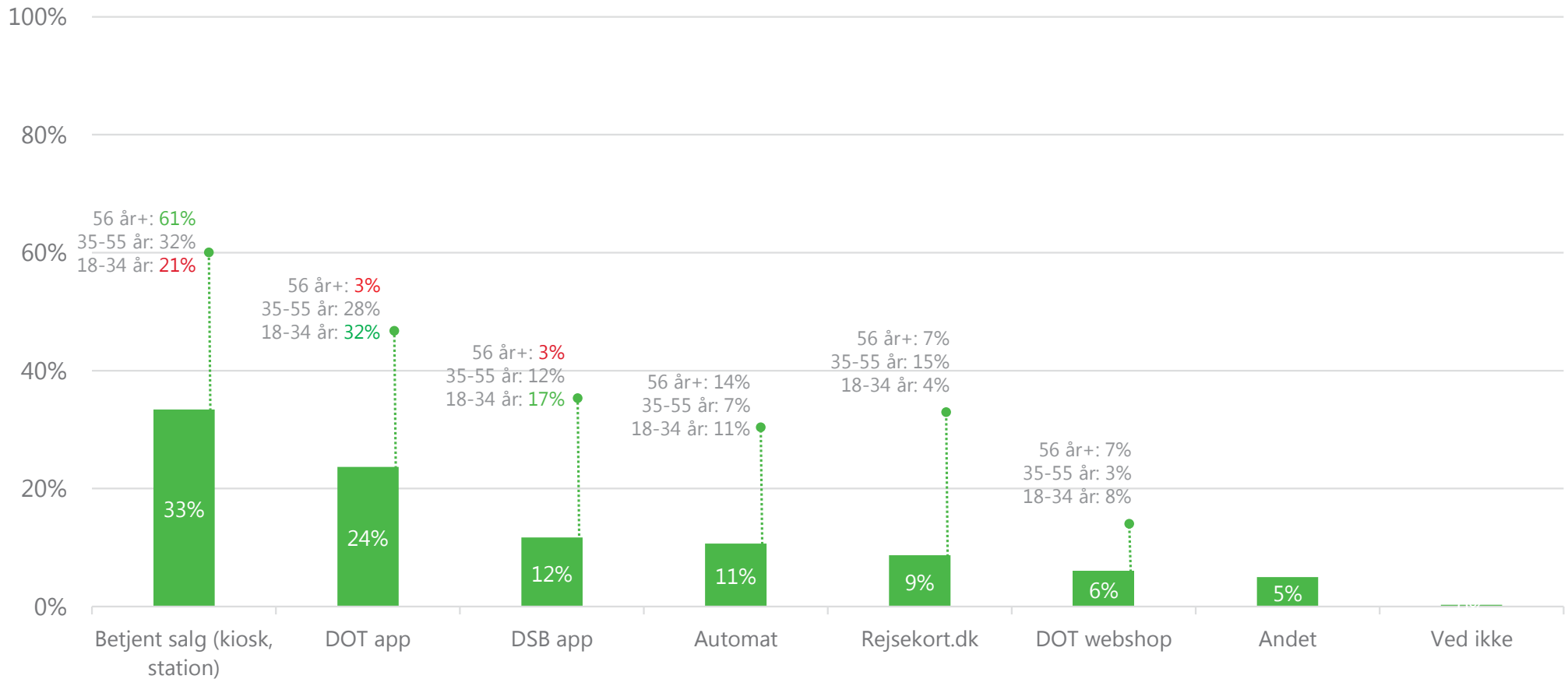
\*Andel "Meget tilfredse" og "Tilfredse"  
"Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=337 (Midtvejs-måling)

# HVORDAN KØBES/FORNYES PENDLERKORTET?

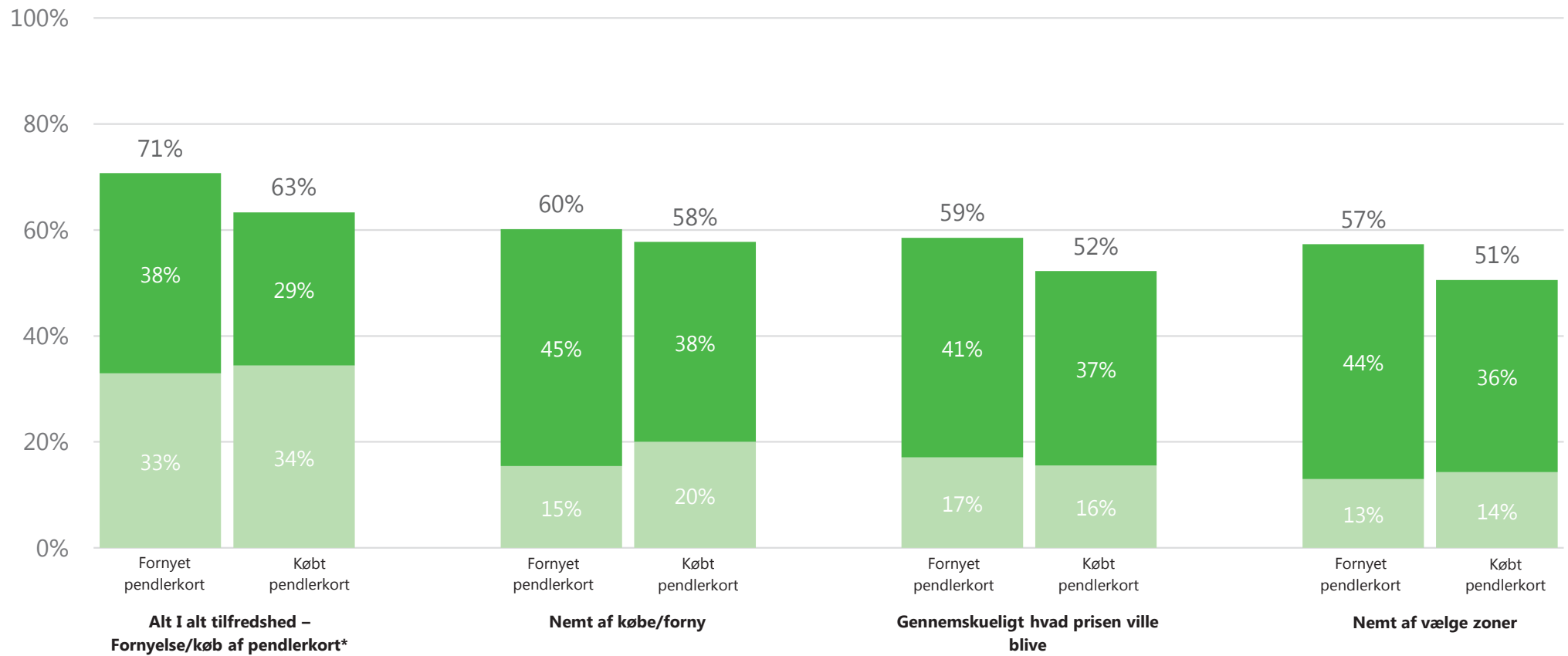
De ældre på 56 år+ køber/fornyser forholdsvis deres kort ved betjent salg, mens den yngste aldersgruppe mellem 18-34 år anvender apps.



n=337 (Midtvejs-måling)

# KØB/FORNYELSE AF PENDLERKORT

Resultaterne fra foregående side er her opdelt på henholdsvis køb af pendlerkort og fornyelser af pendlerkort. Den generelle tendens er, at man er mere tilfreds med processen, hvis man har prøvet den før.



\*Andel "Meget tilfredse" og "Tilfredse" "Ved ikke" medtaget

■ Enig ■ Meget enig

n=246 (Fornyet pendlerkort)  
N=91 (Købt pendlerkort)



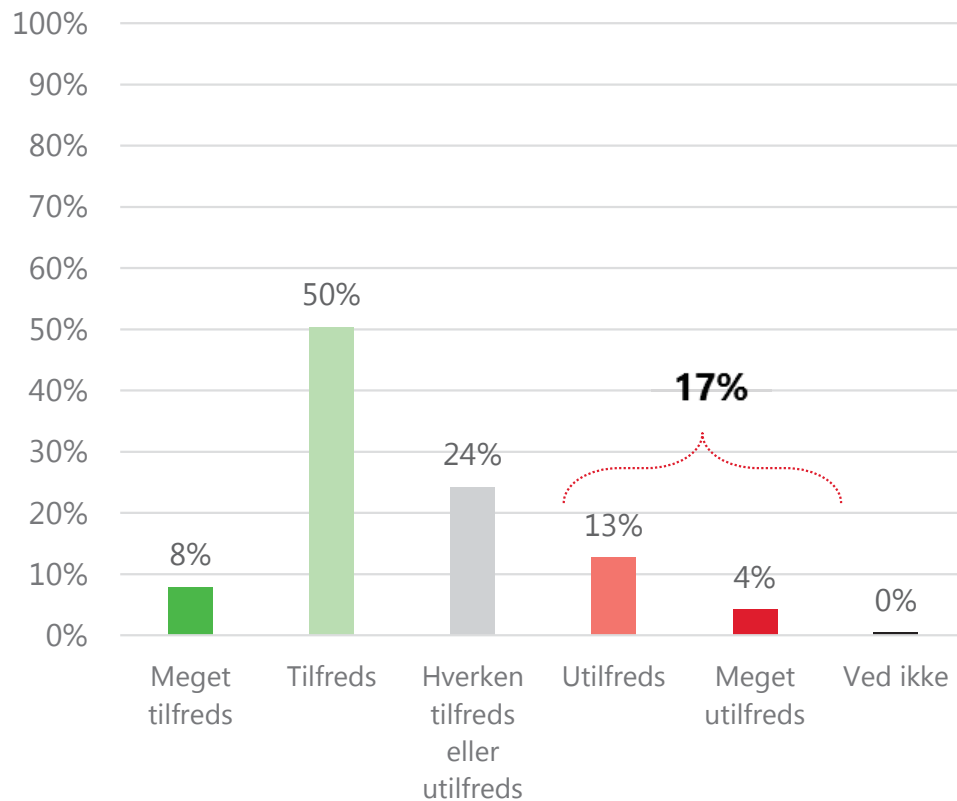
A photograph of a road with trees and a building in the background, overlaid with a red tint and white text.

**DE UTILFREDSE –  
GENERELT OG MED  
TAKST SJÆLLAND**

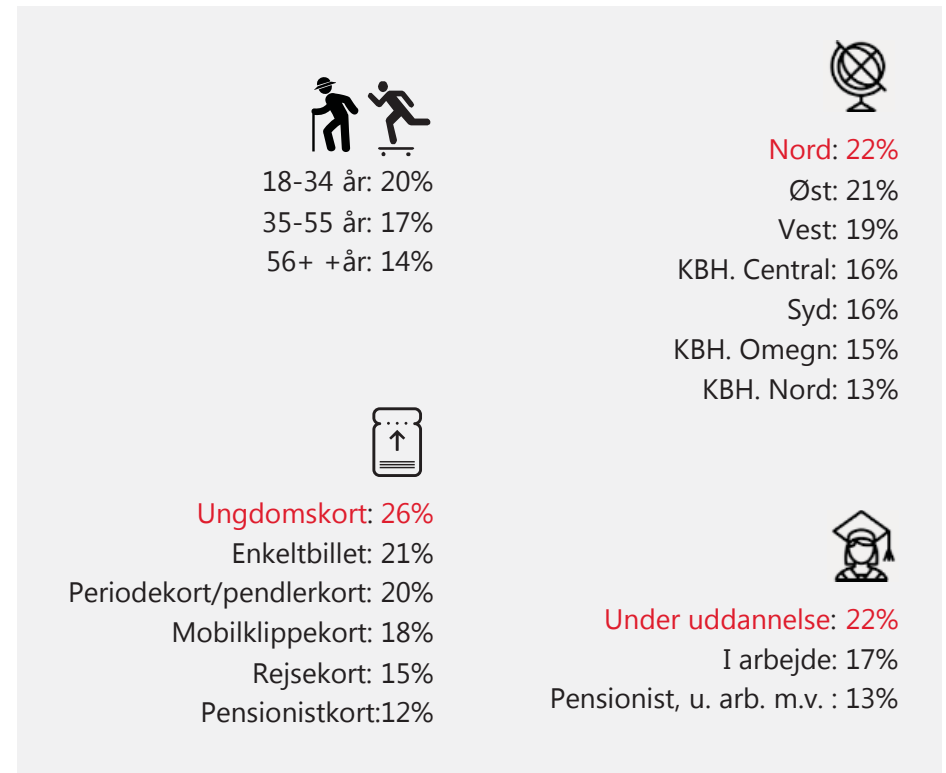
## HVEM ER DE UTILFREDSE?

Gruppen under 34 år har flest, de er utilfredse med at rejse med kollektiv transport- den ligger marginalt højere end gennemsnittet. Det skyldes især, at de utilfredse i høj grad findes blandt brugere af ungdomskort og folk under uddannelse. Der er desuden flere generelt utilfredse i områderne Nord og delvist Øst.

Hvor tilfreds eller utilfreds er du generelt med at bruge offentlig transport



n=2223 (Midtvejs-måling)

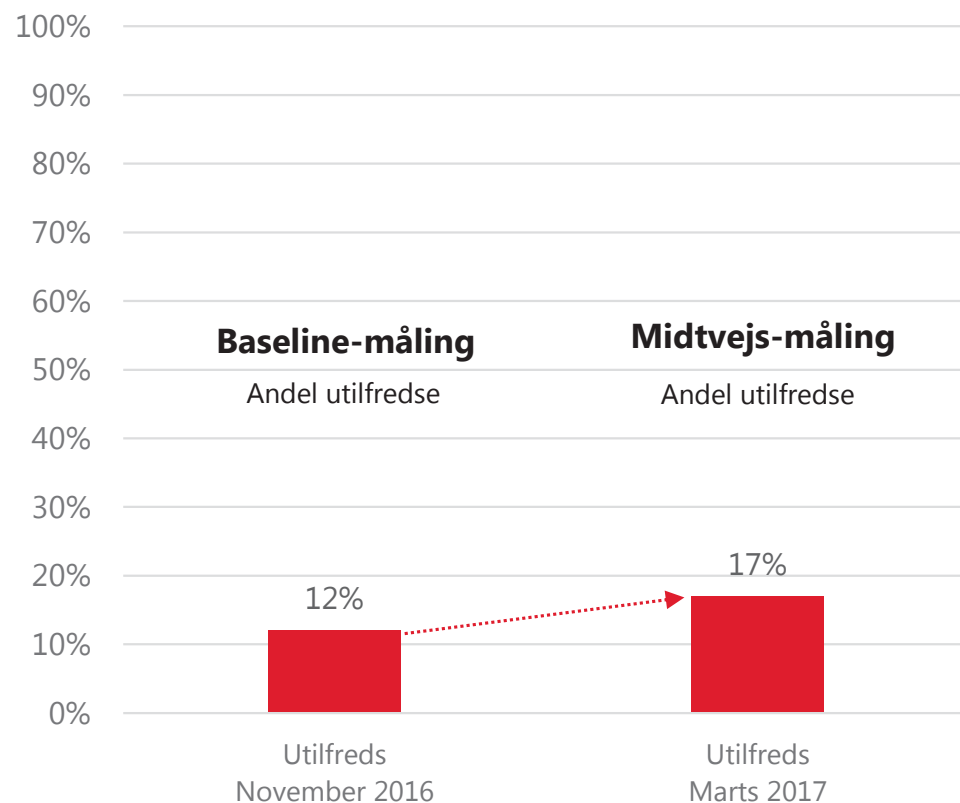




# UDVIKLING FRA BASELINE-MÅLING TIL MIDTVEJS-MÅLINGEN

Flere i midtvejs-målingen er utilfredse med at bruge kollektiv transport sammenlignet med baselinemålingen. Der ses især en udvikling blandt den yngre målgruppe.

Generel tilfredshed med at bruge offentlig transport



18-34 år: **13% → 20%**  
 35-55 år: **15% → 17%**  
 56+ år: **10% → 14%**



Under uddannelse: **13% → 22%**  
 I arbejde: **13% → 17%**  
 Pensionist, u. arb. m.v.: **10% → 13%**



Ungdomskort: **14% → 26%**  
 Enkeltbillet: **21% → 21%**  
 Periodekort/pendlerkort: **17% → 20%**  
 Mobilklippekort: **15% → 18%**  
 Rejsekort: **11% → 15%**  
 Pensionistkort: **7% → 12%**

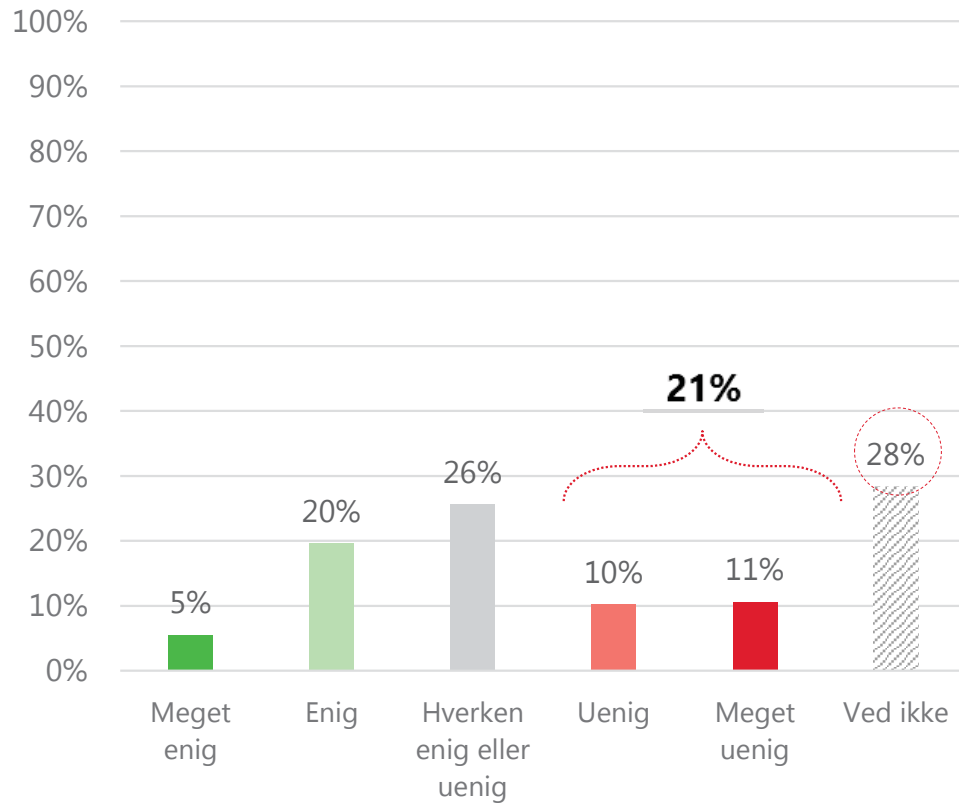


Nord: **18% → 22%**  
 Øst: **12% → 21%**  
 Vest: **14% → 19%**  
 KBH. Central: **10% → 16%**  
 Syd: **20% → 16%**  
 KBH. Omegn: **13% → 15%**  
 KBH. Nord: **18% → 13%**

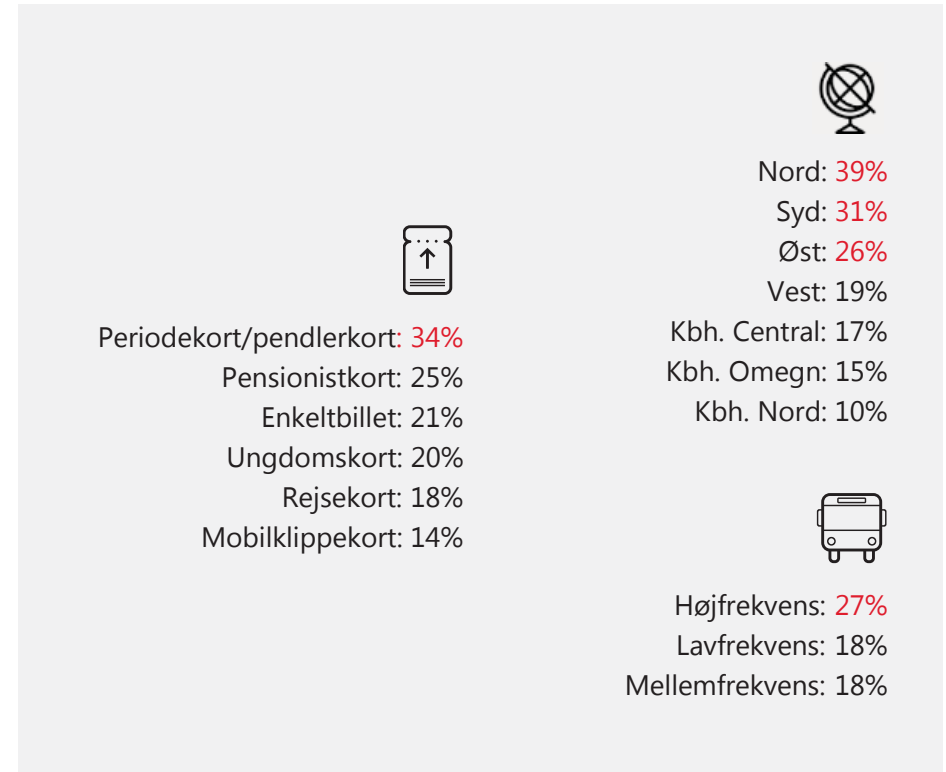
# HVEM SYNES IKKE, AT TAKST SJÆLLAND ER EN GOD IDÉ?

Det er især de højfrekvente rejsende, der ikke synes om Takst Sjælland som ide. Det falder sammen med, at de ofte rejser på periodekort/pendlerkort. Her er utilfredsheden meget højere end blandt andre billettyper. Geografisk findes utilfredsheden med Takst Sjælland som ide især i Nord, Syd og Øst.

Takst Sjælland er en god idé



n=2223 (Midtvejs-måling)





# BILAG

## BILAG

På siden 'Overblik – Sammenfatning af områder' vises de samlede besvarelser af spørgsmål inden for de forskellige områder. Indeksene er et uvægtet gennemsnit af andelen, der har svaret 'Enig' og 'Meget enig' på spørgsmålene. Nedenfor fremgår hvilke spørgsmål, indeksene hver for sig består af.

Indeks	Spørgsmål
Forståelse af zonesystemet – enkelt og gennemskueligt	Zoner enkle – lokalområde Zoner enkle – generelt Nemt at gennemskue – vant rejse Nemt at gennemskue – uvant rejse Zoner udviklede (vendt om)
Priser – gennemskuelige	Nemt at gennemskue – lokalområde – vant rejse Nemt at gennemskue – lokalområde – uvant rejse Nemt at gennemskue – generelt – vant rejse Nemt at gennemskue – generelt – uvant rejse Pris som forventet Overrasket over prisen – rejser uden for lokalområde (vendt om)
Sammenhæng mellem pris og zone/rejse	Sammenhæng – rejselængde og pris Sammenhæng – prisen for sammenlignelige rejser Logisk sammenhæng – priser og zoner – generelt
Nemhed i valg/køb af billet/kort	Nemt at vælge billet/kort – vant rejse Nemt at vælge billet/kort – uvant rejse Nemt at anskaffe/købe billet/kort – vant rejse Nemt at anskaffe/købe billet/kort – uvant rejse
Sikkerhed i valg af billet/kort – bedste og billigste	Sikker på gyldigheden af billet/kort Alt-i-alt sikker på, at jeg bruger mest passende billet Sikker på største fleksibilitet på rejsen med valgte billet/kort Sikker på laveste rejsepris med valgte billet/kort



**EPINION AARHUS**

Hack Kampmanns Plads 1-3  
8000 Aarhus C , Denmark  
T: +45 87 30 95 00  
E: aarhus@epinion.dk

**EPINION KØBENHAVN**

Ryesgade 3F  
2200 Copenhagen N, Denmark  
T: +45 87 30 95 00  
E: copenhagen@epinion.dk

---






[www.epinionglobal.com](http://www.epinionglobal.com)

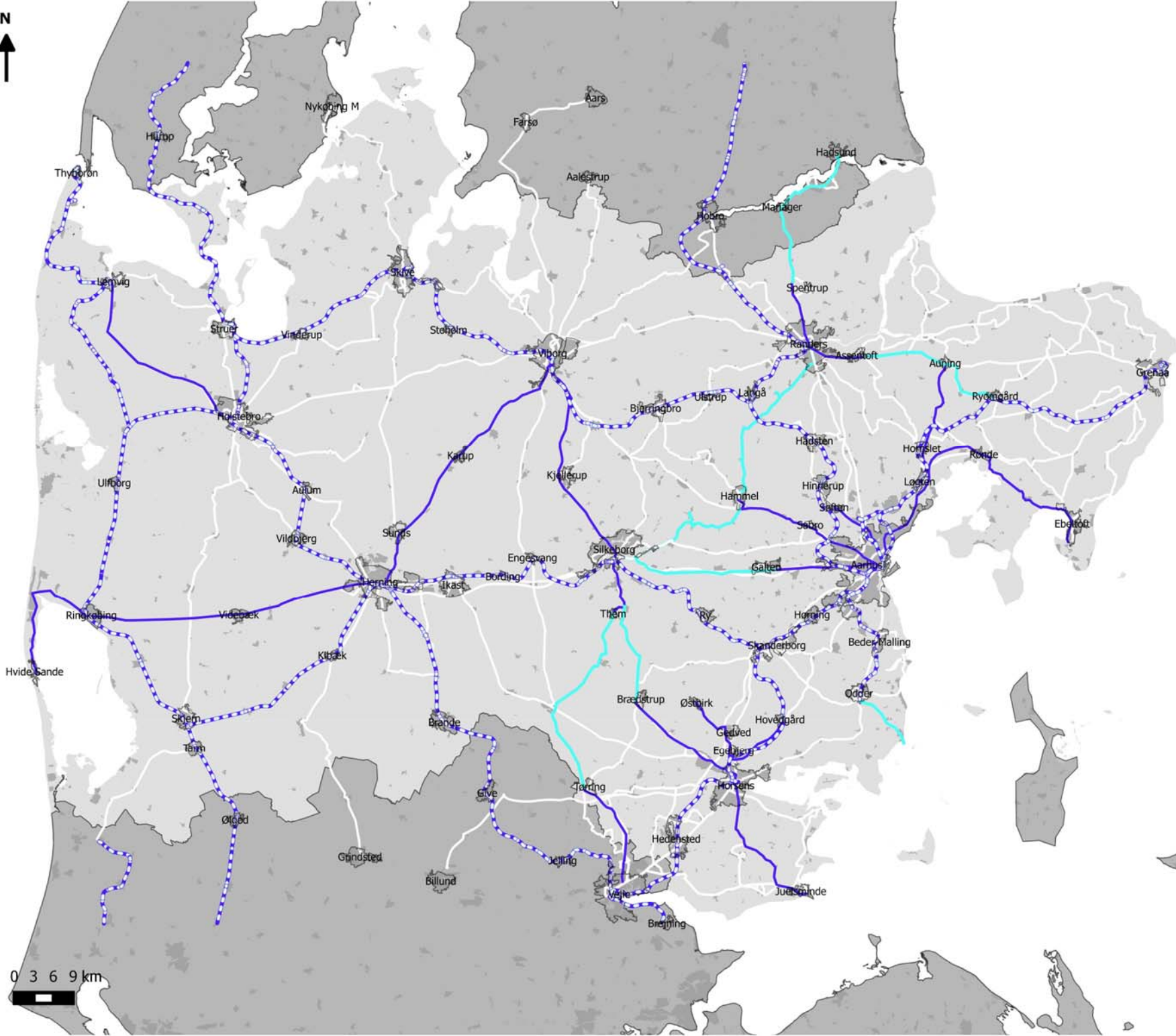


# Midttrafik trafikplan

Hovednet bus og tog  
(Version 16.8)

## Signatur

-  Hovednet
-  Vigtige strækninger til hovednet
-  Øvrige større strækninger
-  Togstrækninger
-  Byer +2000 indbyggere



# Kollektiv trafikplan for Region Midtjylland 2017 – 2021(2030)

## Baggrund

Trafikstyrelsen udarbejder i henhold til lov om trafikskaber i løbet af 2016 en ny statslig trafikplan 2016 - 2030 til afløsning af den nuværende statslige plan der dækker perioden 2012 – 2027.

*§ 8. Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik..”*

I henhold til Bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v. §1, stk. 2. skal ”den statslige trafikplan udarbejdes for at sikre god koordination mellem planerne for den statslige, regionale og lokale offentlige servicetrafik og for at give trafikskaberne mulighed for at indrette planerne for deres trafik i forhold til den statslige offentlige servicetrafik.”

Trafikskaber skal på baggrund af statens trafikplan udarbejde en trafikplan for trafikskabets område.

*§ 9. Trafikskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikskabet, jf. § 5. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.*

Midttrafiks nuværende trafikplan dække perioden Trafikplan 2013 – 2017 og der skal derfor udarbejdes en ny plan der dækker perioden 2017 – 2021.

Bestemmelsen i lov om trafikskaber om trafikskabernes udarbejdelse af en trafikplan blev i 2015 ændret således at sidste punktum i ovennævnte § 9 blev tilføjet. I bemærkningerne til lovforslaget hedder det:

*”For at skabe et mere stabilt rutenet inden for trafikskabets geografiske område, hvor ansvaret mellem kommuner og regioner sættes i mere forudsigelige og stabile rammer, foreslås det, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetoverslag.*

*Der skal 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.*

*Det strategiske grundlag skal ses som en form for aftale mellem kommuner og regioner i trafikskabet, hvor de over for hinanden har lagt sig fast på dette grundlæggende rutenet, som kommuner og regioner efterfølgende vil kunne arbejde ud fra i forbindelse med planlægningen af øvrige ruter.*

*Med forslaget fastlægges de overordnede principper for rutenettet ud fra en længere planlægningshorisont end det er tilfældet med planlægningen af bustrafikken i dag.”*

Lovændringen blev fulgt op i bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v. § 2, som nu lyder:

*Stk. 2. Trafikskabernes plan skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag, der udarbejdes i samspil med de*



*overordnede principper. De overordnede principper skal fastlægges ud fra en længere planlægningshorisont og indeholde 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.*

Stk. 3. Trafiksekskaberne skal i udarbejdelse af deres trafikplan tage udgangspunkt i den statslige trafikplan.

Lovændringen får betydning for den nye trafikplan. Der må i højere grad lægges vægt på, at trafikplanen mere konkret beskriver de overordnede principper for rutenettet og strategien for udviklingen af nettet.

Den statslige plan for udvikling af banetrafikken sætter rammerne for den regionale trafik, og de opgaver den skal løse. Banetrafikken og især den regionale trafik sætter så igen rammerne for de opgaver, der skal løses af lokalruterne og i bybustrafikken.

Det foreslås derfor at hovedindholdet af trafikplanen bliver status og fremtidig udvikling af rutenettet herunder flexitur og teletaxa, mens andre emner såsom miljø, kommunikation, realtid, billet- og takstpolitik m.v. evt. samles i en forretningsplan for Midttrafik.

Det foreslås endvidere, at det længere tidsperspektiv i statens trafikplan afspejles i Midttrafiks trafikplan

## **Forslag til hovedindhold i trafikplanen**

### **Analysen**

Der udarbejdes en statusredegørelse for den kollektive trafik i Region Midtjylland, som beskriver:

1. Togtrafikken med passagertal på strækkningsniveau og udviklingen i passagertallet
2. Det regionale rutenet med passagertal på ruteniveau og udviklingen i passagertallet
3. Den kommunale bybustrafik og lokalruter med passagertal og udviklingen i passagertallet (m.h.t. udviklingen i passagertallet i de regionale ruter og bybusserne overgår Midttrafik til automatiske tællinger i 2016-2017, hvilket kan gøre det usikkert at sammenligne med tidligere tællinger)
4. Forventninger/fremskrivninger af passagerudviklingen i forskellige dele af regionen ud fra data for den demografiske udvikling og generelle tendenser i forhold til brug af kollektiv trafik.
5. Status for kundetilfredshed (passagerpulsens evt. andre undersøgelser)

Herudover udarbejdes med udgangspunkt i Transportvaneundersøgelsen og evt. data fra landstrafikmodellen en analyse af den kollektive trafikandel for rejser i bybusområderne bybuskommunerne og mellem større byområder.

Specielt for Aarhusområdet anvendes denne analyse til en vurdering af potentialer for at øge den kollektive trafikandel.

### **Indhold af trafikplanen**

1. Baggrunden for Trafikplan 2017 – 2021 (2030)
2. Kort status for trafikplan 2013 – 2017 (bilag)
3. Status for den kollektive trafik i Region Midtjylland (bilag ovennævnte statusanalyse)
4. Hovedindhold i statens trafikplan 2016 – 2030



- Hvad betyder den statslige trafikplan i Region Midtjylland
  - Hvilke ønsker er der til den fremtidige togtrafik (Skal også afleveres i forbindelse med høringen i.f.m. den statslige trafikplan)
5. Udvikling af det regionale rutenet i planperioden
    - Forslag til et regionalt hovednet med en overordnet beskrivelse af serviceniveauet i dette net
    - Supplerende regionale ruter
  6. Særlig fokus på Aarhusområdet
    - Letbaneudbygningen og bybusnettet
    - Potentialer for at øge den kollektive trafikandel
  7. De øvrige bybuskommuner
    - Benchmark i.f.t. kollektiv trafikandel, passagertal, passagerkilometer, økonomi
    - Planer for udvikling af bybussystemerne
  8. Planer for udvikling af lokalruter flextur og teletaxa

Herudover foreslås to temaer.

Tema 1: Busprioritering, BRT og fremkommelighed i bybuskommunerne

Tema 2: Samarbejde om styrkelse af mobiliteten på tværs af transportformer

## **Organisering**

Trafikplanen skal godkendes af Midttrafiks bestyrelse efter høring hos Region Midtjylland og kommunerne.

Arbejdet forankres i Midttrafiks afdeling for Rådgivning og mobilitet.

Trafikstyregruppen fungerer som styregruppe for udarbejdelsen.

Der etableres en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Region Midtjylland (1) og kommunerne (3)

**Tidsplan** (Der kan være noget om kommunalvalg i 2017, der skal tages stilling til)

Følges tidsplanen fra 2013, så blev trafikplanen besluttet sendt i høring i august 2013 og vedtaget i oktober 2013.

Det foreslås at samme tidsplan følges.

**Fra:** [Peter Hermansen](#)  
**Til:** [Jens Erik Sørensen](#); [Hovedpostkasse Midttrafik](#)  
**Cc:** [Ole Sørensen](#); [Per Elbæk](#); [Niels-Jørgen Danielsen](#); [Henning Salling](#); [Per Tankred Holm](#); [Hanne-Marie Sieg Sørensen](#); [Claus Meldgaard](#)  
**Emne:** VS: Kollektiv trafik  
**Dato:** 23. august 2017 16.01.02  
**Vedhæftede filer:** [image002.png](#)  
**Prioritet:** Høj

---

Til Midttrafik - til orientering

Vi har sendt nedenstående mail til kommunerne med orientering om Regionsrådets behandling d.d. af Midttrafiks budget for 2018, samt om at regionen på fredag den 25. august orienterer Kontaktudvalget om udskydelse af de varslede regionale reduktioner på rutenettet. I forbindelse hermed fremlægges forslag om at udvide arbejdet i trafikstyregruppen med Midttrafiks trafikplan 2018-2021.

**Venlig hilsen**

**Peter Hermansen**

T: +45 7841 1819  
M: +45 29 630 638  
E: [Peter.Hermansen@ru.rm.dk](mailto:Peter.Hermansen@ru.rm.dk)  
Regional Udvikling • Region Midtjylland  
Skottenborg26 • DK-8800 Viborg

**midt**  
regionmidtjylland

**ÅRHUS-2017**  
EUROPEAN CAPITAL  
OF CULTURE

---

**Fra:** RU Sekretariatet for Regional Udvikling (Afdelingspostkasse)  
**Sendt:** 23. august 2017 15:38  
**Til:** Kommuner  
**Emne:** Kollektiv trafik  
**Prioritet:** Høj

Til videre formidling.

Regionsrådet har i dag den 23. august vedtaget Midttrafiks budget for 2018, inkl. en overskridelse på 35,8 mio. kr. i forhold til regionens budgetramme. Beslutningen indebærer, at omfanget af regionale ruter og busafgange forbliver uændret i 2018, og at budgetunderskuddet skal findes ved besparelser på andre områder på Regional Udviklings budget.

På møde i Kontaktudvalget på fredag den 25. august orienterer regionen om udskydelse af de varslede planer om reduktioner på det regionale rutenet. Der fremlægges forslag til, at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen i KKR regi, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og i kommunerne fra og med budget 2019. Det er vigtigt, at der inden for de fremtidige økonomiske rammer sikres den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.

**Med venlig hilsen**

**Jette Salling**  
Chefsekretær  
Tel. +45 7841 1101

Mob. +45 2148 1866

[jette.salling@ru.rm.dk](mailto:jette.salling@ru.rm.dk)

Regional Udvikling • Region Midtjylland  
Skottenborg 26 • DK-8800 Viborg

**midt**  
regionmidtjylland

**ÅRHUS-2017**  
 EUROPEAN CAPITAL  
OF CULTURE



## Orientering til Midttrafiks bestyrelse om arbejdet i Midttrafiks Tilgængelighedsforum 2017

### Baggrund

*Midttrafik skal bidrage til at øge mobiliteten i samfundet og til at få flere til at benytte den kollektive trafik, så trængsel og miljøbelastning kan reduceres.*

*Det er derfor Midttrafiks mål, at så mange som muligt, som ved egen eller andres hjælp kan komme frem til stationen eller stoppestedet, også skal kunne komme med bussen. Hvor dette ikke er muligt, tilbyder Midttrafik alternative individuelle muligheder for transport i form af handicapkørsel og Flextur.*

*Midttrafik ønsker et bredt fokus på tilgængelighed for at sikre adgang til den kollektive trafik på tværs af handicapgrupper. Når flere kan og vil bruge den kollektive trafik øges Kundetilfredsheden, og et tilgængeligt transportsystem vil være hurtigere og opleves mere fleksibelt for kunderne.*

*På bestyrelsesmødet den 12. december 2014 tiltrådte bestyrelsen indstillingen om en tilgængelighedspolitik og etableringen af et tilgængelighedsforum.*

### Formål

- *At skabe et forum for dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen og Midttrafik omkring tilgængelighed i den kollektive trafik*
- *At arbejdet med tilgængelighed fremadrettet bør tænkes ind i udviklingsprojekter og udbudsrunder, hvor det afdækkes, hvilke krav det er muligt at stille inden for de udbuddets rammer, og hvor det er praktisk muligt, hvad angår afviklingen af bustrafikken*
- *Det er en målsætning for Midttrafik, at have løbende fokus på udviklingen af nye måder at øge tilgængeligheden på eller at afprøve løsninger, der kan give øget tilgængelighed i den kollektive trafik. Behovet for afprøvning af tiltag eller nuværende løsninger vil være en del af drøftelserne i tilgængelighedsforummet*

### Opgaver

Tilgængelighedsforummet giver input til Midttrafiks rådgivning af bestillerne, i forbindelse med udviklingen af tilgængeligheden i den kollektive trafik.

Forudsætningen for at initiativer gennemføres, er godkendelse og finansiering hos den enkelte bestiller.

### Afgrænsning

- *Tilgængelighedsforummet har ingen beslutningskompetence – beslutninger træffes i Midttrafiks bestyrelse*
- *Der behandles sager af generel interesse – ikke enkeltsager*

### Deltagere

Danske Handicaporganisationer	3 repræsentanter
Ældresagen	2 repræsentanter
Kommunal repræsentant	1 repræsentant
Midttrafik	3 repræsentanter

## Status for emner Midttrafiks tilgængelighedsforum, det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger

D. 29. april 2015 blev det første møde i tilgængelighedsforummet afholdt, og der er siden afholdt fem møder, hvor forskellige emner har været drøftet. De indkommende ønsker og ideer er blevet vurderet, nogle har allerede kunne ændres, andre har lange fremtidsudsigter, og kræver at bestillerne kommer på banen, og nogle er muligvis ikke hensigtsmæssige at gennemføre. Dette notat vil viderebringe de ønsker der har været fremsat, og sætte fokus på mulige områder for øget tilgængelighed i fremtidens kollektive trafik.

Det har været et vigtigt punkt for forummets medlemmer, at tilgængelighed tænkes bredt, og at der ikke kun fokuseres på enkelte grupper. Derfor er der også et element af logisk tilgængelighed, og ikke kun den fysiske, da personer med kognitive og psykiske udfordringer også ønsker at benytte den kollektive trafik. Tilgængelighed er derfor ikke kun fysiske tiltag.

Det skal herunder også bemærkes, at den kollektive trafik nok aldrig kan blive for alle. En erfaring der både er kendt fra udlandet, men som forummets medlemmer også selv gør opmærksom på. Der vil altid være nogle, hvor det fortsat vil være nødvendigt med en visitation til handicapkørsel. Handicapkørslen skal ses som et supplement til den almindelig kollektive trafik.

Det kan både være grundet svære fysiske handicaps eller kognitive problemstillinger, at nogle personer visiteres. Midttrafik har ingen indflydelse på dette område, men bemærker at kommunerne har mulighed for at visiterer indenfor alle handicapgrupper.

Transport og bygnings ministeriet udtaler; *det er op til den enkelte kommune at bestemme hvilke grupper af borgere, de vil give denne ekstra service. Kommunerne skal i den forbindelse selvfølgelig opstille nogle retningslinier for hvem, der kan få den ekstra ydelse og de opstillede retningslinier skal være saglige, overholde lighedsgrundsætningen o.lign.*

Punkterne herunder er delt op i; det konkrete ønske, status på hvad der er gjort og evt. videre arbejde, herunder også forummets anbefalinger.

### Tilgængelighed på hjemmeside og apps

**Ønske:** Der er fremsat ønske om en mere enkel forside med færre informationer og større overskuelighed på hjemmesiden generelt. Herudover også en bedre søgemaskine og nemmere tilgængelighed til information.

**Status:**

Midttrafik har lanceret en ny version af [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk) den 29. marts 2017.

Baggrunden for relanceringen er et ønske om at skabe en hjemmeside, der er mere enkel, intuitiv og overskuelig for alle brugere.

I hele udviklingsforløbet har der været stor fokus på prioritering af indhold og brugervenlighed. Designet og opbygningen er lavet ud fra en grundig analyse af den viden vi har om, hvad kunderne søger mest, og hvad de forskellige målgruppers behov er. Herudover er farver og kontraster tænkt med i udviklingen, og Midttrafik har stillet krav om, at leverandøren laver et design, der lever op til gældende tilgængelighedskrav. Fx er alt tekst læsbart for digitale hjælpeværktøjer, og der er ikke længere tekst i grafik og infobokse.

Ud over nyt design af forside og undersider, er der blevet arbejdet meget med forbedringer af tekster og indhold på hele hjemmesiden. Teksterne er gjort mere simple, og er opbygget med fokus på, at informationen skal være tilpasset den målgruppe, der er tale om.

Søgefunktionen på hjemmesiden er også forbedret. Søgeresultatet opdeles nu efter emne, og der er en lille hjælpetekst til hvert søgeresultat, der gør det let at finde det rigtige link. Herudover er der placeret en søgefunktion på flere undersider, for at hjælpe brugerne med hurtigt at kunne finde det, de søger efter. Det gælder fx under køreplaner og glemte sager.

Udvikling og vedligehold af hjemmesiden har fortsat stort fokus. Vi ønsker at fastholde den enkle og intuitive opbygning, også når der tilføjes nyt indhold eller nye værktøjer.

Forud for at hjemmesiden blev lanceret, fik repræsentanter fra Midttrafik's tilgængelighedsforum mulighed for at teste og kommentere.

### **Midttrafik app til betaling af busrejser**

Repræsentant fra Midttrafik's tilgængelighedsforum har været inddraget i en følgegruppe under udviklingen af denne app.

Der er desuden stillet krav om at app'en, så vidt muligt, skal overholde de internationale retningslinjer for tilgængelighed (WCAG 2.0) på minimum AA-niveau.

På mødet blev det fremført, at appen til klippekort og betaling af busbilletter skaber irritation og forvirring. For det første er der en besværlig adgangskode, hvilket er uforståeligt for forummets medlemmer når Flextrafik og NemID tillader brug af pinkode. Desuden er der for mange unødvendige mellembilleder, hvilket kun giver usikkerhed. Det sker desuden at chauffører/ kontrollører, tager telefonen ud af hånden på kunderne, hvilket medlemmer i forummet finder uacceptabelt.

Midttrafik gennemførte i november/december 2015, en undersøgelse blandt forskellige kundegrupper i forhold til Flextrafik app'en. Hvad oplevede kunderne der fungerede godt, og hvor var der mulighed for forbedringer.

### **Gennemførte forbedringer til Flextrafik's bestillings app**

- Hjælp-side
- Specialadresser-side
- Skærmlæserunderstøttelse
- Felt til navn
- Opret kunde-knap

### **Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:**

Der vil ske en løbende udvikling af Flextrafik's betalings app, hvor alle trafikskaberne og FlexDanmark har indgået et samarbejde om løbende udvikling af bestillings app'en.

Tilgængelighedsforummet anbefaler, at der generelt sker en løbende udvikling og forbedring af hjemmesiden og diverse apps med henblik på øget tilgængelighed. Der vil særligt blive set nærmere på de problematikker der opleves i forbindelse med billet appen med input fra tilgængelighedsforummet.

I løbet af sommeren vil livemap blive tilgængeligt på en selvstændig app, så det også via app bliver muligt at følge rejsen på mobiltelefon.

## Forbedrede betalingsmuligheder bl.a. på app og i Flextrafik

**Ønske:** Der er fremsat ønske om andre betalingsmuligheder, bl.a. ønske om brug af VISA elektron, som psykisk udfordrede ofte bruger. Eller betaling via fx mobile pay.

### Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:

- I løbet af sommeren 2017 forventes, at Midttrafik kan tilbyde yderligere betalingskort v. online og app bestilling af Flextur.
- I løbet af sommeren 2017 forventes, at Midttrafik kan tilbyde handicapkunder betaling med samme typer betalingskort, som benyttes v. Flextur.
- Fra køreplansskiftet sommeren 2017 forventes, at Midttrafiks betalings app kan benyttes som betalingsmiddel v. teletaxa og naturligvis også i de almindelig rutebaserede busser.

Midttrafiks tilgængelighedsforum anbefaler, at der generelt sker en løbende udvikling og forbedring af betalingsmulighederne med henblik på øget tilgængelighed.

## Lettere bestilling af bl.a. rejsekort

**Ønske:** Der har været ønske om at finde en løsning, så det bliver lettere at bestille rejsekort. Det nævnes desuden, at nogle manualer kan udformes som videoer, hvilket henvender sig til en anden målgruppe.

### Status:

Opgaven er et Rejsekortprojekt som skal kunne anvendes af alle brugere af Rejsekortet. Ønsket er videregivet til rejsekortet. Der er desuden mulighed for, at Rejsekort kan bestilles via Midttrafik, som er behjælpelig med oprettelse via MT kundecenter.

### Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:

Midttrafiks Tilgængelighedsforum anbefaler, at der løbende følges op over for Rejsekort Danmark vedr. uhensigtsmæssigheder i bestilling af rejsekort

## Kollektiv trafik som et samlet tilbud:

**Ønske:** Der er fremsat ønske om, at der skabes en mere samlet markedsføring for den kollektive trafik og særligt Flextrafik. Herunder muligheden for at se sammenhæng imellem de forskellige kørselstilbud. Der synes at være en manglende synlighed omkring ordningerne med Flextur og handicapkørsel. Ønske om et kort og at de indarbejdes i rejseplanen.

### Status:

Markedsføringen er i høj grad op til bestillerne, som selv forestår den lokale markedsføring af den kollektive trafik. Det er derfor ikke et område for Midttrafik. Der bliver lavet en generel og overordnet branding/markedsføring i Midttrafik, men denne dækker hele regionen.

Midttrafik har udarbejdet en generel handicapfolder, som udsendes til samtlige nye handicapkunder, samt til visitatorer i Region Midt. Det vil aldrig blive relevant, at markedsføre handicapkørsel, som er en visiteret kørsel.

Ligeledes har Midttrafik udarbejdet en generel Flexturfolder, som udsendes til samtlige kommuner i Region Midt. I forhold til markedsføring af Flextur, så er det den enkelte kommune som afgør, hvordan og hvor meget information de ønsker at give til deres borgere. Midttrafik

har udarbejdet skabeloner for markedsføring af Flextur, som bestillerne kan benytte. Det er den enkelte kommune, som skal finansiere evt. markedsføring af Flextur.

Trafikselskaberne i Danmark forventes i 2018 at færdigudvikle "Den Samlede Rejse" (DSR) hvor flexture fra knudepunkter i den kollektive bus- og togtrafik vil fremgå af og vil kunne bestilles via Rejseplanen. Pilotprojekter er sat i drift i Nordjylland.

Midttrafik og bestillerne vil herefter tage stilling til indførelsen af DSR i Midttrafiks område.

Parallelt hermed arbejder flere trafikselskaber på at integrere forskellige mobilitetsløsninger så de samles i en rejseplanlægger. Nordjyllands Trafikselskab vil eksempelvis integrere taxa og samkørselsmuligheder (GoMore) i Rejseplanen. Midttrafik følger sammen med de øvrige trafikselskaber de forskellige tiltag m.h.p., at der gerne skal opnås fælles løsninger. Flere af Midttrafiks bestillere herunder Aarhus Kommune har vist interesse for projektet.

### **Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:**

I forbindelse med senere beslutning om Midttrafiks tilslutning til Den Samlede Rejse bemærker tilgængelighedsforum, at muligheden for bestilling af en flextur i forbindelse med en bus-/togrejse direkte via Rejseplanen vil øge tilgængeligheden i den kollektive trafik.

Midttrafik afventer pt. et pilotprojekt i Jammerbugt kommune omkring mulighederne for en mere samlet rejse via rejseplanen. Det handler bl.a. om at kunne koble flexkørsel og bus sammen og også kunne betale hele rejsen på samme tid.

Medlemmerne af tilgængelighedsforum bakker desuden op om en harmonisering af priserne på Flex.

### **Information i bussen ved stoppesteder og knudepunkter:**

**Ønske:** Der er fremsat forskellige ønsker omkring information i busserne (og letbanen). Blinde har svært ved at orientere sig i bussen, fordi oplæsningen er svær at høre, personer med psykiske udfordringer har problemer med at følge ruten og personer i kørestol har svært ved at orientere sig, fordi skiltningen med stoppesteder sker bag dem, når de sidder med ryggen imod kørselsretningen.

Der er endvidere ønske om bedre information omkring omstigning, da det mindsker tilgængeligheden, når overskueligheden mangler. Det kan både påvirke personer med psykiske udfordringer, men også de fysiske, fordi de måske skal gå længere. Der ønskes desuden større skrift på tavlerne.

**Status:** Der er overvejet forskellige muligheder for bedre information. En mulighed er kommunikation, hvor der anvendes elektroniske skilte og stoppestedsannoncering. Eller en individuel kommunikation, hvor der indarbejdes i app'en en mulighed for oversigt over stoppesteder, ruteforløb, busankomst m.m.

Midttrafik har udviklet Midttrafik live, hvor bussens position opdateres hvert 10 – 15. sekund. Her er det muligt at følge bussens rute og placering. Midttrafik live er pt. som web model og tænkes at blive udviklet som en app i sommeren 17.

Midttrafik har besluttet, at der ikke opsættes større skærme i busserne fremadrettet (dog fortsat information om næste stop). Midttrafiks strategi er, at udvikling af services sker, hvor kunderne tilgår via egne medier, som via Midttrafik live og denne udvikling sker med baggrund i kundeønsker.



Der arbejdes på nuværende tidspunkt på at lave et nyt kort over busserne i Aarhus. Der vil være fokus på de store knudepunkter, og hvor det er muligt at skifte imellem busserne. Det nye oversigtskort er brugertestet og har været vist frem for en fokusgruppe. Tilgængelighedsforums medlemmer blev tilbudt at deltage i denne proces. Claus Jørvang deltog.

Der vil i den forbindelse med nyt rutekort også blive lavet zoom af udvalgte knudepunkter, så der fremkommer bedre information om, hvor busserne er placeret. Dette kort bliver lanceret, når den nye trafikplan bliver implementeret. Kortet vil være at finde i bussen, på hjemmesiden og ved stoppesteder.

I forbindelse med udformningen af nyt kort vil der også blive udarbejdet en ny oversigt over, hvor busserne holder i hhv. Park Alle og på busterminalen. Den endelige placering er stadig i proces. Oversigten findes også online.

Det har været drøftet, om der skal laves i system som i Aalborg, hvor de forskellige holdepladser gives et nummer eller et bogstav. Dette vil blive en opgave for de enkelte bestillere.

Det har desuden været drøftet, om der skal laves mere detaljerede kort over flere knudepunkter.

#### **Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:**

- Det er planen, at erfaringerne fra udarbejdelse af nyt kort til Aarhus skal udbredes til resten af regionen. Der vil være fokus på at bruge et let genkendeligt design, som kendes fra andre områder.
- Midttrafik live skal gøres tilgængelig i en app løsning

Tilgængelighedsforum anbefaler, at Midttrafik fortsat arbejder med at udbrede displays i busserne med angivelse af næste stop og stoppestedannoncering i bybusserne, og at Midttrafik opprioriterer arbejdet på området omkring information om skift og omstigningsforhold m.h.p. at få en bedre logisk tilgængelighed og bedre information omkring omstigningsforhold ved større trafikknudepunkter. Der er allerede planer om forbedringer på dette punkt i Midttrafik, hvor visningen i livemap vil rettes mod stander, men forummet ønsker også en bedre skiltning på bl.a. stationer og terminaler. Evt. en elektronisk skiltning som derved nemt kan ændres.

Det anbefales også, at der arbejdes hen imod en audio funktionen i livemap, så også blinde kan følge med i rejsen. Det findes også ønskeligt at det audiotivt

#### **Fysiske stop**

**Ønske:** Der er fremsat ønske om mere tilgængelige stoppesteder – både på landet og i byerne. Der ønskes hævede kantsten og bedre læmuligheder.

**Status:** Tilgængelighedsprincipper indarbejdes i stoppestedsmmanual, og inddrages i den rådgivning, Midttrafik yder bestillere i forbindelse med stoppested- og terminalprojekter.

Randers kommune gennemfører et forsøg, hvor en række forbedringer af den fysiske tilgængelighed på stoppestederne afprøves på en udvalgt strækning (rute 2, 10 og 11). Erfaringerne herfra indarbejdes i Midttrafiks stoppestedsmmanual.

Randers Kommunes politikere besluttede primo 2016, at der skal laves et nyt bybusnet i Randers by. Det nye bybusnet er dog indtil videre udsat til september 2018.

For ikke at få ændret stoppesteder, som følgende viser sig at skulle nedlægges/sammenlægges på ny placering, arbejdes der på nuværende tidspunkt videre med udgangspunkt i de stop, der med vished ikke sker noget med. Det gælder busterminalen og stoppet ved Randers station.

I januar 2017 er lavet jordbundsprøver på bybusperronen for at fastslå, hvordan den nye overdækning skal funderes. Det viser sig at bunden på stedet er ret blød, så for at kunne fundere den nye løsning, som skal punktfunderes, skal der rammes 16 meter lange stolper ned en række steder på perronen.

Forslag fra leverandøren til indretning af ny overdækning, som vil give bedre passage på bybusperronen, er sendt til kommunen i april 2017. Det er planen at forslaget skal drøftes med busselskaberne, kommunens tilgængelighedskonsulent og Midttrafik.

Midttrafik har generelt fokus på tilgængelighed i de projekter, som Midttrafik er involveret i bl.a. stationerne på Grenåbanen og Herning busterminal, hvor der har været inddraget tilgængelighedsrådgiver. Der er et generelt ønske om at blive bedre på dette felt så tilgængeligheden øges.

Det bliver desuden nævnt, at alene i Randers er der over 1000 stop og derfor må være forståelse for, at processen tager tid. Det er heller ikke alle stop der bruges lige meget, og der vil derfor være størst fokus på de mest benyttede stoppesteder.

#### **Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:**

Tilgængelighedsforum anbefaler, at der sker en opprioritering af Midttrafiks rådgivning inden for udformning af stoppesteder, busterminaler, kombinationsrejseanlæg m.v. med fokus på tilgængelighed og tryghed for passagererne. Indretningen af stoppesteder og især omstigningsforhold er et meget vigtigt element i tilgængelighed og det står meget tilbage at ønske, i hvert fald i Aarhus. Direktionen har allerede valgt at sætte mere fokus på emnet, men forummet ønsker mere pres på kommunerne.

Det anbefales derfor, at Midttrafik er mere udfarende i forhold til kommunerne m.h.t. rådgivning om det gode stoppested m.v.

Forummet foreslår, at det undersøges hvorvidt det er muligt at oprette en pulje til stoppesteder, så fx det bedste stoppested kunne præmieres og der derved kunne komme mere fokus på det gode stop.

## **Tilgængelighed for kørestolsbrugere i busser**

**Ønske:** Mange busser er ikke tilgængelige for bl.a. kørestolsbrugere, da de er monteret med manuelle ramper, men det er påpeget, at brugen af disse er begrænset, da det er en forudsætning, at kunden er selvhjulpne, fx ved at have egen hjælper med. I de regionale busser er tilgængeligheden værre pga. højgulvsbusser. Der er desuden et ønske om bedre plads til kørestole.

#### **Status:**

*Assistance på busser med manuelle ramper.*

Det er drøftet, hvordan bestillere og Midttrafik kan understøtte brugen af de manuelle ramper. En mulighed kunne være en ordning, hvor kunden kan rekvirere assistance til at komme på og af bussen. Randers Kommune er positivt stemt over for et forsøg, hvor kunden kan ringe på forhånd og anmelde sin tur og bestille hjælp til at komme på og af bussen. Assistancen kunne enten udføres af busselskabets eller den enkelte bestillers personale.

Det er fortsat uklart, hvorvidt en bybuschauffør overhovedet *må* hjælpe en kørestolsbruger ombord på bussen pga. arbejdsmiljøregler, og om chaufføren i så fald skal have specielle instruktioner (fx kursusbevis) for at hjælpe en handicappet – herunder forskel på vægt og størrelse af kørestole, eller stigninger fra gadeplan op i bussen.

Hertil kommer andre udfordringer med løsningen:

- Chaufføren forlader sit sæde og efterlader dermed pengebeholdning og rejsekortudstyr
- Chaufføren forlader bussen i tomgang
- Ordningen kan medføre et skred i køreplanen

I forhold til Midttrafiks kontrakter med busselskaberne er det ikke et krav, at de skal hjælpe. En undersøgelse viser, at de øvrige trafikselskaber ikke tilbyder denne hjælp. Med baggrund i de udfordringer, som der er for chaufførerne, kan der ikke arbejdes med dette ønske, medmindre der kan findes en acceptabel løsning for såvel kørestolsbrugere som chauffører.

#### *Elektriske ramper.*

Midttrafik har stillet sig positivt overfor at gennemføre en test med installation af elektriske ramper på en rute, såfremt en bestiller ønskede at deltage. Et tilsvarende projekt har været defineret i Movias tilgængelighedsforum. Fynbus indsætter bus med elektrisk rampe i drift.

Movia afviklede en demonstration med to busfabrikater med elektrisk rampe på Toftegårds Plads med deltagelse af medlemmer i deres tilgængelighedsforum samt repræsentanter fra relevante afdelinger.

Demonstrationen viste nogle uhensigtsmæssigheder, bl.a:

- Chaufførbetjening versus selvbetjening af udstyr. Knappen var svært tilgængelig for kunden.
- Hældning på rampe for stejl til manuel kørestol, så der var fortsat behov for assistance.
- Sikkerheden i forhold til øvrig trafik (cyklister, fodgængere mv.) usikker.

Movias tilgængelighedsforum besluttede på baggrund af demonstrationen at afvente erfaringerne fra Fynbus.

Der installeres elektriske ramper i de 2 bybusser i Grenaa fra køreplansskiftet 2017.

Midttrafik foreslår, at der laves en forsøgsordning med chaufførhjælp i en af bybuskommunerne. Der er dog ikke umiddelbart opbakning til dette i forummet.

#### *Lav entré på regionalruter:*

Linje 100 der bl.a. kører i Aarhus vil som den første regionale bus få laventre. Der har desuden været forsøgt udbud i Horsens med option om lavgulv på de regionale ruter, men dette blev fravalgt af Region Midtjylland pga. økonomi.

#### **Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:**

- Tilgængelighedsforums medlemmer afviste, at der laves en forsøgsordning i Randers med at tilkalde assistance. Der arbejder derfor ikke videre med denne løsning.
- Problemstillingerne omkring chaufførernes hjælp til manuelle ramper skal fortsat afklares.

- Chaufførerne i Aarhus vil blive uddannet til at hjælpe demente.
- Der installeres elektriske ramper i bybusserne i Grenå. Midttrafik følger erfaringerne fra Grenaa, og i lighed med Movia følger Midttrafik ligeledes erfaringerne fra Fyn, før der overvejes yderligere forsøg i Midttrafiks område. Anbefalingen er derfor at afvente erfaringerne fra de to byer.

Tilgængelighedsforum anbefaler, at mulighed for laventrébusser indarbejdes i fremtidige udbud, særligt på ruter med nærhed til de store byer.

## Bedre komfort på lange rejser

**Ønske:** Der er fremsat ønske om bedre komfort på de lange rejser – der nævnes særligt toiletter i letbanen.

**Status:** Det er blevet vurderet, at toiletter i letbanen er en løsning som kun få vil benytte sig af, og at det tager pladsen fra andre funktioner, herunder vil også pladsen til kørestole. Endvidere er der betydelige driftsmæssige udfordringer med håndteringen og tømning på depoterne.

Der etableres toiletter på en række stationer på Odderbanen og Grenaabanen

### Videre arbejde:

Der arbejdes ikke videre med dette punkt da beslutningen er truffet. Toiletter vil være at finde på stationerne.

## Mulighed for at reservere plads i bussen og markering af specielle pladser

**Ønske:** Der er fremsat ønske om, at det bliver muligt for personer med psykiske udfordringer at bestille en plads i bussen og at denne plads desuden markeres/skærmes af fra andre. På den måde får den rejsende mere ro, hvilket kan være en udfordring for nogle personer i myldretiden, hvor der er mange med bussen.

**Status:** Der er på nuværende tidspunkt en markering af særlige pladser til handicappede, og disse må også benyttes af psykisk handicappede. I letbanen, hvor der også har været nævnt problemer med for store rum, anbefales det, at personerne med psykiske udfordringer benytter de bagerste eller forreste dele af vognen, som ikke er flexrum. Alternativt må der i alvorlige tilfælde henvises til Flextrafik, hvor det netop er muligt, at få transport under roligere forhold.

### Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:

Det anbefales at hente inspiration fra andre lande til, hvordan handicap kan markeres som andet end fysisk handicap. På den måde kan også de personer med fx kognitive problemer benytte de reserverede pladser i bussen mere legalt. I dag skiltes der med kørestol, men dette piktogram er ikke gældende for alle.

Det anbefales også at undersøge muligheden for en evt. afskærmning med armlæn eller lignende, som også kan hjælpe andre personer som har behov for støtte eller mere ro.

## Løsningsmulighed for dem der ikke kan huske at checke ud

**Ønske:** Der er fremsat ønske om, at personer med psykiske udfordringer fritages for bøde ved manglende check ud på rejsekortet. Pap periode kort findes problematisk, fordi nogle kun rejser få gange og har svært ved at betale for et periodekort. Dette fremhæves særligt som et problem for de unge med kognitive problemstillinger, som har fået tildelt kontanthjælp og derfor har en lav indtægt.

**Status:** Papkortet til pendlere bevares, og der arbejdes på at indføre periodekort på Rejsekortet. Dette forventes til marts 2018 hvor takst vest forventes at træde i kraft. Med periodekortet er det muligt at udlade check ud, da kortet er gyldigt til et aftalt antal zoner. Kortet er ikke gyldigt til kørsel udenfor disse zoner og derfor er check ud ikke interessant for rejsens betaling.

### **Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:**

Ønsket tages med i arbejdet om at indføre periodekort på Rejsekortet og Midttrafik følger udviklingen her.

## Tryghed ved at rejse med bus

**Ønske:** Selvom Tilgængelighedsforummet ikke skal varetage enkelt gruppers hensyn, får gruppen af demente større og større fokus i samfundet og der ønskes derfor at give de demente en hjælpende hånd, så de kan færdes i det kollektive trafiksystem. Erfaringer herfra kan viderebringes til andre grupper.

**Status:** Midttrafik har i juni 2017 indgået to konkrete samarbejdsaftaler og søgt om puljemidler om hjælp til demente med tre kommuner.

1. Skive og Viborg kommuner (stor kampagne overfor buskunder og chauffører "vi har brug for rejsevenner")
2. Aarhus kommune (mærkningsordning)

Får Midttrafik og de tre kommuner tildelt puljemidlerne igangsættes et arbejde med kampagner for ordningerne. Viborg og Skive Kommuner samt Midttrafik indgår et samarbejde vedr. demensvenlig kollektiv transport, og hvordan man gennem undervisning, vejledning og oplysningskampagner bedre kan hjælpe demente, der har brug for hjælp.

Det er allerede besluttet og igangsat, at alle ca. 2.500 buschauffører i Midttrafiks område får undervisning i demens, herunder hvordan de skal forholde sig, hvad de kan gøre mv.

Undervisningsmaterialet er udarbejdet i samarbejde med Alzheimerforeningen.

Derudover har Midttrafik indledt et samarbejde med Østjyllands Politi, hvor buschauffører kan være behjælpelige med at identificere demente, som er kommet for langt væk fra hjemmet eller lignende. Dette vil mærkningsordningen supplere.

### **Det videre arbejde og tilgængelighedsforums anbefalinger:**

Hvis puljeansøgningerne imødekommes drøftes mulighederne i Tilgængelighedsforummet.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
17. august 2017	1-00-1-14	Per Elbæk	<a href="mailto:pel@midttrafik.dk">pel@midttrafik.dk</a>	2147 8676

## Referat fra 7. møde i Tilgængelighedsforum

**Mødetid** 15. august 2017 kl. 15.30 – 16.30

**Sted** Midttrafik, Søren Nymarksvej 3

**Mødedeltagere** Claus Bjarne Christensen, Danske Handicaporganisationer  
Jørgen Ahler, Danske Handicaporganisationer  
Pia Vogelius, Danske Handicaporganisationer  
Claus Jørvang, Ældre Sagen  
Ejgil Andreasen, Ældre Sagen  
Jan Ravn Christensen, 1. næstformand i Midttrafiks bestyrelse  
Jens Erik Sørensen, Direktør  
Ole Sørensen, Midttrafik  
Merete L. Nielsen, Midttrafik  
Per Elbæk Midttrafik (Referent)

**Dagsorden** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:

1. Præsentation af deltagerne
2. Med udgangspunkt i formålet for forummet drøftes:
  - Status på emner gennem arbejdet jf. udarbejdet gennemgang
  - Status på mål og ønsker til forummets funktion og arbejde
  - Indhold til orienteringspunkt til bestyrelsen
  - Det fremtidige arbejde

### 2. Drøftelse af mål og fremdrift i arbejdet i forummet

Drøftelserne gik rundt om arbejdet og ønsker til arbejdet i forummet. Referatet bygges op om hovedemnerne:

#### Udbyttet af arbejdet i Forummet:

Medlemmer af forummet fra organisationerne gav udtryk for, at resultaterne af arbejdet i forummet er for begrænset, og at der ønskes mere konkrete handlinger og et højere ambitionsniveau. Når der kommer forslag fra gruppen, henviser Midttrafik ofte til, at det er kommunerne som har det økonomiske ansvar og forummet savner, at Midttrafik er mere aktive i at presse på.

Der var enighed om, at forbedringer for kunder generelt i Midttrafik, også kommer brugere fra organisationerne til gode, men at Midttrafiks tiltag oftest mangler et tilgængelighedssyn.

Jan Ravn mente, at Midttrafiks live app. er et godt tiltag, også for organisationernes medlemmer og det aftales, at Midttrafik forsøger at forbedre live app'en, således informationsniveauet på stationerne øges, og de enkelte busruters afgangssted angives. Projektet startes når Midttrafik har fuld ud integreret et nyt køreplanssystem, forventeligt til sommer 2018.

Jens Erik Sørensen orienterede om, at Midttrafik netop nu gør en større indsats for at hjælpe demente i den kollektive trafik. Der er indgået aftale med Skive og Viborg kommuner om søgning af puljemidler til en informationskampagne "Vi har brug for rejsevenner", for at få andre til at hjælpe demente. Samtidig er der søgt om puljemidler, sammen med Aarhus kommune, om en mærkningsordning, som kan vise chaufførerne, at den demente har buskort. Derudover får alle Midttrafiks chauffører nu undervisning i, hvordan de skal forholde sig og kan hjælpe mv. Samtidig er der indledt et samarbejde med Politiet, som skal lære chaufførerne at spot-

te demente.

Norddjurs kommune har truffet beslutning om, at indsætte 2 bybusser i Grenaa med elektriske kørestolsramper. Midttrafik følger erfaringerne med brugen af elektriske ramper i Grenaa.

### **Stoppesteder:**

Medlemmerne gav generelt udtryk for, at stoppesteder har store mangler mht. tilgængelighed, både fysisk men også informationsmæssigt. Der er utallige eksempler på mangler i Midttrafiks område, og medlemmerne ønsker at Midttrafik sikrer, at kommunerne forbedrer stoppestederne og tænker tilgængelighed ind. Jens Erik Sørensen orienterede om, at det er kommunerne som har ansvaret og midler til stoppestederne men også, at Midttrafik har et ønske om, at stoppestederne bedres. Medlemmerne foreslog, at Midttrafik laver demonstrationsprojekter og dermed forsøge at "lokke" andre kommuner til at følge trop. Ole Sørensen supplerede med, at Midttrafik og kommunerne altid følger det fælles danske design (TUS) ved udformning af stoppesteder, hvorved der sikres ensartethed, og et design som organisationerne også har bidraget til. Han tilføjede, at de nye stationer på letbanen er eksempel på, at kommunerne gerne vil prioritere stoppestederne.

Pia Vogelius ønskede, at man også ser på andet end fysisk tilgængelighed ved stoppestederne, så personer med kognitive udfordringer også kan bruge busserne, hvis stoppestederne er let tilgængelige og overskuelige.

Ejgil Andreasen og Claus Jørvang foreslog, at Midttrafik fremover skal udbyde laventré busser i stedet for højgulvsbusser. Dette ville lette adgangen til den kollektive trafik for mange medlemmer. Jens Erik Sørensen er enig og orienterede om, at Midttrafik anbefaler laventré busser, hvor busserne indgår i bybusnet, men de oftest er dyrere end højgulvsbusser. Et større antal busser på rute 100 bliver udskiftet til laventré busser.

Konkret aftales, at oversigt over busruternes afgangsteder på Aarhus Rutebilstation skal forsøges forbedret fx ved nye oversigtskort.

### **Variable kørselstilbud, Flextur og handicapordningen:**

Claus Jørvang ønsker, at der er ens adgange til de forskellige elektroniske medier hos Midttrafik, således brugerne kun skal huske et login og password. Ønsket blev taget med retur, men kan være problematisk, da det er forskellige systemer, der er baggrund for indgangene til Midttrafik.

Medlemmer ønsker, at Flextur bliver mere ensartet. Det er meget forvirrende med forskellige takster, prisaftaler kommunerne imellem osv. Midttrafiks bestyrelse ønsker også at ensrette takster i Flextur, men der er et stykke politisk arbejde, som skal gennemføres inden det kan realiseres. De enkelte kommuner har mange forskellige ønsker dels for at beskytte de busser som kører, og dels for at kunne styre økonomien i tilbuddet.

Medlemmerne er utilfredse med ændringen i Flextur fra dør/dør kørsel til Kantsten/kantsten kørsel, der har stor betydning for organisationernes medlemmer. Merete L Nielsen forklarede, at det er de enkelte kommuner som beslutter, hvilke grupper af handicappede, som kommunerne ønsker at tilbyde optagelse i handicapkørselsordningen.

### **Øvrigt:**

Medlemmerne finder, at Midttrafiks live app. er et godt initiativ, og ønsker at det bliver markedsført bedre. Det blev foreslået, at medlemmerne af Tilgængelighedsforummet orienterede deres medlemmer om muligheden i deres medlemsblade.

### **Det fremtidige arbejde:**

Jan Ravn afsluttede med at takke for mødet. Han kan godt følge de mange gode ønsker om end der nok er lang vej og lovede, at Midttrafik forsøger at få kommunerne til at prioritere ønskerne, men at det er de enkelte kommuner, som har ansvaret for mange af de ønskede forhold. Bestyrelsen orienteres om arbejdet og mødet på næste bestyrelsesmøde den 15. september 2017.



Morten Andersen  
Trafikselskaberne i Danmark



Dato 11. august 2017  
Deres ref.  
Vores ref. L72/sb

### **Bussernes bremses**

I brev af 4. august har I bedt om en status for foreningens arbejde med bussernes bremses. I henviser i brevet til politiets kontrol af bybusser i Aalborg tilbage i januar og senest de kontroller politiet har udført i Hjørring og i Sønderborg.

Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at vi ser med stor alvor på de resultater som politiets kontroller har vist. Jeg vil gerne give jer en status for det arbejde foreningen udfører på baggrund af dette.

Jeg havde den 4. august et møde med Rigspolitiet. Formålet var en mere detaljeret kortlægning af, hvilke fejl er det politiet finder på busserne, som medfører omsyn eller at pladerne bliver klippet. Sådant en oversigt vil politiet fremsende til os. Men samtidig var det politiets konklusion, at skævbremsnings var det gennemgående tema.

Samme dag havde jeg også et møde med Færdselsstyrelsen. Her drøftede vi navnlig problemstillingen omkring et syn og politiets kontrol. Specielt den usikkerhed der opstår hos vognmænd og entreprenører, når et køretøj den ene dag er gået anmærkningsfrit gennem et syn for få dage efter at dumpe ved politiets kontrol. Færdselsstyrelsen holder den 11.8. et møde med synshallerne og formentlig i ugen efter med politiet.

På denne baggrund har vi taget følgende tiltag:

- Inden udgangen af august afslutter vi arbejdet med udformningen af nogle retningslinier til vores medlemsvirksomheder med gode råd til medlemmer og chauffører om daglig inspektion og vedligehold af bussernes bremses. Vi vil efterfølgende fremsende dem til jer.
- I samarbejde med Applus, der står for ca. 60 % af synene af busser laver vi et tillæg til vores eksisterende samarbejdsaftale som vil betyde, at medlemmer der er kunder ved Applus frit og kvit kan få lavet en bremsetest pr. år. Ved bremsetesten udstedes et bremsecertifikat af Applus. Aftalen med Applus indebærer en beskedent bonusordning til Danske Busvognmænd. I den konkrete situation har vi for årets bonus købt 100 bremsetest som stilles frit og kvit til rådighed for medlemmer af foreningen. Dette sker efter først til mølle princippet.
- Vi afholder i september 2 medlemsmøder, et i Jylland og et på Sjælland, med deltagelse af den tekniske ansvarlige i Applus for at forklare medlemmerne situationen og indskærpe det ansvar de har for at busserne til enhver tid er i lovlig stand.





Som det fremgår af ovenstående ønsker vi en styrkelse af egenkontrollen i medlemsvirksomhederne. Vores holdning er, at den eksisterende lovgivning er tilstrækkelig til at sikre passagerernes sikkerhed.

I dit brev nævner du, at I gør jer overvejelser om den enkelte virksomheds vedligeholdelses- og kvalitets programmer kan indgå som dele af udbuds krav og/eller tildelingskriterierne i trafikselskabernes udbud af kollektiv trafik. Vi vil gerne høre nærmere herom. Hvilke konkrete overvejelser gør I jer? Vi arrangerer gerne et møde i løbet af efteråret med en diskussion af, hvordan dette kan foregå.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard

## Udvikling i udgifterne til Midttrafiks bus-administration

### Midttrafiks administration

Siden Midttrafik blev oprettet i 2007 har bestyrelsen og direktionen taget vare på, at Midttrafik skulle være landets billigste trafikselskab målt på administrationsomkostninger i forhold til omsætning. Det er lykkedes år for år, jævnfør Trafikstyrelsens nøgletal, gennem årlige effektiviseringer og omlægninger.

Midttrafiks administrative udgifter udgjorde 3 % af de samlede udgifter i regnskab 2015, og var hermed det billigste trafikselskab, jævnfør Trafikstyrelsens opgørelse.

Trafikselskabets budget er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter (ca. 24 %) og dels i løn- og personalerelaterede udgifter (ca. 76 %). Midttrafiks budget er vedlagt.

### Trafikfaglige fællesudgifter

Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig direkte til den kollektive trafik: salgsfremmende udgifter i forbindelse med rutebilstationer, tællinger, information og markedsføring, kvalitetssikring, tilskud til landsdækkende sekretariater (især Bus & Tog) og diverse konsulenthjælp samt trafikfaglig it.

Princippet for fordeling af de trafikfaglige fællesudgifter er, at så mange som mulige af udgifterne fordeles efter den enkelte bestillers forbrug:

- udgifter til rutebilstationer efter antal afgange fordelt mellem relevante bestillere
- rejsegaranti i forhold til det forbrug, der har været på ruterne fordelt på den enkelte bestiller

Resten af de trafikfaglige fællesudgifter fordeles på alle bestillere efter køreplantimer:

- trafikfaglige IT-systemer
- tællinger generelt
- information/markedsføring
- tilskud til fællessekretariater (især Bus & Tog-sekretariatet) og diverse.
- Bus & Tog Kundecenter

### Personalerelaterede udgifter

De personalerelaterede fællesudgifter, som er ca. 76 % af Midttrafiks administrationsbudget, består af udgifter til nedenstående afdelinger

- Økonomi og regnskab
- HR
- Direktionssekretariat
- Ledelse
- Udbud og kontrakstyring
- Køreplanlægning og udvikling
- Trafikservice
- Kundeservice

### Udviklingen på busadministrationen

Midttrafiks busadministrationsbudget var i 2007 101,6 mio. kr., hvilket svarer til 128,8 mio. kr. i 2017 priser. Midttrafik fik i 2007 en engangspulje på 10 mio. kr., som efterfølgende blev fjernet i 2008, så hvis denne fratrækkes svarer budgettet i 2007 til 116,1 mio. kr. i 2017 priser.

Budgettet for 2017 er 105,7 mio. kr., dvs. et fald på ca. 11 mio. kr. i en periode på 10 år.

Samlet har Midttrafik reduceret budgettet med 17 mio. kr. i varige besparelser (5 mio. kr. i årene 2011-2014 og 12 mio. kr. fra 2014), men der har også været nye omkostninger og overflytninger, som svarer til ca. 6 mio. kr., herunder kan nævnes lønsumsafgift (ca. 3 mio. kr.), yderligere vedligeholdelse af billetudstyr samt opgaver fra Visit Aarhus.

Region Midtjyllands andel af administrationsomkostningerne var i 2007 42 % af de samlede administrationsomkostninger, og i budget 2017 er deres andel faldet til 40 %.

Midttrafik har også andre forretningsområder, som fx handicapadministration, som ikke er taget med her.

#### Besparelser

Midttrafiks bestyrelse besluttede i efteråret 2010, at Midttrafiks busadministration skulle spare 5 % i årene 2011-2014 i alt **5 mio. kr.** som led i generel effektivisering.

Midttrafiks bestyrelse besluttede i 2013, en varig besparelse i administrationen ved tilslutning af rejsekortet på 12 mio. kr. for at begrænse bestillernes udgifter på årligt 45 mio.kr.

2014	2,7 mio. kr.
2015	1,7 mio. kr.
2016	6,4 mio. kr.
2017	1,2 mio. kr.

Samlet besparelse           **12 mio. kr.**

Samlet set har Midttrafik reduceret udgifterne til busadministrationen med ca. 15 % i besparelser siden 2007.

Det er sket ved en kombination af virkemidler: Outsourcing af fx IT, løn- og personaleadministration. Udlicitering af billetkontrollen i Aarhus indgår ikke i dette regnestykke, da kun Aarhus kommune har udgifter hertil.

Udnyttelse af stordriftsfordele: Nedlæggelse af en række mindre salgs- og informationssteder, så hele opgaven er samlet på ét kundecenter. Digitalisering har fjernet en række manuelle funktioner i særlig salg og administration og har betydet nedlæggelse af en række stillinger: Generel effektivisering og omprioritering har også nedsat de administrative udgifter. Når administrationen i Midttrafik kender det reviderede kørselsbudget, vil de administrative udgifter blive reduceret proportionalt som det er sket før, og efter behandling i bestyrelsen.

**Tabel 8: Trafikselskabet busadministration udspecificeret, budget 2017**

	Lønudgifter	Div. administration	Rutebil-stationer	Kundecenter	Rejsegaranti	Information og markeds-føring	X-bus	Dankortautomater i Flybusser	Samlet besparelse på rejsekort	Bus-adm i alt
Favrskov	300.000	297.000	0	20.000	0	86.000	0	0	-7.000	696.000
Hedensted	169.000	167.000	0	11.000	0	49.000	0	0	-78.000	318.000
Herning	1.397.000	1.383.000	21.000	92.000	1.000	402.000	0	0	-51.000	3.245.000
Holstebro	888.000	880.000	44.000	58.000	0	255.000	0	0	-94.000	2.031.000
Horsens	1.524.000	1.510.000	0	100.000	2.000	438.000	0	0	-230.000	3.344.000
Ikast-Brande	356.000	354.000	0	23.000	0	102.000	0	0	-24.000	811.000
Lemvig	114.000	112.000	0	8.000	0	33.000	0	0	-52.000	215.000
Norddjurs	330.000	327.000	0	22.000	0	95.000	0	0	-7.000	767.000
Odder	235.000	234.000	0	15.000	0	67.000	0	0	-13.000	538.000
Randers	2.779.000	2.751.000	577.000	183.000	3.000	799.000	0	0	-479.000	6.613.000
Ringkøbing-Skjern	673.000	667.000	13.000	44.000	2.000	194.000	0	0	-230.000	1.363.000
Samsø	65.000	65.000	0	4.000	1.000	19.000	0	0	-4.000	150.000
Silkeborg	1.957.000	1.937.000	36.000	129.000	4.000	563.000	0	0	-309.000	4.317.000
Skanderborg	533.000	528.000	0	35.000	0	153.000	0	0	-18.000	1.231.000
Skive	947.000	938.000	31.000	62.000	0	272.000	0	0	-178.000	2.072.000
Struer	266.000	263.000	0	17.000	0	76.000	0	0	-8.000	614.000
Syddjurs	391.000	388.000	0	26.000	0	112.000	0	0	-7.000	910.000
Viborg	1.711.000	1.695.000	192.000	113.000	3.000	492.000	0	0	-234.000	3.972.000
Aarhus	13.267.000	13.134.000	3.994.000	876.000	31.000	3.815.000	0	0	-5.166.000	29.951.000
Regionen	17.641.000	17.467.000	5.989.000	1.162.000	245.000	5.073.000	231.000	-70.000	-5.117.000	42.621.000
<b>I alt</b>	<b>45.543.000</b>	<b>45.097.000</b>	<b>10.897.000</b>	<b>3.000.000</b>	<b>292.000</b>	<b>13.095.000</b>	<b>231.000</b>	<b>-70.000</b>	<b>-12.306.000</b>	<b>105.779.000</b>

### Note 3: Trafikselskabet

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
<b>Driftsudgifter (inkl. løn)</b>			
IT-omkostninger vedr. busdrift*	23.797	21.443	19.314
Chaufførlokaler	1.344	1.535	2.053
Billetteringsudstyr	1.212	487	1.456
Radioudstyr	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	16.457	11.113	19.970
Stoppesteder	22	0	10
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>42.831</b>	<b>34.578</b>	<b>42.803</b>
<b>Salgsudgifter (inkl. løn)</b>			
Provision	3.215	4.785	5.468
Markedsføring og information incl. køreplaner	16.890	17.592	16.612
Rejsehjemmel	1.811	920	1.927
Kundecenter	2.885	0	2.548
Salg og distribution	1.777	3.897	2.051
Drift af busterminaler/rutebilstationer	11.214	10.827	11.001
<b>Salgsudgifter</b>	<b>37.792</b>	<b>38.021</b>	<b>39.608</b>
<b>Administrationsudgifter (inkl. løn)</b>			
Bygninger og inventar	4.212	6.436	5.526
Konsulenter, revision, advokat*	7.310	2.038	7.119
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	319	437	580
IT	10.253	12.982	11.357
Kontor, telefon mv.	545	765	722
Personale og uddannelse	1.601	4.276	1.558
Løn	26.018	27.556	25.276
Renter og andre finansielle udgifter	-1.724	0	913
Ej specificeret	0	0	0
<b>Administrationsudgifter, bus</b>	<b>48.534</b>	<b>54.491</b>	<b>53.051</b>
<b>Samlede udgifter i henhold til Trafikstyrelsen**</b>	<b>129.157</b>	<b>127.090</b>	<b>135.462</b>
<b>Korrektioner i henhold til Trafikselskabets regnskab</b>			
Handicap administrationsomkostninger	12.591	13.355	12.649
Advokater bogført i separat forretningsområde	-14	0	0
Renteudgifter bogført i separat forretningsområde	2.283	0	-1.017
Busudgifter, separat forretningsområde	-12.707	-12.498	-12.459
Billetkontrollen, separat forretningsområde	-14.549	-12.824	-18.474
<b>Trafikselskabet, i alt</b>	<b>116.761</b>	<b>115.123</b>	<b>116.161</b>

\* I 2016 er medtaget IT-omkostninger og chaufførlokaler fra busdrift, herudover ekstraordinære omkostninger til advokater og konsulenter i billetkontrollen

\*\*Tabellen er den samme som Midttrafik indberetter til Trafikstyrelsen med undtagelse af vognmands-omkostninger til busdrift samt rejsekort

**Emne:** Mulig overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland

----- Oprindelig meddelelse -----

Emne: Mulig overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland  
Fra: Ole Sørensen  
Til: Henning Salling  
CC: Jens Erik Sørensen ,Niels-Jørgen Danielsen ,mv@mjba.dk

Kære Henning

I forlængelse vores drøftelse i torsdags fremsender jeg hermed vores foreløbige administrative bemærkninger til en evt. overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland med virkning fra køreplansskiftet i december 2020.

Under forudsætning af,

- at de af ministeriet oplyste passagerindtægter kan opretholdes,
- at fællesomkostningerne til drift af de to strækninger kan deles efter togkilometerproduktionen på henholdsvis Skjern – Holstebro og Lemvigbanen,
- at omkostninger til ombygning af værksteder m.v., som er nødvendig for at løse opgaven kan finansieres af det statslige tilskud,
- at staten stiller 4 tog til rådighed,
- at drift på Lemvigbanen opretholdes frem til 2030,

vurderer Midttrafik, at Midtjyske Jernbaner inden for en rimelig margen har sandsynliggjort at selskabet kan gennemføre den nuværende trafik mellem Skjern og Holstebro indenfor den økonomiske ramme staten stiller til rådighed.

Det er en central forudsætning for vurderingen, at driften på Lemvigbanen opretholdes frem til 2030. I perioden frem til 2030, må der forventes behov for et trecifret millionbeløb til investeringer i infrastrukturen på Lemvigbanen. Samtidig kan der komme ændringer i betingelserne for det statslige bloktilskud til Regionerne, som kan ændre fundamentalt på regionens økonomiske forudsætninger for opretholdelse af drift på Lemvigbanen.

Regional overtagelse af ansvaret for Holstebro – Vemb - Skjern vil derfor frem til 2030 få betydning for eventuelle beslutninger om fortsat drift på Lemvigbanen.

Indtægterne fra strækningen udgør også en risiko. Der bør opnås en form for garanti for, at de af staten forudsatte indtægter opretholdes, hvis passagerkilometerproduktionen opretholdes, og den nuværende passagerkilometerproduktion bør valideres.

**Trafikalt** vurderer Midttrafik, at den direkte forbindelse mellem Skjern og Holstebro bør opretholdes svarende til de nuværende forhold. En overtagelse og udskillelse af trafikken Skjern – Holstebro fra den øvrige trafik i udbuddet vil alt andet lige give bedre muligheder for at tilpasse trafikken til de interne rejser på strækningen, da den kan planlægges uafhængigt af materielomløb i den

tilbageværende udbudspakke. Dog vil Banedanmarks kapacitet på stationerne i Skjern og Holstebro kunne udgøre begrænsninger for køreplanlægningen.

For rejser ud over strækningerne betyder en overtagelse, at der ikke vil blive kørt gennemgående tog fra Herning eller Esbjerg mod Ringkøbing Holstebro. Konsekvenserne heraf kan ikke umiddelbart vurderes. De vil afhænge af konkrete køreplanoplæg, herunder hvordan korrespondancer i Skjern vil blive prioriteret i forhold til øvrige hensyn, hvis strækningen kommer til at indgå i det samlede udbud. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere mulighederne for at skabe korrespondancer i Skjern, men der kan vise sig både positive og negative konsekvenser af at isolere driften mellem Skjern og Holstebro.

Trafikalt kan det give mening, at køre myldretidstog fra Lemvig direkte til Holstebro og koordinere korrespondance i Vemb på øvrige tidspunkter, hvis dette kunne ske sammen med en hel eller delvis nedlæggelse af busrute 24 Lemvig – Holstebro.

Økonomisk vil den øgede trafik mellem Vemb og Holstebro kunne dækkes af det statslige tilskud, hvis der er plads til det, herunder muligvis også kapitalomkostninger til evt. ekstra materiel. Denne betjening er i princippet også muligt uden en overtagelse af trafikansvaret, men hermed også uden statslig finansiering.

Takst Vest, hvor der sker en opdeling mellem togtakster og Midttrafiks takster, vil udgøre en række praktiske og administrative udfordringer, hvis trafikken overtages. Der er to løsninger:

1. Taksterne på strækningen følger togtaksterne som følge af, at det er trafik, der køres efter aftale med staten, og at det er disse takster, der er forudsætningen for indtægten.
2. Midttrafiks takster anvendes.

Venlig hilsen

Ole Sørensen  
BUS Planlægning og udvikling  
Gruppenleder

87 40 82 55 • 20 51 70 46  
[os@midttrafik.dk](mailto:os@midttrafik.dk)



**midttrafik**

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
[midttrafik.dk](http://midttrafik.dk)

HØRINGSUDKAST af 30. juni 2017

**Forslag  
til  
Taxilov**

Kapitel 1

*Anvendelsesområde*

**§ 1.** Denne lov gælder for erhvervmæssig persontransport i biler, der er indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Kørslen må kun foregå i dansk indregistrerede biler.

*Stk. 2.* Samkørsel anses ikke som erhvervmæssig persontransport, jf. stk. 1, såfremt der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

**§ 2.** Erhvervmæssig persontransport, der udføres over landets grænser med udenlandsk indregistrerede biler, kan alene udføres i henhold til international aftale.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder, som ikke kan dækkes af biler omfattet af loven, udføres med udenlandsk indregistrerede biler uden tilladelse, jf. § 3.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at biler omfattet af stk. 2, føres af personer, der ikke har chaufførkort, jf. § 7.

Kapitel 2

*Tilladelser*

*Tilladelse til erhvervmæssig persontransport*

**§ 3.** Der kræves tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport i biler.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervmæssig persontransport til en virksomhed, der

- 1) har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift,
- 2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
- 3) har fast forretningssted på dansk område,
- 4) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 5) ikke har en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 6) har en egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse, og
- 7) kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

*Stk. 3.* Den leder, der er nævnt i stk. 2, nr. 1, skal

- 1) have bopæl i EU eller EØS,
- 2) være myndig og ikke være under værgemål eller samværgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7,
- 3) opfylde kravene i stk. 2, nr. 4 og 5,
- 4) ikke være dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og



5) kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

*Stk. 4.* I en personligt ejet virksomhed skal den ansvarlige leder, jf. stk. 2, nr. 1, og stk. 3, være ejeren.

*Stk. 5.* Nægtelse af udstedelse af tilladelse begrundet i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3, nr. 4, skal på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

*Stk. 6.* Ved vurdering af om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 2, nr. 7, kan der indgå oplysning om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til loven, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller
- 2) har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af loven, en buskørselsvirksomhed eller en godskørselsvirksomhed, der
  - a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i loven, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,
  - b) har overtrådt bestemmelser i loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven, eller
  - c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

*Stk. 7.* Ansøgning skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, kan afvises af transport-, bygnings- og boligministeren.

*Stk. 8.* En tilladelse, jf. stk. 1, kan kun være tilknyttet én bil ad gangen, og tilladelsesindehaveren skal være registreret som bruger af bilen.

*Stk. 9.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte biler.

*Stk. 10.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningers indhold, herunder kravet til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

#### *Anvendelsesområde for tilladelser til erhvervmæssig persontransport*

**§ 4.** En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan anvendes til

- 1) kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i lov,
- 2) limousinekørsel, hvorved forstås repræsentationskørsel og lignende kørsel i
  - a) biler, der er specialbyggede limousiner, eller
  - b) luksusbiler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr.
- 3) Taxikørsel, hvorved forstås kørsel, der ikke er omfattet af nr. 1 og 2, jf. stk. 2.

*Stk. 2.* Taxikørsel må kun sælges af et kørselskontor.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at en bil, der ikke opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2, anvendes til limousinekørsel, hvis bilen i kraft af sin indretning, udstyr eller historiske værdi besidder en særlig attraktionsværdi som limousine.

#### *Tilladelse til at drive kørselskontor*

**§ 5.** Der kræves tilladelse til at drive et kørselskontor.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til at drive kørselskontor til en virksomhed, der

- 1) har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift,
- 2) har en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS,
- 3) har fast forretningssted på dansk område,
- 4) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 5) ikke har en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,

- 6) har en egenkapital på mindst 500.000 kr., jf. dog § 6, og
- 7) kan sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

*Stk. 3.* Den leder, der er nævnt i stk. 2, nr. 1, skal

- 1) have bopæl i EU eller EØS,
- 2) være myndig og ikke under værgemål eller samværgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7,
- 3) opfylde kravene i stk. 2, nr. 4 og 5,
- 4) ikke være dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

*Stk. 4.* I en personligt ejet virksomhed skal den ansvarlige leder, jf. stk. 2, nr. 1, og stk. 3, være ejeren.

*Stk. 5.* Nægtelse af udstedelse af tilladelse begrundet i, at lederen ikke opfylder betingelsen i stk. 3, nr. 4, skal på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

*Stk. 6.* Ved vurdering af om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 2, nr. 7, kan der indgå oplysning om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til loven, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller
- 2) har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af loven, i en bus- eller en godskørselsvirksomhed, der
  - a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i loven, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,
  - b) har overtrådt bestemmelser i loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven, eller
  - c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

*Stk. 7.* Ansøgning skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, kan afvises af transport- og boligministeren.

Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningers indhold, herunder kravet til egenkapital, jf. stk. 2, nr. 6.

**§ 6.** Ved ansøgninger fra et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt, kan egenkapitalkravet i § 5, stk. 2, nr. 6, efter en konkret vurdering nedsættes til 40.000 kr.

*Stk. 2.* Et kørselskontor, der drives på grundlag af tilladelse meddelt efter ansøgning efter stk. 1, kan kun sælge taxikørsel

- 1) inden for et nærmere afgrænset geografisk område, og
- 2) med et bestemt antal biler.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren skal til brug for vurderingen efter stk. 1 indhente en udtalelse fra den kommune, hvor kørselskontoret har fast forretningssted.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om anvendelsesområde for og administration af de udstedte tilladelser, jf. § 5, jf. stk. 1.

### *Chaufførkort*

**§ 7.** Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning chaufførkort til personer, der

- 1) har bopæl i EU eller EØS,
- 2) er 21 år eller derover,
- 3) er myndig og ikke under værgemål eller samværgemål efter værgelovens §§ 5-7,
- 4) har et kørekort kategori B (almindelig bil), som pågældende har erhvervet for mindst tre år siden,

- 5) ikke er dømt for et strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af chaufførkortet, jf. straffelovens § 78, stk. 2,
- 6) kan sandsynliggøre, at erhvervet kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen,
- 7) har gennemført et af transport-, bygnings- og boligministeren godkendt kursus og bestået dertil hørende teoretisk og praktisk prøve, og
- 8) opfylder nærmere fastsatte helbredskrav.

*Stk. 3.* Nægtelse af udstedelse af chaufførkort begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder betingelsen i stk. 2, nr. 5, skal på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

*Stk. 4.* Ansøgning skal indgives til transport- bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, kan afvises af transport- bygnings- og boligministeren.

*Stk. 5.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om kursuskravet, jf. stk. 2, nr. 7, og helbredskravet, jf. stk. 2, nr. 8.

#### *Tilladelsers gyldighed m.v.*

**§ 8.** Tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, og tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, jf. § 6, udstedes for en periode på op til 10 år.

*Stk. 2.* Tilladelsen kan alene anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået den, og tilladelsen kan hverken helt eller delvist overdrages til andre.

**§ 9.** Chaufførkort, jf. § 7, udstedes med gyldighed i 5 år.

*Stk. 2.* Chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og skal være synligt for passagererne.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om et midlertidigt chaufførkort.

#### *Krav til løn- og arbejdsvilkår*

**§ 10.** Indehaveren af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser og løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

#### *Tilsyn*

**§ 11.** Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med, at betingelserne for udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, tilladelse til et kørselskontor, jf. § 5, jf. § 6, og chaufførkort, jf. § 7, fortsat er til stede.

### Kapitel 3

#### *Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald af tilladelser m.v.*

**§ 12.** En tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i
  - a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
  - b) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør,
  - c) arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn,
  - d) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
  - e) skatte- og afgiftslovgivningen, eller

- f) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel,
- 2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover, eller
- 3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 3, stk. 2, nr. 6.

*Stk. 2.* En tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, kan tilbagekaldes, hvis en chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7.

*Stk. 3.* En godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed, jf. § 3, stk. 2, nr. 1, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2 nævnte betingelser. Det samme gælder, hvis vedkommende er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

*Stk. 4.* Tilbagekaldelse efter stk. 1-3, sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.

**§ 13.** En tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 5, stk. 2, nr. 7, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller bestemmelser i
  - a) loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
  - b) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
  - c) skatte- og afgiftslovgivningen,
  - d) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller
- 2) har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, eller
- 3) ikke længere har den påkrævede egenkapital, jf. § 5, stk. 2, nr. 6.

*Stk. 2.* En tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, kan tilbagekaldes, hvis en person, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 5, stk. 2, nr. 7.

*Stk. 3.* En godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor, jf. § 5, stk. 2, nr. 1, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2 nævnte betingelser. Det samme gælder, hvis vedkommende er dømt for et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

*Stk. 4.* Tilbagekaldelse efter stk. 1-3, sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.

**§ 14.** Chaufførkort, jf. § 7, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 7, stk. 2, nr. 6, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- 1) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- 2) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør,
- 3) arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn,
- 4) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
- 5) skatte- og afgiftslovgivningen,
- 6) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller
- 7) er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

*Stk. 2.* Tilbagekaldelse efter stk. 1 sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.

**§ 15.** I forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller tilladelse til at drive kørselskontor kan transport-, bygnings- og boligministeren i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 13, stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 1, nr. 1, som en chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelsen af erhvervet.

**§ 16.** En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 1-3, § 13, stk. 1-3, og § 14, stk. 1, nr. 7, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen

er meddelt den pågældende, fremsættes over for transport-, bygnings- og boligministeren, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 3, 2. pkt., efter § 13, stk. 3, 2. pkt. og efter § 14, stk. 1, nr. 2, kan inden 4 uger efter, at den er meddelt den pågældende, forlanges indbragt for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen behandles i strafferetsplejens former.

*Stk. 3.* Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse ifølge § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2 og 3, § 13, stk. 1, nr. 1, § 13, stk. 2 og 3, og § 14, stk. 1, har opsættende virkning, medmindre retten bestemmer noget andet. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

*Stk. 4.* Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse ifølge § 14, stk. 1, nr. 2 og 3, § 15, stk. 1, nr. 2 og 3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

**§ 17.** Bestemmelsen i § 16, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse for afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5, og § 7, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 5-7, § 3, stk. 3, nr. 3, jf. § 3, stk. 2, nr. 5, § 3, stk. 3, nr. 5, § 5, stk. 2, nr. 5-7, § 5, stk. 3, nr. 3, jf. stk. 2, nr. 5, § 5, stk. 3, nr. 5, og § 7, stk. 2, nr. 6.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i § 16, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse for afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5, og 7, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 3, nr. 4, § 5, stk. 3, nr. 4, og § 7, stk. 2, nr. 5.

*Stk. 3.* Anmodning om sagsanlæg vedrørende nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5, og 7, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 7, § 3, stk. 3, nr. 4 og 5, § 5, stk. 2, nr. 7, § 5, stk. 3, nr. 4 og 5, og § 7, stk. 2, nr. 5, har opsættende virkning, medmindre retten bestemmer noget andet. Hvis nægtelsen af fornyelse findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

*Stk. 4.* Anmodning om sagsanlæg vedrørende nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser i henhold til §§ 3, 5 og 7 hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 5 og 6, § 3, stk. 3, nr. 3, jf. stk. 2, nr. 4, § 5, stk. 2, nr. 5 og 6, og § 5, stk. 3, nr. 3, jf. stk. 2, nr. 5, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelse vedrører. Ankes en dom, hvorved nægtelse af fornyelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

**§ 18.** Tilladelse eller godkendelse efter loven bortfalder, hvis indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 3 og 3, § 3, stk. 3, nr. 1 og 2, § 5, stk. 2, nr. 3 og 4, § 5, stk. 3, nr. 1 og 2 og § 7, stk. 2, nr. 1, 3 og 4.

*Stk. 2.* En tilladelse udstedt til et selskab efter § 3 eller § 5 bortfalder, hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder virksomheden.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan give midlertidig tilladelse til et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktion, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål eller under samværgemål efter værgemålsloven §§ 5-7, til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter den ansvarlige leders fratrædelse give midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny ansvarlig leder, der opfylder de fastsatte krav, jf. § 3, stk. 3, eller § 5, stk. 3.

*Stk. 5.* De midlertidige tilladelser, jf. stk. 3 og 4, gælder indtil seks måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse, værgemålets iværksættelse eller den ansvarlige leders fratrædelse. Dog kan transport-, bygnings- og boligministeren i særlige tilfælde forlænge fristen yderligere.

**§ 19.** Tilladelser og chaufførkort, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, skal straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

## Kapitel 4

### *Kørselskontorets pligter*

**§ 20.** Et kørselskontor skal løbende og digitalt indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kørselskontoret, jf. § 4, stk. 2. Der skal indsamles følgende oplysninger for hver kørselsopgave

- 1) bilens registreringsnummer,
- 2) chaufførkortnummer,
- 3) dato for kørslen,
- 4) kørselens begyndelses- og sluttidspunkt,
- 5) antal kørte kilometer,
- 6) betalingen (prisen),
- 7) start- og slutpunkt, og
- 8) GPS koordinater.

*Stk. 2.* Udover oplysningerne i stk. 1, skal kørselskontoret indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

*Stk. 3.* Et kørselskontors administrative systemer skal gennemgå en årlig systemrevision med henblik på at sikre datasikkerhed og datakvalitet. Der skal i den forbindelse udfærdiges en erklæring af en uafhængig revisor, som skal indsendes til transport-, bygnings- og boligministeren.

*Stk. 4.* Kørselskontoret skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur kan få følgende:

- 9) de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1-6,
- 10) oplyst kørselskontorets navn, og
- 11) få information om klageadgang, jf. stk. 6.

*Stk. 5.* Kørselskontoret skal efter anmodning stille oplysninger om kontorets salg af taxikørsel til rådighed for myndighederne, jf. stk. 1, nr. 1-8, samt data, der er nødvendige til driften af samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, jf. stk. 2.

*Stk. 6.* Et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen skal oprette.

*Stk. 7.* Kørselskontoret er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet, jf. § 21.

*Stk. 8.* Kørselskontoret er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, har en erhvervsansvarsforsikring.

*Stk. 9.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om de oplysninger, som et kørselskontor skal indsamle og opbevare, jf. stk. 1 og 2.

*Stk. 10.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om en systemrevision, jf. stk. 3.

*Stk. 11.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn, jf. stk. 6.

## Kapitel 5

### *Prisberegning og prisloft*

**§ 21.** Taxikørsel, jf. § 4, stk. 1, nr. 3, er underlagt et nationalt prisloft, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v.

*Stk. 2.* Det nationale prisloft, jf. stk. 1, beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for

- 1) hverdagsdagkørsel fra klokken 6 indtil klokken 18,
- 2) kørsel aften og nat fra klokken 18 indtil klokken 6 samt i weekender fra fredag klokken 18 indtil mandag klokken 6 og på helligedage, og
- 3) kørsel særlige dage.

*Stk. 3.* Et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det nationale prisloft, jf. stk. 2.



*Stk. 4.* Et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris jf. § 22, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser, jf. stk. 3.

*Stk. 5.* Et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde o. lign.

*Stk. 6.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter det nationale prisloft, jf. stk. 1.

**§ 22.** Et kørselskontor og en kunde kan forud for en konkret taxikørsel aftale en fast pris for kørslen. Aftale om en fast pris skal kunne dokumenteres af kørselskontoret.

**§ 23.** Kørselskontorets takster og priser for eventuelle tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

## Kapitel 6

### *Biler og udstyr*

**§ 24.** Erhvervsmæssig persontransport må kun udføres med biler, der er godkendt og registreret til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 4, stk. 1, nr. 1-3.

**§ 25.** Ved taxikørsel skal kontroludstyret være aktiveret.

*Stk. 2.* Ved taxikørsel skal taxametret løbende vise turens pris, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Ved taxikørsel, hvor der er indgået en aftale om fast pris, jf. § 22, skal den aftalte pris vises på taxametrets display ved kørslens påbegyndelse og under hele turen.

**§ 26.** Biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning.

**§ 27.** Udvendigt på de biler, der kører taxikørsel, skal følgende fremgå:

- 1) prisen for en 10 km tur ved anvendelse af kørselskontorets takster,
- 2) bilens tilladelsesnummer og
- 3) kørselskontorets navn.

**§ 28.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om bilernes afmærkning, indretning og udstyr, samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet, samt om kontroludstyr og kontroloplysninger m.v. Der kan fastsættes regler om, at indberetning af oplysninger om biler og udstyr skal ske i elektronisk form, herunder ved anvendelse af elektroniske blanketter m.v.

## Kapitel 7

### *Mulighed for at en kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor*

**§ 29.** En kommune kan indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen i et givent tidsrum.

*Stk. 2.* Flere kommuner, der geografisk grænser op til hinanden, kan samarbejde om at indgå kontrakt efter stk. 1.

*Stk. 3.* Det kørselskontor, der har indgået en kontrakt efter stk. 1, skal udføre taxikørslen til samme takster, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel, jf. § 23.

## Kapitel 8

### *Godkendelse af uddannelsessteder m.v.*

**§ 30.** Transport-, bygnings- og boligministeren godkender de uddannelsessteder, der tilbyder det i § 7, stk. 2, nr. 7, nævnte kursus. Der kan knyttes vilkår til godkendelsen.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om adgangsbetingelser til det i § 7, stk. 2, nr. 7, nævnte kursus, herunder sprogkrav, indholdet af kurset, krav til prøver og krav til godkendelse af uddannelsessteder, jf. stk. 1, herunder krav til undervisere og udstyr.

**§ 31.** Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med uddannelsessteder godkendt i henhold til § 30, stk. 1.

*Stk. 2.* Efter begæring fra transport-, bygnings- og boligministeren skal et godkendt uddannelsessted, jf. § 30, stk. 1, give adgang til uddannelsesstedet med tilhørende lokaler, udlevere dokumenter, som relaterer til det godkendte kursus, og bistå ved tilsynet.

**§ 32.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan tilbagekalde en godkendelse udstedt til et uddannelsessted, hvis

- 1) uddannelsesstedet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for godkendelsen, eller
- 2) der ikke har været uddannelsesvirksomhed inden for de seneste 12 måneder.

## Kapitel 9

### *Afgifter og gebyrer*

**§ 33.** For udførelse af transport-, bygnings- og boligministerens opgaver vedrørende erhvervmæssig persontransport i biler betales afgifter og gebyrer i overensstemmelse med stk. 2-8.

*Stk. 2.* Afgifterne dækker omkostninger forbundet med transport-, bygnings- og boligministerens udstedelse af og tilsyn med tilladelser til erhvervmæssig persontransport i biler, jf. § 3, og tilsyn med kørselskontorer, jf. § 5, jf. § 6.

*Stk. 3.* Gebyrerne dækker finansiering af behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort og godkendelse af uddannelsessteder, herunder finansiering af tilsyn med chauffører og uddannelsessteder.

*Stk. 4.* For udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til erhvervmæssig persontransport i biler, jf. § 3, betaler den godkendte vognmandsvirksomhed en afgift på 600 kr. pr. tilladelse med gyldighed op til og med 5 år og 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år.

*Stk. 5.* Beløbene anført i stk. 4 reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transport-, bygnings- og boligministeren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2019.

*Stk. 6.* Hvis betalinger efter stk. 4 ikke sker rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

*Stk. 7.* Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift til transport-, bygnings- og boligministeren, jf. stk. 4.

*Stk. 8.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer, jf. stk. 3, samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

## Kapitel 10

### *Delegation og klageadgang*

**§ 34.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan bemyndige myndigheder under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til at udøve beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.



*Stk. 2.* Transport- bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

## Kapitel 11

### *Straffebestemmelser*

**§ 35.** Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 2, stk. 1, § 3, stk. 1, § 3, stk. 8, § 4, stk. 2, § 5, stk. 1, § 6, stk. 2, § 7, stk. 1, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, § 10, § 20, stk. 1, 3, 4, 6, 7 og 8, § 21, stk. 3-5, § 23, § 24, § 25 stk. 1-3, § 26, § 27, § 42, stk. 2-3, § 43, stk. 1, 3 og 4 og § 45, stk. 2, eller
- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.

*Stk. 2.* Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, stk. 1, eller en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan straffes med bøde, hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med § 7, stk. 1, er i besiddelse af chaufførkort, i besiddelse af førerkort, jf. § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. eller i besiddelse af dokumentation i henhold til § 34, stk. 1, 2. pkt. i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus, jf. § 36 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

*Stk. 3.* For overtrædelser af forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.

*Stk. 4.* Der kan pålægges juridiske personer, herunder selskaber, strafansvar efter straffelovens kapitel 5.

*Stk. 5.* Der kan ved udmåling af straffen for overtrædelse af stk. 1, nr. 1 og 2, lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

**§ 36.** Ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af denne lov kan der ske konfiskation af den bil, der er anvendt ved overtrædelsen, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen, og såfremt konfiskation ikke er urimelig.

*Stk. 2.* I øvrigt gælder den borgerlige straffelovs regler om konfiskation.

**§ 37.** Politiet kan tilbageholde en bil, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør heraf.

*Stk. 2.* Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

**§ 38.** Politiet kan foretage ransagning af en bil i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.

## Kapitel 12

### *Kundgørelser og EU-forhold*

#### *Kundgørelser*

**§ 39.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til virksomheder eller til teknisk udstyr mv., og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås.

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal gælde, selv om de ikke foreligger på dansk.

#### *EU-forhold*

**§ 40.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gennemførelse af EU-regulering om erhvervsmæssig persontransport i biler, herunder om bilers indretning og udstyr, der anvendes ved erhvervsmæssig persontransport.

### Kapitel 13

#### *Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.*

**§ 41.** Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

*Stk. 2.* Samtidig ophæves lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, dog med undtagelse af § 1, stk. 1, og § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som ophæves den 1. marts 2018.

*Stk. 3.* Ansøgning om tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, eller godkendelse i henhold til § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, der er modtaget af en myndighed i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, inden udgangen af 2017, kan indtil den 1. marts 2018 imødekommes, såfremt ansøgeren opfylder de betingelser, der er fastsat i § 3 eller i § 4 a.

**§ 42.** Tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver i kraft indtil udløb af disses gyldighedsperiode.

*Stk. 2.* Tilladelser omfattet af stk. 1, skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndighederne.

*Stk. 3.* Godkendte (førerkort) i henhold til § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne.

*Stk. 4.* Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal fortsat føre tilsyn med, at indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen opfylder betingelserne for at besidde denne.

*Stk. 5.* Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 kan med et halvt års varsel overdrage denne forpligtelse til transport-, bygnings- og boligministeren.

**§ 43.** Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som i medfør heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, skal fortsat være tilsluttet et bestillingskontor.

*Stk. 2.* Såfremt der inden for en kommune ikke er oprettet et bestillingskontor, kan indehaveren af en tilladelse til taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som i medfør af heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, fortsat drive virksomhed.

*Stk. 3.* Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel m.v., der er udstedt i henhold til lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan ikke indgå aftale med et kørselskontor, oprettet i medfør § 5, om udførelse af taxikørsel.

*Stk. 4.* Indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 kan ikke indgå aftale med et bestillingskontor om udførelse af taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013.

**§ 44.** En tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3, såfremt indehaveren opfylder betingelserne. Den i første punktum nævnte tilladelse kan udstedes til et selskab, hvis dette ejes af indehaveren af den pågældende tilladelse til taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og indehaveren er ansvarlig leder af selskabet.

*Stk. 2.* Tilladelser ombyttet efter stk. 1 udstedes med samme udløbsdato som de tidligere udstedte tilladelser til taxikørsel. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato lægges den seneste udløbsdato til grund for samtlige tilladelser.

*Stk. 3.* Ved udstedelse af tilladelse efter stk. 1 skal indehaveren indsende et tilsvarende antal tilladelser til taxikørsel i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, til transport-, bygnings- og boligministeren.

**§ 45.** Chauffører, der udfører offentlig servicetrafik i henhold til § 2, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og som alene har gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 32, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., kan efter lovens ikrafttræden fortsætte denne virksomhed indtil udløbet af gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervmæssig kørsel, der er udstedt til den pågældende.

*Stk. 2.* Bevis for gennemførelse af det i stk. 1, nævnte kursus skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndigheder.

**§ 46.** Indtil den 31. december 2020 udstedes årligt 500 nye tilladelser til erhvervmæssig persontransport i henhold til § 3 i denne lov fordelt med 125 tilladelser pr. kvartal. Ansøges der inden for et kvartal om flere end 125 tilladelser i henhold til § 3 i denne lov, sker fordelingen ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

*Stk. 2.* Modtageren af en tilladelse i henhold til stk. 1 skal inden for en frist af to måneder fra datoen for udstedelsen af tilladelsen oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummer for den bil, tilladelsen anvendes til. Opfyldes denne betingelse ikke, bortfalder tilladelsen.

*Stk. 3.* Tilladelser, der ikke er blevet udnyttet, vil blive tillagt antallet af tilladelser, der udstedes i det første kvartal året efter.

*Stk. 4.* Ikke udnyttede tilladelser til taxikørsel i henhold til § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, samt tilladelser i henhold til § 3, stk. 1, der i medfør af § 19 er afleveret til transport-, bygnings- og boligministeren, genudstedes indtil den 31. december 2020 efter ansøgning i overensstemmelse med proceduren i stk. 1 og 3.

**§ 47.** En tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, kan, såfremt indehaveren opfylder betingelserne i § 3, ombyttes til en tilladelse i henhold til § 3.

*Stk. 2.* Tilladelser, efter stk. 1, udstedes med gyldighed til udgangen af 2021.

**§ 48.** Bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., forbliver i kraft indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør loven.

**§ 49.** Bestemmelserne i §§ 12-16 18 og 19 gælder tilsvarende for tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v.

**§ 50.** I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 12, stk. 4, nr. 1, og i § 12, stk. 4, nr. 2, litra a, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.

**§ 51.** I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 3, stk. 4, nr. 1, og i § 3, stk. 4, nr. 2, litra a, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.

**§ 52.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

*Bemærkninger til lovforslaget*  
*Almindelige bemærkninger*

1. Indledning.....	14
2. Lovforslagets hovedpunkter .....	15
2.1. Erhvervsmæssig persontransport .....	15
2.1.1 Gældende ret.....	15
2.1.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	15
2.2. Tilladelser til erhvervsmæssig persontransport .....	16
2.2.1 Gældende ret .....	16
2.2.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	17
2.3. Kørselskontorer .....	18
2.3.1 Gældende ret .....	18
2.3.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	19
2.4. Krav til chauffører.....	19
2.4.1 Gældende ret .....	19
2.4.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	20
2.5. Kørselskontorets pligter.....	21
2.5.1 Gældende ret.....	21
2.5.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	22
2.6. Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald af tilladelser.....	22
2.6.1 Gældende ret .....	22
2.6.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	23
2.7. Prisberegning og prisloft.....	23
2.7.1 Gældende ret.....	23
2.7.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	23
2.8. Trafiksikkerhed samt krav til bilers indretning, udstyr og miljøegenskaber m.v.....	25
2.8.1 Gældende ret .....	25
2.8.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	25
2.9. Mulighed for kommunalt indkøb af taxiberedskab .....	26
2.9.1 Gældende ret .....	26
2.9.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	26
2.10. Klageordning.....	27
2.10.1 Gældende ret.....	27
2.10.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	27
2.11. Straffebestemmelser .....	28

2.11.1 Gældende ret .....	28
2.11.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	29
2.12. Forholdet til persondataloven .....	29
2.12.1 Ansøgninger .....	30
2.12.2 Tilsyn, herunder tilbagekaldelse og bortfald .....	31
2.12.3 Kørselskontorets pligter .....	31
2.12.4 Kameraovervågning .....	32
2.13. Overgangsordningen .....	32
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige .....	33
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. ....	34
5. Administrative konsekvenser for borgerne .....	35
6. Miljømæssige konsekvenser .....	35
7. Forholdet til EU-retten .....	35
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v. ....	35
9. Sammenfattende skema .....	35

## 1. Indledning

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti indgik den 9. februar 2017 en aftale om Modernisering af taxiloven. Nærværende lovforslag er en udmøntning af den aftale.

Med lovforslaget gives den enkelte vognmand og det enkelte kørselskontor mulighed for at vokse og udnytte virksomhedsmodeller på linje med andre erhverv. Det sikres endvidere, at alle, der opfylder kravene for at få en tilladelse, kan få udstedt en sådan, idet antalsbegrænsningen ophæves. Dette vil fremme konkurrencen til gavn for både erhvervslivet og forbrugerne.

Samtidig indføres der med lovforslaget skærpede krav til erhvervets forpligtigelser til dokumentation og til at dele denne dokumentation med myndighederne. Dokumentationen vil give myndighederne et bedre grundlag for kontrol, og den administrative kontrol med erhvervet vil blive centraliseret og styrket.

Hovedpunkterne i lovforslaget er, at:

- der indføres én type tilladelse til alle former erhvervmæssig persontransport i biler,
- vognmændene gives mulighed for at anvende den virksomhedsform, de foretrækker,
- begrænsningen på antallet af tilladelser ophæves,
- den geografiske begrænsning for brug af tilladelser ophæves,
- alle tilladelser fremover skal udstedes af transport- bygnings- og boligministeren,
- salg af taxikørsel skal ske via et kørselskontor,
- kørselskontorerne får en række pligter over for myndighederne og over for kunderne,
- chaufførerne skal have et chaufførkort for at udføre erhvervmæssig persontransport,
- de gældende krav om taxametre og sædefølere opretholdes,
- der indføres et nationalt prisloft for taxikørsel,

- der kan aftales en fast pris for en taxitur, som ligger under prisloftet,
- der indføres regler for at klage over taxikørsel,
- der indføres særlige regler for at sikre taxibetjening i landdistrikterne,
- der indføres en overgangsordning, og
- der gennemføres evalueringer af loven.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

De gældende regler er indeholdt i taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 af lov om taxikørsel m.v. (herefter den gældende taxilov), og i bekendtgørelser fastsat i medfør af loven (bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1651 af 8. december 2015 (herefter taxibekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., bekendtgørelse nr. 967 af 12. oktober 2009 om erhvervmæssig transport af personer i køretøjer, som de pågældende råder over og bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1740 af 22. december 2006 samt ved bekendtgørelse nr. 1652 af 14. december 2015 (herefter udstyrsbekendtgørelsen).

### 2.1. Erhvervmæssig persontransport

#### 2.1.1 Gældende ret

I henhold til den gældende taxilovs § 12, stk. 1, nr. 2, er transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til at fastsætte regler om undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder afgrænsning mellem erhvervmæssig og ikke erhvervmæssig personbefordring, dvs. mellem tilladelsespligtig og ikke-tilladelsespligtig kørsel.

Det fremgår således af § 1, stk. 1, i taxibekendtgørelsen, at ved erhvervmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik) forstås kørsel i et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer føreren medregnet,

1. med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre,
2. som udføres mod vederlag, idet godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, fx udgifter til benzin eller olie, ikke anses som vederlag, eller
3. som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

Det fremgår endvidere af taxibekendtgørelsens § 1, stk. 5, at samkørselsarrangementer og kørsel ved benyttelse af køretøjer tilknyttet delebilsordninger ikke anses som erhvervmæssig personbefordring, såfremt der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger.

#### 2.1.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til højst 9 personer inklusive føreren kræver tilladelse i henhold til denne lov. Erhvervmæssig persontransport er således i lovforslagets § 1, stk. 1, defineret som persontransport, der udføres i personbiler indrettet til befordring af højst 9 personer, inklusive chaufføren, for at opnå en fortjeneste.

Den tilladelsespligtige kørsel står i modsætning til den kørsel, som ikke kræver tilladelse.

Den hidtidige definition har givet anledning til uklarheder. Det er i medfør af dette lovforslag afgørende for, om kørsel er erhvervmæssig, at den udføres med henblik på at opnå en økonomisk fortjeneste.

Der foreslås en forenkling af definitionen af erhvervmæssig persontransport i biler, således at det fremover alene er spørgsmålet, om en given kørsel udføres for at opnå fortjeneste, der er afgørende for, om der er tale om erhvervmæssig persontransport, som kræver en tilladelse.

Der vil således fremover være tale om tilladelsespligtig erhvervmæssig persontransport, hvis kørslen udføres mod en betaling for kørslen, der overstiger de med kørslen direkte forbundne omkostninger, således at der opnås en fortjeneste ved at udføre kørslen.

Betalingen for kørslen kan enten være en særskilt betaling for kørslen, men kan også være en del af den samlede betaling til den, man har købt en ydelse af, hvor kørslen blot er en mindre del af den samlede ydelse, som kunden har købt.

For at opnå tilladelse til erhvervmæssig persontransport, skal kørslen foregå i dansk indregistrerede biler indrettet til højst 9 personer, inklusive chaufføren. Udenlandsk indregistrerede biler kan kun i helt særlige tilfælde få lov til at udføre erhvervmæssig persontransport i Danmark, enten hvis det sker i henhold til international aftale om grænseoverskridende kørsel eller transitkørsel eller i henhold til en særlig tilladelse, der kun gives ved større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder, jf. lovforslagets § 2.

Modsatningen til tilladelsespligtig erhvervmæssig persontransport, er tilladelsesfri kørsel, som kan opdeles i henholdsvis privat kørsel og samkørsel.

Privat kørsel omfatter kørsel, som udføres af såvel private personer, virksomheder, foreninger og offentlige myndigheder m.fl., hvor der typisk hverken ydes betaling eller godtgørelse for kørslen.

Privat kørsel i virksomhedsregi er fx kørsel, hvor virksomheden selv befordrer sine ansatte. Privat kørsel i offentlig regi er fx en situation, hvor beboere på en institution befordres af institutionens ansatte.

Samkørsel er, når der højst ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, jf. lovforslagets § 1, stk. 2. Samkørsel anses ikke som erhvervmæssig persontransport og kan således udføres uden tilladelse.

Ved ”direkte forbundne omkostninger” forstås passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende.

Hvordan en aftale om samkørsel er blevet etableret er uden betydning, dvs. der gælder de samme regler for samkørsel til og fra en fælles arbejdsplads, som der gælder, hvis bilejeren offentligt har udbudt kørelejligheden, fx på en internetportal.

## *2.2. Tilladelser til erhvervmæssig persontransport*

### *2.2.1 Gældende ret*

De gældende regler opererer med fire forskellige typer af tilladelser til at udføre erhvervmæssig persontransport med biler.

Tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel udstedes i henhold til § 2, stk. 1, i den gældende taxilov af kommunalbestyrelserne i det område, hvor kørslen skal foregå. I Region Hovedstaden, som omfatter alle kommuner i regionen bortset fra Bornholms Regionskommune, udstedes tilladelser af Taxinævnet i Region Hovedstaden.

Tilladelse til offentlig servicetrafik udstedes i henhold til § 2, stk. 1, 2. pkt. i taxiloven, jf. § 3 i taxibekendtgørelsen, af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Antallet af taxier fastsættes i henhold til § 2, stk. 2, i den gældende taxilov af de enkelte kommuner eller af Taxinævnet i Region Hovedstaden på grundlag af vurdering af behovet for taxikørsel inden for myndighedens område. Antallet af taxier i et område beror derfor alene på den lokale myndigheds skøn.

Vognmandvirksomhed kan i henhold til § 3, stk. 1, 1. pkt. i den gældende taxilov kun udføres i personligt regi. Det er ikke muligt at udstede taxitilladelser til selskaber, foreninger m.v. En taxitilladelse skal udnyttes af den person, som har fået tilladelsen. En taxitilladelse kan derfor i henhold til § 5, stk. 3, i den gældende taxilov som udgangspunkt ikke overdrages.



En taxitilladelse giver ret til at udføre kørsel med begyndelses- og afslutningspunkt i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. En taxitilladelse giver ret til også at udføre opgaver med begyndelsespunkt i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt, og med afslutningspunkt i en anden kommune. Taxien skal umiddelbart efter afslutning af en sådan opgave vende tilbage til ”hjemkommunen”. En taxitilladelse giver endvidere ret til at udføre telefonbestilte kørselsopgaver med begyndelsespunkt uden for den kommune, hvor tilladelsen er udstedt, hvis opgaven afsluttes i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. En taxi kan desuden som led i større kørselsopgaver udføre kørsel i andre kommuner, hvis der foreligger en forud indgået skriftlig aftale.

I kommuner med 10 eller flere taxitilladelser skal indehaverne af taxitilladelserne i henhold til § 10, stk. 1, i den gældende taxilov som udgangspunkt oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor, som modtager og formidler bestillinger på taxikørsel blandt de tilsluttede taxier. Der er i henhold til § 10, stk. 2, i den gældende taxilov mulighed for at dispensere fra tilslutningspligten.

Indehavere af taxitilladelser skal i princippet stå til rådighed for publikum døgnet rundt i den kommune, hvor tilladelsen er udstedt. I praksis er det tilladelsesindehaverne i tilladelsesområdet, der som kollektiv er forpligtet til at sørge for en passende betjening døgnet rundt.

Limousinekørsel i henhold til § 3, stk. 2, i den gældende taxilov, jf. § 1, stk. 2, i taxibekendtgørelsen omfatter befordring af nærmere bestemte kategorier af personer efter særlig aftale, fx repræsentative formål, bryllupskørsel og lignende kørsel i køretøjer med en særlig indretning, udstyr eller lignende.

Antallet af limousiner fastsættes i henhold til § 1, stk. 1, i den gældende taxilov, jf. 11, stk. 3, i taxibekendtgørelsen af de enkelte kommuner eller af Taxinævnet i Region Hovedstaden på grundlag af vurdering af behovet for limousinekørsel inden for myndighedens område.

Limousinevirksomhed kan i henhold til § 3, stk. 1, 1. pkt., i den gældende taxilov alene udføres i personligt regi. Det er således ikke muligt at udstede taxi- og limousinetilladelser til selskaber m.v.

Limousinetilladelser kan udnyttes i samme omfang som taxitilladelser. Indehavere af limousinetilladelser har ikke pligt til at oprette eller tilslutte sig bestillingskontorer.

Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, i den gældende taxilov, jf. § 1, stk. 3, i taxibekendtgørelsen til sygetransport giver ret til befordring af personer henvist til sundhedsfaglig behandling, transport af personer, der på grund af sygdom eller handicap er afskåret fra eller kun med besvær kan benytte almindelige befordringsmidler, herunder taxi, samt hastende transport af blod- og organandonorer i forbindelse med sygdoms- og ulykkestilfælde.

Sygetransporttilladelser er ikke omfattet af geografisk begrænsning eller af begrænsning af antallet af tilladelser. Indehavere af sygetransporttilladelser skal ikke oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor.

Tilladelser til sygetransport og tilladelser til offentlig servicetrafik kan i henhold til §§ 3 og 4 i den gældende taxilov udstedes til personligt drevne virksomheder, til virksomheder med begrænset ansvar, foreninger, fonde og til offentlige myndigheder, der opfylder lovens adgangskrav.

Offentlig servicetrafik omfatter i henhold til § 1, stk. 4, i taxibekendtgørelsen kørsel, der er koordineret af de regionale trafikelskaber. Det drejer sig om trafikelskabernes kørsel for kommuner og regioner, den individuelle handicapkørsel og den såkaldte ”flexitur”, dvs. kørsel, der er åben for alle borgere efter bestilling.

Tilladelser til offentlig servicetrafik er ikke omfattet af geografisk begrænsning og antalsbegrænsning. Indehavere af offentlige servicetrafiktilladelser skal ikke oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor.

### *2.2.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det foreslås i lovforslagets § 3, stk. 1, at indføre én tilladelsestype ved navn ”tilladelse til erhvervmæssig persontransport”. Denne tilladelse erstatter det nuværende tilladelsessystem med separate tilladelser til henholdsvis taxikørsel, sygetransport, limousinekørsel og offentlig servicetrafik.



Den hidtidige antalsbegrænsning og den geografiske begrænsning ophæves. En vognmandsvirksomhed kan få så mange tilladelser, som virksomheden ønsker, hvis den opfylder lovens krav. Tilladelsen giver adgang til at køre over alt i landet.

Virksomheden kan i henhold til § 3, stk. 2-4, i lovforslaget frit vælge virksomhedsform og kan således drives i personligt regi eller i selskabsform. Som noget nyt vil det blive muligt at lave et generationsskifte for vognmandsvirksomheder, hvor en virksomhed kan overdrages eller sælges, hvis tilladelsesindehaveren eksempelvis dør. Det er ikke muligt i dag.

I henhold til § 4 i lovforslaget kan en tilladelse anvendes til at udføre kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i lov, til limousinekørsel og til taxikørsel.

Tilladelsen udstedes i henhold til § 3 i lovforslaget af transport-, bygnings- og boligministeren, hvis virksomheden opfylder en række betingelser vedrørende vandel, god skik inden for branchen og økonomi mv. Kravene skal være opfyldt til stadighed og skal sikre, at virksomheden kan udføre erhvervet på en sikker og tryk måde, og at konkurrencen sker på et ensartet grundlag.

### *2.3. Kørselskontorer*

#### *2.3.1 Gældende ret*

Vognmandsvirksomheder i kommuner med ti eller flere taxier skal i henhold til § 10, stk. 1, i den gældende taxilov i dag oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor, der dækker kommunen. Det fremgår ikke af loven, hvordan et bestillingskontor skal være organiseret. Typisk er bestillingskontoret organiseret således, at det ejes af en forening af vognmænd, der er tilsluttet bestillingskontoret.

Antallet af vogne tilknyttet bestillingskontorer i kommunen er begrænset af antallet af taxitilladelser i kommunen. Indehavere af taxitilladelser i kommuner med bestillingskontorer har krav på at blive tilsluttet et bestillingskontor, medmindre taxitilladelsen er fritaget for tilslutningspligten. Kommunen kan i henhold til § 18, stk. 1, i taxibekendtgørelsen tillade, at der oprettes flere bestillingskontorer i kommunen. En kommune kan tilsvarende nægte oprettelse af yderligere bestillingskontorer.

Vilkårene for tilladelsesindehaveres tilslutning til et bestillingskontor er i henhold til § 18, stk. 6, i taxibekendtgørelsen reguleret i en vedtægt udarbejdet på grundlag af loven.

Bestillingskontorets skal i henhold til § 18, stk. 5, 3. pkt. i taxibekendtgørelsen døgnet rundt modtage og formidle bestillinger på taxikørsel. Et bestillingskontor skal etablere en vagtordning, som kommunen kan pålægge de tilsluttede tilladelsesindehavere at følge. Vagtordningen skal af bestillingskontoret tilrettelægges således, at bestilling på kørsel hurtigst muligt kan efterkommes på enhver tid af døgnet.

Bestillingskontorer driver ikke selv vognmandsvirksomhed, men formidler udelukkende taxikørsel.

Taxier tilsluttet et bestillingskontor skal i henhold til § 10, stk. 7, i udstyrsbekendtgørelsen være afmærket med kontorets navn og telefonnummer, og bestillingskontorer fremstår i praksis over for omverdenen som selvstændige virksomheder. Tilsluttede vognmandsvirksomheder kan således i henhold til § 10, stk. 3, 2. pkt., i udstyrsbekendtgørelsen ikke selv modtage og udføre bestillinger på kørsel uden om bestillingskontoret og dermed tilrettelægge kundebetjeningen eller fx anvende andre teknologiske løsninger end dem, som bestillingskontoret har valgt.

I kommuner uden bestillingskontor kan vognmandsvirksomheder indgå aftale om telefonsvagtordninger, som sikrer en tilfredsstillende taxibetjening døgnet rundt. Hvis der er problemer med at fastholde en tilfredsstillende taxibetjening, kan kommunalbestyrelsen i henhold til § 21 i taxibekendtgørelsen pålægge vognmændene at etablere en telefonsvagtordning, der sikrer en tilfredsstillende betjening hele døgnet.

I dag udgør kommunegrænsen den forretningsmæssige afgrænsning for den almindelige taxikørsel.

### 2.3.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås i § 4 i lovforslaget, at taxikørsel kun kan sælges af et kørselskontor.

En virksomhed, der er i besiddelse af en tilladelse i henhold til § 3, stk. 1, til erhvervmæssig persontransport, skal i henhold til § 4, stk. 2, have indgået en aftale med et kørselskontor for at kunne udføre taxikørsel.

Det er kørselskontoret, der definerer den service, kørselskontoret vil tilbyde offentligheden. Kørselskontoret er ikke forpligtet til at tilbyde alle typer af taxikørsel. Et kørselskontor kan eksempelvis vælge alene at tilbyde kørsel mod forudgående bestilling, eller kontoret kan tilbyde alle typer af taxikørsel. Ligeledes er kørselskontoret ikke forpligtet til at tilbyde kørsel døgnet rundt, året rundt. Det betyder eksempelvis, at et kørselskontor kan vælge kun at have biler i landdistrikter i det tidsrum, der ankommer tog til området.

Udgangspunktet for den ændrede regulering er, at retten til at organisere taxikørsel i fremtiden kræver tilladelse.

De, der er interesseret i at sælge taxikørsel, skal i henhold til lovforslagets § 5 søge om tilladelse til at drive kørselskontor. Tilladelsen til at drive kørselskontor og dermed retten til at sælge taxikørsel er i henhold til § 5 betinget af, at ansøger har en ansvarlig leder, der lever op til lovforslagets krav om vandel mv. Det er endvidere en betingelse, at der dokumenteres en egenkapital på minimum 500.000 kr. Kørselskontorers tilladelser er som udgangspunkt landsdækkende. Det gælder dog ikke for kørselskontorer, der i henhold til § 6 i lovforslaget er oprettet under de særlige regler for kørselskontorer i landdistrikter.

Det forventes, at de nye regler vil give anledning til større og stærkere kørselskontorer på landsplan samtidig med, at mindre kørselskontorer også vil få mulighed for at udvikle sig. Det bliver lettere at etablere kørselskontorer i landdistrikterne, da der i henhold til § 6, stk. 1, i lovforslaget vil være et væsentligt lavere egenkapitalkrav til kørselskontorer, der har fast forretningssted i et landdistrikt. I disse tilfælde vil der i henhold til lovforslagets § 6, stk. 2, nr.1, blive fastsat vilkår om, at kørselskontoret kun må tilbyde taxikørsel i et nærmere fastsat geografisk område. Den konkrete taxikørsel for kørselskontoret bliver udført af vognmandsvirksomheder, der i henhold til lovforslagets § 3, stk. 1, har en tilladelse til at udføre erhvervmæssigtransport.

Kørselskontoret kan selv være indehaver af tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Egenkapitalkravet for kørselskontorer, der udelukkende ønsker at betjene et landdistrikt fastsættes til 40.000 kr. Virksomheden kan anvende de samme 40.000 kr. som egenkapital for at få en kørselskontortilladelse i henhold til lovforslagets § 6, stk. 1, jf. § 5, som pågældende anvender for at få en tilladelse til at drive erhvervmæssig persontransport, jf. lovforslagets § 3, stk. 2, nr. 6.

Kørselskontoret kan også byde på de kørselsopgaver, som offentlige myndigheder udbyder med hjemmel i lov, fx de opgaver som et trafikelskab udbyder med hjemmel i lov om trafikelskaber.

## 2.4. Krav til chauffører

### 2.4.1 Gældende ret

Efter de gældende regler er der dels tale om krav om kørekort til erhvervmæssig personbefordring fastsat i § 57, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017 af lov om færdsel og § 18 i bekendtgørelse nr. 312 af 25. marts 2015 om kørekort (kørekortbekendtgørelsen), dels tale om krav om førerkort m.v. fastsat i henhold til § 33, stk. 1, i taxibekendtgørelsen.

Det er i henhold til § 28, stk. 2, i kørekortbekendtgørelsen en betingelse for at få kørekort til erhvervmæssig personbefordring til bil, at ansøgeren har almindeligt kørekort til bil. Kørekort til erhvervmæssig personbefordring udstedes i henhold til § 81, stk. 2, i kørekortbekendtgørelsen med gyldighed i fem år.

Der er ikke krav om forudgående undervisning. En ansøger skal bestå en teoriprøve og en køreprøve. Begge prøver bedømmes strengere end ved prøverne til almindeligt kørekort, idet man må have højst tre fejl i teoriprøven mod normalt fem, ligesom køreprøven skal aflægges stort set fejlfrit. Der lægges i høj grad vægt på ansøgerens færdigheder og på, om chaufføren kører rutineret, ligesom eventuelle fejl bliver bedømt strengere. Prøvernes omdrejningspunkt er færdselslovgivningen.

Der er i forbindelse med køreprøven mundtlig overhøring i de gældende bestemmelser om taxikørsel. Ansøgeren skal endvidere under køreprøven kunne finde vej til to opgivne adresser ad nærmeste rute, evt. ved brug af kort.

Førere af taxier, limousiner og sygetransportbiler skal i henhold til § 33, stk. 1, i taxibekendtgørelsen have et førerkort, der udstedes af den kommune, som har udstedt tilladelse til førerens arbejdsgiver.

For at få udstedt et førerkort skal ansøgeren i henhold til § 32, stk. 1, 1. pkt. i taxibekendtgørelsen have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kvalifikationskursus af minimum seks dages varighed. Desuden skal ansøgeren i henhold til § 32, stk. 1, 3. pkt., i taxibekendtgørelsen beherske det danske sprog, således at den pågældende kan udføre erhvervet på en tilfredsstillende måde, kunne dokumentere et tilfredsstillende kendskab til lokalområdets geografi og må i henhold til § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, 6. pkt., i den gældende taxilov ikke være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde en nærliggende mulighed for nye overtrædelser i forbindelse med erhvervet som chauffør, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Endvidere skal ansøgeren i forbindelse med prøverne kunne kommunikere forståeligt uden at benytte tolk, og der er skærpede krav til helbred i forhold til kørekort til almindelig bil, bl.a. ved vurdering af synsevne og flere sygdomme. Endelig skal ansøgeren i henhold til § 4 a, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, 7. pkt., i den gældende taxilov kunne sandsynliggøre, at erhvervet som chauffør kan udføres forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Oplysninger om tidligere beskæftigelse inden for tilsvarende erhverv, strafbare forhold m.v. kan indgå i denne vurdering.

Kvalifikationskurset indeholder, jf. bilag 2 til taxibekendtgørelsen, undervisning i emnerne arbejdsret, færdselslovgivning, arbejdsmiljø, kundeservice, befordring af handicappede, konfliktafværgelse, taxilovgivning og førstehjælp, og der er to individuelle køretimer. Uddannelsen afsluttes i henhold til § 36, stk. 3, i taxibekendtgørelsen med en skriftlig prøve.

Kurset udbydes både af AMU-centre og private udbydere. Ifølge § 16, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 544 af 24. maj 2017 om arbejdsmarkedsuddannelser m.v. kan ansøgeren pålægges at gennemføre en test for at sikre, at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med tilfredsstillende resultat. Private kursusudbydere er ikke underlagt en tilsvarende forpligtelse.

Førerkortet har i henhold til § 4 a, stk. 4, i den gældende taxilov, samme tidsmæssige gyldighedsperiode som gyldighedsperioden for kørekortet til erhvervsmæssig personbefordring, der er udstedt til chaufføren. Førerkortet er forsynet med foto af føreren og skal medbringes under kørslen og efter anmodning forevises for passagererne og politiet.

Førere af biler, der har tilladelse til offentlig servicetrafik, behøver ikke at have et førerkort og kan i stedet for medbringe kursusbeviset for gennemgået kvalifikationsuddannelse.

#### *2.4.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det foreslås, at kørekortet til erhvervsmæssig personbefordring i henhold til § 57, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 38 af lov af 5. januar 2017 om færdsel afskaffes, og at førerkortet i henhold til § 33, stk. 1, i taxibekendtgørelsen erstattes af et chaufførkort i henhold til lovforslagets § 7, stk. 1, som alle førere af biler, der udfører erhvervsmæssig persontransport, skal være i besiddelse af.

For at få udstedt et chaufførkort skal ansøgeren i henhold til lovforslagets § 7, stk. 2, være mindst 21 år, have haft kørekort til almindelig bil i mindst tre år, opfylde krav til god skik inden for branchen, vandelskrav og helbredskrav samt have gennemført og bestået et kvalifikationskursus godkendt af transport-, bygnings- og boligministeren.

Det foreslås, at der fastsættes nærmere regler om kursuskravet i bekendtgørelsesform, jf. lovforslagets § 7, stk. 5. Hensigten er, at det nye kvalifikationskursus vil være af to ugers varighed (74 lektioner), og vil blive justeret i forhold til det nuværende kursus, således at der lægges mere vægt på emnerne færdselslovgivning, energirigtig og passagervenlig kørsel samt brug af GPS o. lign. Her vil bl.a. seks individuelle køretimer samt kundeservice og konflikthåndtering, herunder kommunikation, indgå.

De øvrige emner fra det nuværende kursus, arbejdsret, arbejdsmiljø, befording af handicappede, taxilovgivning og førstehjælp, vil blive bibeholdt.

De nuværende krav til vandel og god skik inden for branchen, jf. § 4 a, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, pkt. 6 og 7, og helbred, jf. bilag 2, gruppe 2 i bekendtgørelse nr. 312 af 25. marts 2015 om kørekort, vil blive videreført. Der vil for alle kursusudbydere blive fastsat krav om, at det skal sikres, at ansøgeren sprogligt vil være i stand til at følge undervisningen med tilfredsstillende resultat.

Chaufførkortet i henhold til lovforslagets § 7, stk. 1, der i henhold til § 9, stk. 1, i lovforslaget udstedes med gyldighed i fem år, skal i henhold til § 9, stk. 2, i lovforslaget medbringes i bilen under kørslen og være synligt for passagererne.

## 2.5. Kørselskontorets pligter

### 2.5.1 Gældende ret

I dag skal oprettelse og drift af bestillingskontorer i henhold til § 18, stk. 1, i taxibekendtgørelsen godkendes af kommunalbestyrelsen. Til hvert godkendt bestillingskontor skal der i henhold til førnævnte bestemmelse mindst være knyttet 10 køretøjer. De tilsluttede køretøjer er taxier, der af kommunalbestyrelsen har fået udstedt en tilladelse til taxikørsel.

Hvis der er udstedt flere end 20 tilladelser i en kommune, kan 10 indehavere af en taxitilladelse eller derover i henhold til § 18, stk. 2, i taxibekendtgørelsen kræve kommunalbestyrelsens godkendelse af oprettelsen af endnu ét bestillingskontor, hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt.

Bestillingskontorer, der er oprettet i to eller flere tilgrænsende kommuner, kan i henhold til § 18, stk. 2, i taxibekendtgørelsen drives i fællesskab, såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender dette. Det er endvidere en forudsætning, at de berørte kommuner er enige om takstfastsættelse m.v.

Godkendelse af bestillingskontorer udstedes i henhold til § 18, stk. 3, i taxibekendtgørelsen for et tidsrum af højst 10 år ad gangen.

Indehavere af en taxitilladelse har i henhold til § 18, stk. 3, i taxibekendtgørelsen ret til at blive tilsluttet et bestillingskontor. Den eneste betingelse, der skal opfyldes er, at vognmanden forholdsmæssigt skal bidrage til dækningen af de udgifter, der er forbundet med etablering og drift af bestillingskontoret.

En forudsætning for den kommunale godkendelse er i henhold til § 18, stk. 4, i taxibekendtgørelsen, at bestillingskontoret har ansat en ansvarlig leder, som skal leve op de samme krav, som en indehaver af en taxitilladelse skal opfylde. Derudover skal bestillingskontoret i henhold til § 18, stk. 5, 1. pkt., i taxibekendtgørelsen råde over telefon- og radioanlæg med døgnbetjening og sikre, at der er radioforbindelse mellem kontoret og samtlige tilsluttede køretøjer. Derudover er bestillingskontoret i henhold til § 18, stk. 5, 3. pkt., i taxibekendtgørelsen pålagt en betjeningsforpligtelse døgnet rundt.

Forholdet mellem bestillingskontor og de tilsluttede taxivognmænd reguleres i henhold til § 18, stk. 6, i taxibekendtgørelsen i en vedtægt, jf. bilag 3 til taxibekendtgørelsen, udformet over en standardvedtægt. Denne vedtægt skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

Ledelsen af et bestillingskontor kan i henhold til § 23, stk. 1, i taxibekendtgørelsen ekskludere en indehaver af en taxitilladelse, der groft eller gentagne gange har overtrådt vedtægten for bestillingskontoret. En afgørelse om eksklusion kan i henhold til § 23, stk. 2, i taxibekendtgørelsen indbringes for kommunalbestyrelsen.

Bestillingskontoret skal kan i henhold til § 18, stk. 5, i taxibekendtgørelsen efter kommunalbestyrelsens forlangende indsende regnskab og budget til kommunalbestyrelsens godkendelse samt dokumentere omfanget af kontorets aktiviteter ved indsendelse af ordresedler og døgnrapporter for den seneste måned. Derudover skal kontoret årligt indsende en liste over tilsluttede tilladelsesindehavere.

### *2.5.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det foreslås i lovforslagets § 4, stk. 2, at salg af taxikørsel i fremtiden skal ske via et kørselskontor. Det er kørselskontoret, der over for kunden står som sælger af transportydelsen. Til at udføre kørslen råder kørselskontoret over en række biler, hvor ejeren, eller den som er registreret bruger af bilen, har en tilladelse til at drive erhvervmæssig persontransport. Tilslutningspligten til et kørselskontor er begrundet i ønsket om at sikre kontrol med vognmændene og forbrugersikkerhed samt undgå en række uheldige erfaringer fra udlandet i forbindelse med tidligere gennemførte liberaliseringer af taximarkedet.

Det aftalemæssige forhold mellem kørselskontor og de tilsluttede vognmandsvirksomheder vil ikke som i dag, jf. § 18, stk. 6, i taxibekendtgørelsen, blive reguleret i lovgivningen. Forudsætningen for at kunne tilbyde taxikørsel er dog, at vognmandsvirksomheden i henhold til lovforslagets § 4, stk. 2, i lovforslaget er tilknyttet et kørselskontor.

Oprettelse af et kørselskontor kræver i henhold til § 5, stk. 1, i lovforslaget tilladelse. I modsætning til i dag vil tilladelsen blive udstedt centralt og give ret til at drive kørselskontorvirksomhed i hele landet. Der vil ikke blive stillet krav til kørselskontorets åbningstider.

Denne tilslutningspligt er begrundet i et ønske om at skabe både mere ordnede og mere liberale forhold i erhvervet, ved på den ene side at pålægge kørselskontorerne en pligt i henhold til § 20, stk. 1 og 2, i lovforslaget til at indsamle, opbevare og indberette en række oplysninger om den kørsel, der udføres i kontorets navn. På den anden side, bliver der åbnet for, at kørselskontorer frit kan etablere sig, og virksomheden kan definere og håndhæve en selvstændig serviceprofil og tilbyde kørsel, hvor kontoret kan se et forretningsmæssigt potentiale.

Den enkelte vognmandsvirksomhed kan enten søge om tilslutning til det kontor, som har en forretningsidé, som matcher vognmandens, eller vognmandsvirksomheden kan selv etablere sig som kørselskontor. Kørselskontorer kan være lokale, regionale eller landsdækkende, og der er ingen lovmæssige geografiske grænser for, hvor et kørselskontor opererer, eller hvor mange personbiler, der kan være knyttet til kontoret.

Kørselskontoret kan selv være indehaver af tilladelser til erhvervmæssig persontransport. Kørselskontoret har ansvaret for, at de biler, der anvendes, er udstyret så de lever op til kravene i lovgivningen om miljø, indretning og udstyr og funktionelt kan levere de data, der er nødvendige for, at kørselskontoret kan leve op til sine informationsmæssige forpligtelser over for kunder og myndigheder, jf. lovforslagets § 20.

## *2.6. Tilbagekaldelse, nægtelse af fornyelse og bortfald af tilladelser*

### *2.6.1 Gældende ret*

Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse, kan i henhold til § 6, stk. 1, i den gældende taxilov tilbagekalde eller nægte at forny tilladelser eller godkendelser, hvis indehaveren eller den, der har en bestemmende indflydelse i virksomheden eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller godkendelsen.

Det er således muligt at tilbagekalde og nægte at forny tilladelser og godkendelser, hvis indehaveren ikke længere opfylder lovens adgangsbetænelser, eller hvis indehaveren, eller den, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i denne lov, således at det må antages, at de ikke længere kan udføre erhvervet forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Afgørelser om tilbagekaldelse og nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser, kan af den, en afgørelse vedrører, i henhold til § 7, stk. 1, i den gældende taxilov forlanges indbragt for domstolene, ligesom det fremgår af loven, i hvilke tilfælde indbringelse for domstolene har opsættende virkning i forhold til en administrativ afgørelse.

Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse, kan i henhold til § 7, stk. 3, i den gældende taxilov efter ansøgning ophæve afgørelser om tilbagekaldelse eller nægtelse af tilladelser og godkendelser. Afslag

på at imødekomme sådanne ansøgninger kan i henhold til § 7, stk. 3, 3. pkt., i den gældende taxilov under nærmere angivne betingelser forlanges domstolsprøvet.

Tilladelser og godkendelser i henhold til § 8, stk. 1, i den gældende taxilov bortfalder, når indehaveren af en tilladelse eller en godkendelse afgår ved døden, kommer under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, eller af andre årsager er ophørt med at opfylde betingelserne for at drive virksomhed i henhold til loven. I sådanne tilfælde kan den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller en godkendelse, i henhold til § 8, stk. 2, i den gældende taxilov give tilladelse til, at virksomheden midlertidigt fortsætter driften i op til seks måneder efter, at dødsfaldet m.v. fandt sted med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

#### *2.6.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Lovforslaget præciserer reglerne i den gældende taxilov om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser, hvorved der sikres bedre gennemsigtighed og dermed større retssikkerhed.

Lovforslaget præciserer endvidere retsgarantierne i § 7 i den gældende taxilov i forbindelse med afgørelser om tilbagekaldelse og nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser. Det fremgår således af §§ 16 og 17 i lovforslaget, at afgørelser om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser kan forlanges indbragt for domstolene af den, afgørelsen vedrører, ligesom det i lovforslagets §§ 16 og 17 præciseres i hvilke tilfælde indbringelse for domstolene har opsættende virkning i forhold til administrativ afgørelse.

Det foreslås endvidere i lovforslagets § 18, stk. 3, at sikre mulighed for at fortsætte driften af en virksomhed med henblik på afvikling i forbindelse med dødsfald, rekonstruktion, konkurs eller andre ophørsårsager.

Det foreslås herudover i lovforslagets § 18, stk. 4, at transport-, bolig- og bygningsministeren, i tilfælde af at en godkendt ansvarlig leder af et selskab, der har tilladelse i henhold til loven, fratræder selskabet, kan give midlertidig tilladelse til, at selskabet fortsætter virksomheden efter den ansvarlige leders fratreden, med henblik på at ansætte en ny ansvarlig leder.

Det foreslås endelig i lovforslagets § 49, at bestemmelser om tilbagekaldelse og bortfald skal gælde tilsvarende for tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til den gældende taxilov.

## *2.7. Prisberegning og prisloft*

### *2.7.1 Gældende ret*

I henhold til den gældende taxilovs § 12, stk. 1., nr. 9, er transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til at fastsætte maksimaltakster for taxikørsel.

Det fremgår således af § 28, stk. 1, i taxibekendtgørelsen, at maksimaltakster samt eventuelle særlige tillæg til taksterne fastsættes af kommunalbestyrelsen. Det fremgår endvidere af bekendtgørelsen, at taxametret skal være slået til, når vognen er hyret.

Der er ikke fastlagt en bestemt struktur ved beregningen af maksimaltaksten, men da taksten forudsættes beregnet via et taxameter, er det indirekte forudsat, at der i maksimaltaksten indgår tid og tilbagelagt afstand.

Udover betaling for kørslen fastsætter kommunen maksimaltakster for de såkaldt særlige tillæg til taksterne. Disse særlige tillæg må kun forlanges for transport af bagage som ikke kan anbringes inde i vognen, herunder bagagerummet, samt for særlig assistance for eksempel i forbindelse med op- og nedbæring af bagage.

I de nuværende regler er der åbnet mulighed for i særlige tilfælde at aftale en fast pris for taxikørsel, hvor taxametret ikke bruges til prisberegningen.

Der stilles ikke krav om annoncering af takster eller krav om, at kunden skal have udstedt en kvittering.

### *2.7.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Reformen af taxilovgivning har som mål at skabe nye rammer for branchen, så der kan skabes øget konkurrence til gavn for forbrugerne. Et væsentligt element heri er, at det også bliver muligt for kørselskontorerne



at konkurrencer på pris og samlet set kunne tilbyde den pris og kvalitet, der imødekommer kundernes forskelligartede behov.

I den foreslåede ordning, jf. forslagens § 21, bibeholdes der en beskyttelse af forbrugeren i form af et prisloft. Prisloftet definerer, hvad en vilkårlig taxitur højst må koste. Prisloftet er landsdækkende.

Et taxameter registrerer grundlæggende to ting om en taxitur. Den tilbagelagte afstand og den forbrugte tid ved en given taxitur. Ved at fastlægge hvor meget, der må opkræves i betaling pr. tilbagelagt kilometer, og hvor meget der må opkræves pr. forbrugt minut, samt at fastlægge en starttakst, kan det nationale prisloft for en vilkårlig taxitur udregnes, når der samtidig fastlægges en prisstruktur.

Det foreslås, at det nationale prisloft samt kørselskontorenes priser skal udregnes som en paralleltakst. Det vil sige, at prisen for en taxitur udregnes ved en samtidig anvendelse af kilometertakst og minuttakst tillagt en starttakst.

Det nationale prisloft udregnes ud fra en national starttakst tillagt en samtidig anvendelse af den nationalt fastsatte kilometertakst og nationalt fastsatte minuttakst.

Prisloftet beregnes efter følgende formler:

$\text{Pris (dag)} = \text{Starttakst(dag)} + \text{KM} \times \text{kmpris (dag)} + \text{Minutter} \times \text{minutpris (dag)}$

$\text{Pris (aften)} = \text{Starttakst(aften)} + \text{KM} \times \text{kmpris (aften)} + \text{Minutter} \times \text{minutpris (aften)}$

Desuden fastsættes et særligt prisloft på særlige dage. Ved særlige dage forstås 24-26. december, 31. december og 1. januar, hvor prisloftet forhøjes med 50 pct. i forhold til prisloftet for aftener og weekender.

Det vil sige at såvel den medgåede tid som det tilbagelagte antal kilometer påvirker prisloftet.

Paralleltakstsystemet er valgt for at sikre en transparens i prissætningen, som er kontrollerbar for forbrugeren.

I modsætning til i dag hvor de kommunalt fastsatte maksimaltakster fungerer som et fastprissystem skal reformen muliggøre en mere dynamisk prissætning inden for taxibranchen. Det betyder, at taxametrene ikke behøver at være indstillet, så prisudregningen foregår ved anvendelse af de nationalt fastsatte værdier for starttakst, kilometertakst og minuttakst. Disse værdier kan af hvert enkelt kørselskontor fraviges i nedadgående retning, mens princippet om anvendelse af en paralleltakst ikke kan fraviges.

Strukturen i prisberegningen skal tilskynde til en sikker kørsel og fordele risikoen for forsinkelser mellem kunde og kørselskontor.

Den digitale udvikling har gjort det muligt for kørselskontorerne at oplyse kunden om prisen på en tur før turen påbegyndes, således at kunden kan træffe beslutning om køb på det grundlag, jf. forslaget § 22. Dermed bringes køb af taxikørsel på linje med køb af andre vare- og tjenesteydelser.

Et kørselskontor skal kunne dokumentere, jf. forslagens § 21, stk. 4, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser. Et kørselskontor skal således kunne dokumentere, at de faste priser fastlægges på en sådan måde, at de i almindelighed vil være lig med eller lavere end taxameterprisen for den pågældende tur.

Uanset om prisberegningen foregår løbende (efter regning ved brug af taxametret prisberegningsskema), eller der på forhånd er aftalt en fast pris, er det afgørende for forbrugersikkerheden og for at undgå snyd, at der for hver enkelt tur sker en registrering af tilbagelagt antal kilometer, tidspunkt og tidsforbrug og prisen for turen i taxametret og at der løbende sker en (realtids)overførsel af disse data til kørselskontoret, jf. forslagens § 20, stk. 1.

Ud over betaling for kørslen åbnes der for, at de enkelte kørselskontorer kan opkræve en pris for særlige ydelser. Forudsætningen er dog, at disse særlige priser er klart annonceret på kørselskontorets hjemmeside, jf. forslagens § 23, og at kunden forud for turens påbegyndelse har accepteret prisen.

## *2.8. Trafiksikkerhed samt krav til bilers indretning, udstyr og miljøegenskaber m.v.*

### *2.8.1 Gældende ret*

I den gældende taxilov er udstyrskravene ikke reguleret nærmere, idet der er fastsat en bemyndigelsesbestemmelse i § 12, stk. 1, nr. 9. Ifølge denne kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om køretøjers benyttelse, afmærkning, indretning og udstyr, herunder vedrørende taxameter, kontrolapparat, printer, mobiltelefon, kontrol dokumenter og maksimaltakster for taxikørsel. I forhold til kontrollen med taxiudstyr fastsætter den gældende taxilov regler om taxameterkontrollantvirksomhed, herunder om godkendelse af taxameterkontrollanter, jf. §§ 4 a, 3, stk. 1, nr. 1-4, 6 og 7, samt bemyndigelsesbestemmelsen i § 12, stk. 1, nr. 10. Udstyrskrav til taxier, limousiner og sygetransportbiler er hidtil reguleret i udstyrsbekendtgørelsen.

Endvidere er der for krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer fastsat en bemyndigelsesbestemmelse i § 12, stk. 1, nr. 13, i den gældende taxilov. I medfør af denne bestemmelse foretager Færdselsstyrelsen hvert år en vurdering af, om der er mulighed for en justering af energi- og miljøkravene i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet. Udkastet til denne vurdering sendes i høring hos relevante organisationer og myndigheder, og vurderingen offentliggøres på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Miljøegenskaber for taxier, limousiner og sygetransportbiler er i dag reguleret i bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

### *2.8.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Lovforslaget bygger på de gældende lovbestemmelser om køretøjers sikkerhed, indretning og udstyr, kameraovervågning samt miljøegenskaber og energieffektivitet. Den nærmere regulering af disse forhold vil helt overvejende ske i administrative bestemmelser, sådan som det er tilfældet i dag.

Med henblik på erhvervmæssig persontransport med limousiner definerer lovforslaget, hvilke typer biler, der må godkendes og registreres til denne anvendelse, jf. den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 1, nr. 2. Dette er en konsekvens af, at der fremover ikke længere udstedes kommunale limousinebevillinger. Dermed bortfalder den skønsudøvelse, som kommunalbestyrelserne hidtil har udøvet i forhold til ansøgninger om limousinekørsel, og hvor der indgik en vurdering af en limousines egnethed i forhold til kørselsbehovet i kommunen.

I forhold til trafiksikkerheden ændres der ikke ved det eksisterende princip om, at biler, der skal anvendes til erhvervmæssig persontransport, skal godkendes og registreres som sådan, hvorefter de indkaldes til et årligt periodesyn.

De administrativt fastsatte krav til bilernes indretning og udstyr vil indeholde krav om synlig skiltning på bilen om priser, kørselskontorets navn samt tilladelsens nummer.

Regler om kontroludstyr, så som kameraovervågning, taxameter og andet registreringsudstyr mv., forventes som hidtil primært fastsat for biler, der anvendes til taxikørsel. For limousiner vil der blive stillet krav om anvendelse af elektroniske kørebøger godkendt af SKAT.

I forhold til de hidtil gældende regler stilles der i lovforslaget krav om, at taxier tillige løbende skal sende en række oplysninger om kørselsopgaven til kørselskontoret, jf. lovforslagets § 20, stk. 1. Desuden stilles der krav om, at kunderne efter en kørt skal kunne få en lang række oplysninger om den kørte tur, jf. lovforslagets § 20, stk. 4.

Nye taxametre forventes fremover at opfylde tidssvarende krav til kvalitet og pålidelighed, og den hidtidige undtagelse for taxametre ved den danske implementering af EU's måleinstrumentdirektiv 2014/32/EU (MID) forventes derfor ikke opretholdt. For eksisterende taxametre, der under de hidtidige regler blev installeret i taxier, vil der gælde en 5-årig overgangsordning. Efter denne periode vil de ældste taxametre fra 1990'erne og tidligere, der hverken opfylder MID- eller CENELEC-standarden, ikke længere være lovlige at anvende. Taxametre, der opfylder CENELEC-standarden (EN 50148), vil også efter udløbet af overgangsperioden kunne anvendes i den



pågældende taxi, såfremt taxametret er udrustet til trådløs datakommunikation med kørselskontoret samt GPS-modul til løbende logning af taxiens position.

Nye eller brugte biler, der registreres til taxikørsel efter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, vil dog i alle tilfælde skulle opfylde MID-standarden, som er standarden for den taxameter type, der lovligt må produceres og sælges i EU i dag. Endvidere kan kørselskontorerne altid stille strengere udstyrskrav til de tilsluttede vognmænd, end hvad lovgivningen kræver som minimum.

Den eksisterende adgang til administrativ fastsættelse af miljøkrav til biler, der anvendes til taxikørsel, opretholdes.

Nye limousiner vil fortsat skulle opfylde administrativt fastsatte indretnings-, udstyrs- og miljøkrav. De krav, der stilles til limousiner, vil fortsat være lempeligere, end hvad der gælder for biler, der anvendes til taxikørsel. Limousiner må ikke være udstyret med taxiskilt, taxameter eller andet taxispecifikt udstyr.

Biler, der alene kører efter kontrakt for offentlige myndigheder, forventes som hidtil at blive friholdt fra udstyrskrav m.v., da fornødne krav kan fastsættes ud fra den konkrete anvendelse, når en offentlig ordregiver indgår kørselskontrakt med en vognmand.

## *2.9. Mulighed for kommunalt indkøb af taxiberedskab*

### *2.9.1 Gældende ret*

I henhold til den gældende taxilovs § 2, stk. 2, er det den enkelte kommunalbestyrelse, der fastsætter antallet af taxitilladelser (taxibevinger) i kommunen ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden. Taxibevingerne udstedes efter ansøgning, og taxibetjeningen i mindre befolkede områder er således afhængig af, at der er vognmandsvirksomheder, der søger om bevilling.

I de senere år er antallet af udstedte taxitilladelser faldet meget, hvilket kan skyldes mange forhold, bl.a. bilejerskab, prisen på at køre i taxi, taxitilgængeligheden, indtjeningsmulighederne hos taxivognmændene osv. Dette er også tilfældet i landkommunerne.

Det er ikke kun i landkommuner, at antallet af taxitilladelser er faldet, men der er tale om generel tendens.

I dag har kommunerne ikke mulighed for indgå kontrakter med taxivognmænd med henblik på at sikre en passende taxibetjening i kommunen, idet en sådan mulighed ikke er hjemlet i den gældende lovgivning.

### *2.9.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Vognmænd i landdistrikterne vil med indførelse af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, som gælder i hele landet, få mulighed for at blive tilknyttet større regionale eller landsdækkende kørselskontorer og dermed benytte sig af disses digitale infrastruktur.

Det er således forventningen, at omkostningerne ved at være tilknyttet et kørselskontor vil reduceres væsentligt i forhold til i dag. Det forhold, at kørselskontorerne selv vælger deres åbningstider vil tillige medvirke til at minimere omkostningerne. De løbende omkostninger ved at være tilsluttet et kørselskontor vil formentlig enten være, at en vis procentdel af indtjeningen skal gives til kørselskontoret eller fx en månedlig afgift til kørselskontoret.

Såfremt de ovenfor skitserede ændringer mod forventning ikke fører til en, efter den enkelte kommunalbestyrelsens opfattelse, passende taxibetjening i en kommune, indføres med lovforslagets § 29 mulighed for, at en kommune kan købe sig til taxidækning i et afgrænset geografisk område. Konkret vil en kommune eksempelvis mod betaling kunne sikre, at et kørselskontor stiller et vist taxiberedskab til rådighed inden for kommunegrænsen eller inden for et delområde i kommunen.

En kommune, der vælger at benytte muligheden for køb af et taxiberedskab til kommunen, skal inden opgaven sendes i udbud, fastlægge omfanget af den tilrådgivningsstilling, der ønskes. Det kan fx være, hvilket område skal betjenes, i hvilke tidsrum, med hvor mange taxier osv.

Et eksempel kunne være, at en landkommune ønsker, at der skal være to taxier til rådighed i det område af den pågældende kommune, som er beliggende udenfor den store by i kommunen. Kommunen vil i udbudsbetingelserne fastlægge på hvilke tidspunkter, de to taxier skal være til rådighed på forskellige dage, og hvor taxiernes faste holdeplads skal være, når de ikke kører med kunder, fx ved en togstation i det tidsrum, hvor der ankommer tog til stationen.

Desuden skal en kommune sørge for, at udbuddet sker efter de gældende udbudsregler, herunder bl.a. kravene om gennemsigtighed og ikke-diskrimination.

Flere kommuner, der geografisk ligger ved siden af hinanden, vil også kunne gå sammen om et udbud, således at beredskabet geografisk dækker flere kommuner eller dele af flere kommuner, jf. forslaget § 29, stk. 2.

Det kørselskontor, der vinder et kommunalt udbud om tilrådighedsstillelse af en eller flere taxier i kommunen, skal udføre taxikørslen til de takster, som gælder for det pågældende kørselskontors øvrige kørsel, jf. forslaget § 29, stk. 3.

## 2.10. Klageordning

### 2.10.1 Gældende ret

I den gældende lov om taxikørsel findes der ikke særskilte regler om mulighed for at klage over taxikørsel. Der er heller ikke på frivillig basis etableret nogen fast klagestruktur i taxibranchen, ligesom der heller ikke er etableret et sæt regler, der definerer taxikunders rettigheder og pligter.

Taxiområdet står dermed i modsætning til den øvrige erhvervsmæssige persontransport, hvor der på bus-, tog-, fly- og færgeområdet findes passagerrettigheder, som er fastsat af EU.

Der er dog i dag mulighed for at henvende sig til et taxiselskab for at klage, og i Region Hovedstaden behandler Taxinævnet også klager fra utilfredse taxikunder.

I medfør af direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistbilæggelse på forbrugerområdet (ADR-direktivet) er der dog mulighed for at klage. Direktivet blev implementeret i Danmark ved lov nr. 524 af 29/4/ 2015 om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager (forbrugerklageoven). Direktivet giver forbrugerne en generel mulighed for at klage over køb af stort set alle varer og tjenesteydelser. Forbrugerens klagemulighed forudsætter dog, at varens eller tjenesteydelsens pris overstiger den minimumsværdi for klager, som fastsættes af de enkelte medlemslande. I Danmark er beløbsgrænsen for at klage til Forbrugerklagenævnet blevet fastsat til 1.000 kroner, med undtagelse af tøj og sko, hvor der er fastsat en lavere grænse.

I dag er det i praksis yderst sjældent en mulighed for at klage over taxikørsel, idet prisen for en taxitur i langt de fleste tilfælde er beløbsmæssigt betydeligt lavere end undergrænsen på 1.000 kroner. Men oftest vil en tvist mellem en kunde og et taxiselskab blive behandlet ved de almindelige domstole efter reglerne om behandling af sager om mindre krav, jf. retsplejelovens kapitel 39.

### 2.10.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes, at kunderne i den erhvervsmæssige persontransport i biler også har et behov for at kunne klage over den transport, som de køber.

Det kan fx være tilfælde, hvor kunden mener, at chaufføren kører en omvej eller i tilfælde, hvor kunden ikke er tilfreds med den service, som chaufføren yder. I sådanne tilfælde er det vigtigt, at det kan dokumenteres, hvornår en given tur er kørt, turens omfang, prisen og hvilken chauffør, der kørte bilen osv.

Derfor er det vigtigt, at pligten til at give kunderne oplysning om klageadgangen og de oplysninger, der skal til for at dokumentere den enkelte tur pålægges de virksomheder, der er ansvarlige for kørslen. I henhold til den foreslåede ordning bliver det entydigt kørselskontorerne, der bliver ansvarlige for serviceniveauet, og det er kørselskontorerne, som kunderne en indgår en juridisk aftale med om en given kørsel, jf. lovforslagets § 20, stk. 4, hvorefter kunden har krav på at få diverse oplysninger om en kørt tur i form af en kvittering enten i papirformat eller i elektronisk format.

Kørselskontorerne kan i deres kontrakter med indehaverne af tilladelser til erhvervmæssig persontransport forlange, at vognmandvirksomheder ved udførelse af kørslen skal leve op til en lang række krav, men uanset dette, er det kørselskontorerne, der står til ansvar over for kunderne.

For kørsel for offentlige myndigheder, som indgår kontrakter direkte med indehavere af tilladelser til erhvervmæssig persontransport, vurderes det ikke nødvendigt at indføre en klageadgang i denne lov. Klager over kørsler, der foregår for fx et trafikelskab, vil i stedet skulle behandles af trafikelskabet og vil i sidste ende være et kontraktuelt anliggende mellem trafikelskabet og den enkelte vognmand. Dog vil kunderne ofte allerede i dag have mulighed for at klage til Ankenævnet for bus-, tog og metro.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der er behov for at få oprettet et uvildigt klagenævn, så borgerne har mulighed for at klage, hvis de er utilfredse med en taxitur, enten med prisen for turen eller med servicen o. lign.

Udenfor et nyt klagenævns kompetence vil være sager om, hvorvidt persondataforordningen er overholdt, idet disse sager hører under Datatilsynet, jf. i øvrigt afsnit 2.12 i de almindelige bemærkninger om forholdet til persondataloven.

Det vil ligeledes være udenfor et nyt klagenævns kompetence at behandle tvister om person- og tingsskader forvoldt ved kørslen i medfør af færdselslovens regler, idet sådanne skader er dækket af bilens lovpligtige ansvarsforsikring.

Det foreslås i § 20, stk. 6, at der indføres en egentlig klageadgang i forbindelse med erhvervmæssig persontransport i biler, således at en kunde først skal klage til det kørselskontor, der er ansvarlig for kørslen og efterfølgende får mulighed for at klage til et klagenævn. Det foreslås derfor, at det pålægges taxibranchen at oprette et uafhængigt, landsdækkende klagenævn. Taxibranchen kan vælge at oprette klagenævnet som et privat tvistløsningsorgan godkendt efter forbrugerklagelovens § 6, således at de fælles procedureregler i forbrugerklagelovens kapitel 6 finder anvendelse. Såfremt taxibranchen vælger denne mulighed skal erhvervsministeren i henhold til § 6 i forbrugerklageloven godkende oprettelsen af og vedtægterne for klagenævnet.

Det uvildige klagenævn for taxiklager kan, såfremt det oprettes som et godkendt privat klagenævn i henhold til forbrugerklageloven, eventuelt samarbejde eller sammenlægges med det eksisterende Ankenævn for bus, tog og metro, således at der kan opnås visse fordele ved at dele kontorhold og it-ydelser samt oplæring af nye medarbejdere osv.

Kørselskontorerne skal finansiere klagenævnets virke. Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse i § 20, stk. 11, får transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med nævnet. Det er i udgangspunktet ikke hensigten, at ministeren udnytter denne hjemmel, idet det – som nævnt ovenfor – er hensigten, at branchen selv står for at få nævnet til at fungere eller vælger at oprette klagenævnet som et godkendt tvistløsningsorgan i henhold til § 6 i forbrugerklageloven. Men det vurderes nødvendigt, at ministeren får mulighed for at kunne følge med i, hvordan nævnet fungerer, fx ved at fastsætte regler om et tilsyn samt muligheden for at fastsætte bindende regler på området, hvis det eventuelt må konstateres, at nævnet ikke fungerer tilfredsstillende. Det er således forventningen, at branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, fx at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt. Hjemmelen vil endvidere kunne benyttes til at fx at fastsætte krav om offentliggørelse af afgørelser, udarbejdelse af årsrapporter m.v.

## *2.11. Straffebestemmelser*

### *2.11.1 Gældende ret*

Det nuværende bødeniveau for overtrædelse af taxiloven og bestemmelser mv., fastsat i medfør af loven, bygger på Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/2009 om taxikørsel m.v., som senest er revideret den 17. december 2014. Det følger af Rigsadvokatens meddelelse, at anklagemyndigheden for chaufførernes vedkommende som

udgangspunkt skal nedlægge påstand om bødestrafte på mellem 500 kr. og 1.500 kr. med mulighed for en stigning på op til 3.500 kr. i tilfælde af gentagne overtrædelser. For vognmændenes vedkommende kan der blive tale om bødestraf, hvis disse er medansvarlige for chaufførers overtrædelser. Bøderne er i sådanne tilfælde på samme niveau eller højere og indtil det dobbelte, hvis der er grundlag for dette.

I tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser til samtidig bedømmelse, skal der nedlægges en samlet bødepåstand ud fra en konkret vurdering.

#### *2.11.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det foreslås at hæve bødeniveauet generelt, således at det kommer til at svare til niveauet på bus- og godskørselsområdet. En sådan generel forhøjelse forventes at ville have en præventiv effekt.

Det foreslås videre, at der ved udmåling af straf for overtrædelse af denne lov eller af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov ikke alene lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, men også hvorvidt overtrædelsens karakter er mindre alvorlig, alvorlig eller meget alvorlig.

Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser, jf. forslaget § 35, jf. Bilag 1.

Der anbefales indført en bødesats på 5.000 kr. i de tilfælde, hvor der er tale om mindre alvorlige overtrædelser. Der vil fx være tale om en mindre alvorlig overtrædelse, hvis kørselskontorets takster og priser for eventuelle tillægsydelse ikke fremgår af kørselskontorets hjemmeside. Bødens størrelse skal ses i lyset af overtrædelsens mindre alvorlige karakter, idet passagererne i dette tilfælde udvendigt på bilen kan aflæse prisen for en tur på 10 km. Ved den pågældende unkladelse opnås ikke en uberettiget økonomisk vinding.

Meget alvorlige overtrædelser af loven, fx udførelse af erhvervmæssig persontransport uden at have tilladelse hertil i henhold til § 3, stk. 1, i denne lov foreslås straffet med en bøde på 35.000 kr. Bødens størrelse er udtryk for overtrædelsens meget alvorlige karakter samt den økonomiske gevinst, som overtræderen tilegner sig ved at tilsidesætte denne lovs krav til erhvervets standard og ikke mindst krav til udøvrernes økonomiske og personlige kvalifikationer og habilitet.

Det anbefales, at bøder skal kunne overstige 35.000 kr., hvis der er tale om skærpende omstændigheder, fx hvis den ulovlige virksomhed er blevet udført gennem længere tid, eller hvis der er tale om gentagne overtrædelser.

Som udgangspunkt skal bødestraffens størrelse i forbindelse med skærpende omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, vil kunne fordobles eller tredobles.

Fastsættelsen af straffen beror dog fortsat på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i de konkrete sager samt på transport-, bygnings- og boligministerens vejledende udtalelser til politiet. Det angivne strafniveau kan således fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i en konkret sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

#### *2.12. Forholdet til persondataloven*

Lovforslaget vil medføre, at transport-, bygnings- og boligministeren skal behandle personoplysninger i forbindelse med ansøgning om tilladelser til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor, chaufførkort og som led i udøvelsen af tilsynsmyndighed, herunder tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser. Endvidere vil kørselskontorerne skulle behandle personoplysninger, jf. lovforslagets § 20 om kørselskontorets pligter. Biler, der anvendes til taxikørsel, vil desuden skulle være forsynet med indvendig kameraovervågning, jf. lovforslagets § 26.

Persondataloven gælder for behandling af personoplysninger, som helt eller delvis foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive

indeholdt i et register, jf. persondatalovens § 1, stk. 1. Ved behandling forstås enhver operation eller række af operationer med eller uden brug af elektronisk databehandling, som oplysninger gøres til genstand for, jf. persondatalovens § 3, nr. 2.

Det fremgår af persondatalovens § 5, at oplysninger skal behandles i overensstemmelse med god databehandlingskik. Indsamling af oplysninger skal ske til udtrykkeligt angivne og saglige formål, og senere behandling må ikke være uforenelig med disse formål. Endvidere skal de oplysninger, der behandles, være relevante og tilstrækkelige og må ikke omfatte mere, end hvad der kræves til opfyldelse af de formål, hvortil oplysningerne indsamles, og de formål, hvortil oplysningerne senere behandles. Behandlingen af oplysningerne skal derudover tilrettelægges således, at der foretages fornøden ajourføring og kontrol for at sikre, at der ikke behandles urigtige eller vildledende oplysninger. Urigtige eller vildledende oplysninger skal snarest muligt slettes eller berigtiges. Endvidere fremgår det, at de indsamlede oplysninger ikke må opbevares på en måde, der giver mulighed for identificering af den registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles.

Endvidere fremgår det af persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 1 og 6, at behandling af oplysninger kan finde sted, hvis denne er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave, der henhører under offentlig myndighedsudøvelse, eller hvis den registrerede har givet samtykke til dette.

Samtykket skal være en frivillig, specifik og informeret viljestilkendegivelse, jf. persondatalovens § 3, nr. 8.

Det fremgår endvidere af persondatalovens § 8, stk. 1, at den offentlige forvaltning må behandle oplysninger om strafbare forhold og andre rent private forhold, når dette er nødvendigt for varetagelsen af myndighedens opgaver.

#### *2.12.1 Ansøgninger*

Ansøgning om tilladelse til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort skal indgives ved anvendelse af den digitale løsning, som transport-, bygnings- og boligministeren stiller til rådighed, jf. lovforslagets § 3, stk. 7, § 5, stk. 7, og § 7, stk. 4.

I lovforslagets § 3, stk. 3, og § 5, stk. 3, kræves det, at den ansvarlige leder i henholdsvis en vognmandsvirksomhed og et kørselskontor har bopæl i en EU- eller EØS-stat, ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige og ikke er dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden.

Behandlingen af ovenstående personoplysninger er nødvendig af hensyn til udførelsen af de opgaver, der henhører under ministerens myndighedsudøvelse.

Ved udfyldelse af ansøgningen om tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller drift af kørselskontor giver den ansvarlige leder endvidere udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler og indhenter oplysninger hos SKAT om eventuel forfalden gæld til det offentlige samt oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet.

Ved ansøgning om chaufførkort giver chaufføren udtrykkeligt samtykke til, at ministeren behandler vedkommendes personoplysninger, herunder indhenter oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet og behandler helbredsoplysninger, jf. lovforslagets § 7, stk. 2.

Chaufføren giver i samtykkeerklæringen sit udtrykkelige samtykke til, at ministeren behandler vedkommendes personoplysninger, herunder indhenter oplysninger om eventuelle strafbare forhold hos politiet.

Oplysninger om helbredsmæssige forhold må blandt andet behandles, når den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke hertil, jf. persondatalovens § 7, stk. 2, nr. 1.

Det vil endvidere af ansøgningerne om henholdsvis tilladelse til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort fremgå, hvilke rettigheder den registrerede har efter persondataloven, herunder reglerne om indsigt i og om berigtigelse af de oplysninger, der vedrører den registrerede, jf. persondatalovens § 28.

Forinden iværksættelsen af behandlingen af personoplysninger vil ministeren skulle anmelde dette til Datatilsynet i overensstemmelse med persondatalovens § 43.

#### *2.12.2 Tilsyn, herunder tilbagekaldelse og bortfald*

Transport-, bygnings- og boligministeren skal føre tilsyn med, at betingelserne for udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort fortsat er til stede, jf. lovforslagets § 11.

Ministeren kan under nærmere angivne omstændigheder tilbagekalde en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor samt en godkendelse af en ansvarlig leder i en vognmandsvirksomhed eller af et kørselskontor, jf. lovforslagets §§ 12 og 13. I forbindelse hermed vil ministeren skulle behandle oplysninger vedrørende strafbare samt økonomiske forhold om den ansvarlige leder og oplysninger vedrørende strafbare forhold begået af chauffører, eller andre som optræder i indehaverens interesse.

Ministeren kan endvidere under nærmere angivne omstændigheder tilbagekalde chaufførkort, jf. lovforslagets § 14. I forbindelse hermed vil ministeren skulle behandle strafbare oplysninger om chaufføren.

Behandlingen af personoplysninger, herunder indhentelse af oplysninger om strafbare forhold hos politiet og indhentelse af økonomiske oplysninger hos SKAT er nødvendig for varetagelsen af ministerens opgave som tilsynsmyndighed og er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 6, og § 8, stk. 1.

Ved behandlingen af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervmæssig persontransport og drift af kørselskontor vil ministeren i nødvendigt omfang skulle videregive oplysninger om strafbare forhold til virksomheden, som en chauffør eller anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af erhvervet, jf. lovforslagets § 15.

Videregivelse af oplysninger om strafbare forhold kan ske, når videregivelsen er nødvendig for udførelsen af en myndigheds virksomhed eller påkrævet for en afgørelse, som myndigheden skal træffe, jf. persondatalovens § 8, stk. 2, nr. 3.

Ministeren vil i forbindelse med bortfald af tilladelser til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort, jf. lovforslagets § 18, skulle behandle personoplysninger.

Det vil i særlige tilfælde ved bortfald af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, drift af kørselskontor og chaufførkort være nødvendigt at skulle behandle andre rent private forhold, fx om en ansvarlig leder eller chauffør er kommet under værgemål, jf. lovforslagets § 18, stk. 1.

Behandling af andre rent private forhold må finde sted, når det er nødvendigt for varetagelsen af myndighedens opgaver, jf. persondatalovens § 8, stk. 1, hvilket vil være tilfældet.

#### *2.12.3 Kørselskontorets pligter*

Kørselskontoret vil skulle indsamle, opbevare og videregive en række data om de udførte kørselsopgaver, jf. lovforslagets § 20. Der vil bl.a. skulle indsamles oplysning om chaufførkortnummer, som er en personoplysning.

Kørselskontorets behandling er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse efter lovforslaget, og behandlingen er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 3.

Kørselskontorets behandling af personoplysninger skal være i overensstemmelse med kravene i persondatalovens § 5.

Forinden iværksættelsen af behandlingen af personoplysninger vil kørselskontoret skulle anmelde dette til Datatilsynet i overensstemmelse med persondatalovens § 43.

Kørselskontoret skal efter anmodning stille oplysninger om kontorets salg af kørsel til rådighed for myndighederne, jf. lovforslagets § 20, stk. 5.

Ministerens behandling af de pågældende oplysninger henhører under offentlig myndighedsudøvelse og er derfor i overensstemmelse med persondatalovens § 6, stk. 1, nr. 6.



#### *2.12.4 Kameraovervågning*

Det fremgår af lovforslagets § 26, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning. Kravet om kameraovervågning findes allerede i den gældende taxilovs § 15, stk. 1, om tv-overvågning.

Tv-overvågning af personer er omfattet af persondataloven. Tv-overvågningen skal foretages så skånsomt som muligt, og personoplysningerne skal behandles sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Dette medfører, at der skal træffes de fornødne foranstaltninger mod, at oplysninger kommer til uvedkommendes kendskab eller misbruges

Ifølge tv-overvågningsloven er tv-overvågning, som alene sker inde i taxier, ikke er omfattet af forbuddet mod privates tv-overvågning i lovens § 1, stk. 1. Forbuddet i § 1, stk. 1, omfatter således alene tv-overvågning af gade, vej, plads eller lignende område, som benyttes til almindelig færdsel. Forbuddet i § 1, stk. 1, indebærer imidlertid, at det skal sikres, at tv-overvågningen ikke omfatter personer udenfor taxiens kabine. Hvis der foretages tv-overvågning inde i taxier, følger det endvidere af tv-overvågningslovens § 3, at der skal oplyses om overvågningen ved skiltning eller på anden tydelig måde.

Ifølge § 263 i straffeloven må der ikke foretages hemmelig aflytning eller optagelse af samtaler mellem andre. Dette forbud gælder overalt og dermed også i befordringsmidler, herunder taxier. § 263 i straffeloven indebærer således, at det normalt vil være forbudt at aflytte eller at optage lyd i tilknytning til tv-overvågning, medmindre aflytningen eller optagelsen sker med samtykke fra mindst én af deltagerne i samtalen. Optagelse af samtale mellem taxikunder i forbindelse med tv-overvågning må således udelukkende finde sted, hvis der foreligger samtykke fra disse.

Ifølge persondataloven skal der være en dataansvarlig, som har ansvar for, at tv-overvågningsoptagelser behandles i overensstemmelse med persondataloven. Det vil være den, der er ansvarlig for en taxiers indretning (taxivognmanden), der bliver dataansvarlig efter persondataloven.

Ifølge § 26 a, stk. 1, i persondataloven må optagelser fra tv-overvågning videregives til politiet i kriminalitetsopklarende øjemed. Optagelser fra tv-overvågning i kriminalitetsforebyggende øjemed skal som hovedregel ifølge persondatalovens § 26, a, stk. 2, slettes senest 30 dage efter optagelsen er foretaget. Efter persondatalovens § 26 a, stk. 3, kan optagelserne opbevares i et længere tidsrum end 30 dage, hvis det er nødvendigt af hensyn til den dataansvarliges behandling af en konkret tvist. Den dataansvarlige skal i så fald inden for 30 dages fristen i stk. 2, underrette den, som tvisten vedrører og på anmodning udlevere en kopi af optagelsen til den pågældende.

#### *2.13. Overgangsordningen*

Det foreslås, at der indføres en overgangsordning, således at antallet af nye tilladelser i de første 3 år efter lovens ikrafttræden begrænses til 500 tilladelser årligt, dog tillagt det antal eksisterende taxitilladelser som i samme periode ikke er blevet udnyttet eller nye tilladelser, som er bortfaldet eller tilbagekaldt, jf. lovforslagets § 46.

Udstedelsen af de 500 nye tilladelser vil blive fordelt hen over året, således at der det første år maksimalt vil blive udstedt 125 tilladelser pr. kvartal. De to følgende år vil der ligeledes blive udstedt maksimalt 125 tilladelser i andet til fjerde kvartal, mens der i første kvartal kan udstedes 125 tilladelser samt det antal taxitilladelser efter den tidligere lov, der ikke længere udnyttes, fx fordi indehaveren er gået konkurs eller er afgået ved døden. Desuden tillægges det antal nye tilladelser, udstedt efter forslaget § 3, som enten er bortfaldet eller tilbagekaldt.

Det er forventningen, at der vil være mange ansøgere til de 500 årlige tilladelser i overgangsperioden. I så fald foreslås det, at udvælgelsen af de virksomheder, der får tilladelserne vil ske ved lodtrækning, blandt de kvalificerede ansøgere. Det foreslås desuden, at en virksomhed maksimalt kan ansøge om 20 tilladelser pr. kvartal. Desuden vil der blive stillet krav om, at en indehaver af en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport inden for en to måneders frist for udstedelsen af tilladelsen, skal give meddelelse om registreringsnummeret på

den bil, som tilladelsen anvendes til. I modsat fald bortfalder tilladelsen og tillægges i stedet antallet af tilladelser, der kan udstedes i første kvartal året efter.

Ordningen med et begrænset antal tilladelser i en overgangsperiode er valgt for, at markedet for erhvervmæssig persontransport får mulighed for at tilpasse sig den nye regulering, hvor bl.a. den geografiske begrænsning ophæves og hvor al taxikørsel skal sælges via et kørselskontor.

Efter den 3-årige overgangsperiode er der ikke noget loft på antallet af tilladelser til erhvervmæssig persontransport, der kan udstedes. Alle der ansøger, som lever op til betingelserne i § 3, og som betaler de påkrævede afgifter, vil få udstedt en tilladelse.

De tilladelser, der er udstedt i medfør af den gældende taxilov, er meddelt for et givent tidsrum (max. 10 år) og de forbliver som udgangspunkt i kraft indtil de udløber. Dette gælder alle fire former for tilladelser, der er blevet udstedt: taxi, limousine, offentlig servicetrafik og sygetransport.

Tilladelsesindehaveren vil inden for det tidsrum, som tilladelserne har gyldighed, have en beskyttet rettighed i medfør af grundlovens § 73, dvs. inddragelse af tilladelsen vil være et ekspropriativt indgreb og kræve fuldstændig erstatning.

Efter tilladelsens udløb er forventningen om fornyelse ikke beskyttet.

For at overgangen til tilladelser efter loven bliver så smidig som muligt foreslås det, at der gives alle indehavere af en taxitilladelse mulighed for at ombytte deres tilladelse til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. lovforslagets § 44. Indehaverne skal dog leve op til kravene i lovforslagets § 3. Disse krav er stort set identiske med de nuværende krav i den gældende lov, kapitalkravene er dog lidt lempeligere. Muligheden for ombytning fra en "gammel taxitilladelse" til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport gælder fra lovens vedtagelse, og tilladelserne udstedes samme udløbsdato, som de ombyggede tilladelser, jf. lovforslagets § 44, stk. 2.

Fordelene ved at ombytte en taxitilladelse til en tilladelse til erhvervmæssig persontransport er, at den nye tilladelse ikke er underlagt en geografisk begrænsning, og tilladelsen kan således benyttes i hele landet.

For at kunne benytte en tilladelse til erhvervmæssig persontransport til taxikørsel skal indehaveren have indgået en aftale med et kørselskontor, idet det kun er kørselskontorer, der må sælge taxikørsel. Det vil derfor være afgørende for, om en ombytning af taxitilladelse er interessant, at der hurtigst muligt efter lovens ikrafttræden bliver oprettet kørselskontorer, idet de nye tilladelser ikke kan benyttes til at køre taxikørsel for et bestillingskontor, jf. lovforslagets 43, stk. 4.

Tilladelser til sygetransport, limousinekørsel og offentlig service trafik, som udløber i overgangsperioden, vil kunne ombyttes, hvis indehaveren opfylder kravene i lovforslagets § 3, jf. lovforslagets § 47.

I løbet af overgangsperioden og efter udløbet af denne, vil der blive gennemført evalueringer af loven for at følge med i lovens konsekvenser for taxierhvervet. I henhold til den politiske aftale, der danner grundlag for dette lovforslag, skal der udarbejdes tre evalueringer af loven. I evalueringerne vil der være fokus på lovens konsekvenser både for taxierhvervet, kunderne og samfundet.

Det skal undersøges, om loven har bevirket en større konkurrence i taxierhvervet, herunder om der i højere grad bliver konkurreret på priser og serviceniveau. Der skal endvidere ses på kravene til bilernes udstyr, herunder om den teknologiske udvikling har medført, at kravene kan justeres, fordi funktionalitet og pålidelighed i nyt udstyr er blevet væsentligt forbedret.

### *3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

De områder på persontransportområdet, som i dag administreres af kommunerne, foreslås flyttet til staten. Der sikres hermed en mere ensartet behandling af ansøgninger og godkendelser.

Området er i dag gebyrfinansieret, for så vidt angår tilladelsesudstedelsen. Denne finansieringsmodel bliver afløst af en finansieringsmodel, der er baseret på afgifter, gebyrer og bevilling på finansloven.



På grundlag af denne ordning vil det alene være omkostninger vedrørende regulering, der skal finansieres via bevilling.

Kommunerne får i dag ikke finansieret deres tilsyn på området via gebyrer, hvilket vurderes at ville medføre færre udgifter for kommunerne, når tilsynet centraliseres hos staten.

Der forventes i 2018 merudgifter for staten på ca. 4,9 mio. kr. til udstedelse af tilladelser og tilsyn, som vil blive dækket af afgifter og gebyrer. Kommunerne vil dels få et bortfald af gebyrindtægter for udstedelse af tilladelser og en tilsvarende reduktion af udgifter, og vil derudover opnå en besparelse på ca. 10 mio. kr. svarende til de årlige udgifter til tilsyn med de udstedte tilladelser.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Det vurderes, at lovforslaget vil have positive økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervet i form af mindre udgifter i forbindelse med behandling af ansøgninger i henhold til lovforslaget.

Efter den gældende lov kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 1.540 kr. for behandling af ansøgning om tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel eller tilladelse til sygetransport. Kommunerne kan endvidere opkræve et gebyr på ca. 470 kr. for udstedelse af en tilladelse. Tilsvarende gebyrer kan opkræves for behandling af ansøgning om godkendelse af et bestillingskontor og for godkendelse af et bestillingskontor.

Der vil efter lovforslaget blive opkrævet en afgift på 600 kr. pr. tilladelse til erhvervmæssig persontransport, med gyldighed under 5 år og 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år. Afgiften skal dække omkostninger forbundet med udstedelse af og tilsyn med tilladelser til erhvervmæssig persontransport i biler og tilsyn med kørselskontorer.

Der vil blive opkrævet gebyr for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor og ansøgning om og godkendelse af uddannelsessteder. Gebyret fastsættes efter regning med en timepris på 800 kr.

Det vurderes, at centraliseringen af administrationen af lovgivning for udførelse af erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til befording af højst ni personer, chauffører medregnet, medfører en række stordriftsfordele i forhold til den nuværende ordning og her af følgende besparelser.

Lovforslaget vil have positive økonomiske konsekvenser for taxi- og limousinevognmænd, idet de ikke længere vil være underlagt antalsmæssige og geografiske begrænsninger. Taxivognmænd vil endvidere ikke længere have en lovmæssigt fastsat rådighedsforpligtelse. Disse lettelser vil alt andet lige give en større fleksibilitet i kørslen og give forbedrede udvidelses- og indtjeningsmuligheder. Hertil kommer muligheden for frit at kunne vælge virksomhedsform i modsætning til i dag, hvor en taxivognmand alene må drive sin virksomhed som enkeltmandsvirksomhed.

De vognmænd, der i dag kører offentlig servicetrafik, sygetransport og limousinekørsel, vil fremover under visse betingelser få mulighed for at køre taxikørsel, hvilket giver mulighed for at øge forretningsområdet, ligesom det vil være en lettelse for de vognmænd, som i dag kører offentlig servicetrafik og sygetransport, idet de alene behøver at søge om én tilladelse og dermed få adgang til al slags kørsel i modsætning til i dag, hvor de skal søge en tilladelse pr. kørselstype.

Den nye regulering vil give en lang række nye muligheder for at udvikle service og ydelser på området, der ikke er mulighed for i dag, og som forventes at lede til en række differentieringer af ydelserne og specialiseringer ift. kunderne, som kan give anledning til øget vækst og produktivitet i branchen.

Kørselskontorer skal alene opfylde visse objektive adgangskrav, hvorefter deres virksomhed kan drives på almindelige markedsvilkår, hvilket giver en større fleksibilitet.

Kørselskontorer beslutter selv, hvilke taxivognmænd, som er tilknyttet kontoret, hvilket sparer tid og penge i forhold til drøftelser med vognmænd, som ikke vurderes at have kørselskontorets profil.

Det bliver administrativt lettere at oprette og drive et kørselskontor, idet ansøger alene skal opfylde visse objektive kriterier og herefter kan drive virksomheden på almindelige markedsvilkår. Det bliver også uden videre

muligt for indehavere af en tilladelse til kørselskontor at dække en kommune, hvor der allerede er oprettet et eller flere kørselskontorer.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at der vil være administrative lettelser for borgerne ved indførelse af en mere gennemskuelig klageadgang over taxiudgifter. I første omgang skal der klages til kørselskontoret, som skal behandle klagen. Dernæst vil der være mulighed for at klage til et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen pålægges at oprette.

Endvidere sikres der en større gennemsigtighed i prisen for taxikørsel, når prisen for en standardtur skal være fremgå udvendigt af biler, der anvendes til taxikørsel, og når et kørselskontors priser og evt. tillægsudgifter skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen konsekvenser for miljøet.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Regulering af erhvervsmæssig persontransport i biler er som udgangspunkt et nationalt anliggende, hvorfor lovforslaget ikke umiddelbart indeholder EU-retlige aspekter.

Ifølge lovforslagets § 40 bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren fremover til at fastsætte regler med henblik på gennemførelse af EU-regulering om erhvervsmæssig persontransport i biler. Bestemmelsen skal sikre fornøden hjemmel til at fastsætte regler med henblik på at gennemføre nye eller ændrede direktiver eller anden tilsvarende EU-regulering, herunder regler om biler og udstyr inden for denne lovs anvendelsesområde.

Da lovforslaget stiller krav om taxameterudstyr i biler, der anvendes til taxikørsel, kan der i medfør af § 40 eksempelvis fastsættes harmoniserede regler om taxameters tilgængeliggørelse på markedet, i det omfang disse regler ikke kan fastsættes i henhold til §§ 15, stk. 1, og 22, stk. 4, i den eksisterende lov om erhvervsfremme og regional udvikling, jf. lovbekendtgørelse nr. 820 af 28. juni 2016.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 30. juni 2017 til 14. august 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for bus, tog og metro, ATAX Arbejdsgiverforening for Taxibranchen, Brancheorganisationen for Limousine Vognmænd, Brancheorganisationen taxiførere i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Taxi Råd, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Datatilsynet, Det Centrale Handicapråd, Dansk Industri Transport, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerombudsmanden, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

#### 9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat,	Kommunerne vil dels få et bortfald af	Der forventes i 2018 merudgifter for staten på ca. 4,9

regioner og kommuner	gebyrindtægter for udstedelse af tilladelser og en tilsvarende reduktion af udgifter, og vil derudover opnå en besparelse på ca. 10 mio. kr. svarende til de årlige udgifter til tilsyn med de udstedte tilladelser.	mio. kr. til udstedelse af tilladelser og tilsyn, som vil blive dækket af afgifter og gebyrer.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Administrationen af ansøgninger, tilsyn m.v. flyttes fra kommunerne til staten. Der sikres hermed en mere ensartet behandling af ansøgninger og godkendelser. Kommunerne bliver fritaget for en opgave	Staten bliver pålagt en ny opgave.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Mindre omkostninger i forbindelse med ansøgning om tilladelser og godkendelser.  Større muligheder for at styrke omsætningen og dermed mulighed for øget fortjeneste via muligheder for smidig tilpasning af virksomhedernes ydelser i overensstemmelse med aktuel efterspørgsel efter tjenesteydelser.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	De administrative byrder lettes via et forenklet tilladelsessystem uden antalsbegrænsning samt frit valg mellem kørselskontorer.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Nemmere klageadgang over taxikørsel	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Regulering af erhvervmæssig persontransport i biler er som udgangspunkt et nationalt anliggende, hvorfor lovforslaget ikke	

	umiddelbart indeholder EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	JA	NEJ X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal gælde for al erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til transport af højst 9 personer, inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste. Kørslen må kun foregå i dansk indregistrerede biler.

Fortjeneste ved kørsel foreligger, når betalingen for kørslen overstiger de med kørslen forbundne omkostninger, det vil sige udgifter til brændstof, service og vedligeholdelse, forsikring, afskrivning, lønomkostninger mv. samt eventuelle udgifter til færgeoverfart, broafgifter m.v.

Det er således formålet at opnå fortjeneste ved en kørsel, der er afgørende for om, der er tale om erhvervmæssig persontransport, som kræver tilladelse.

For at opnå fortjeneste ved kørslen skal der ske en betaling for kørslen. Ved betaling forstås enten en direkte betaling for den udførte kørsel eller en indirekte betaling, fx i form af en samlet betaling for kørslen samt for en anden ydelse, hvor kørslen er en accessorisk ydelse i forhold til den købte (hoved)ydelse. Det kan fx være i forbindelse med køb af et hotelophold, hvor kørsel til og fra lufthavnen, er en del af en samlet pakke. En sådan kørsel er erhvervmæssig persontransport, idet der indirekte betales for kørslen. Hotellers kørsel med gæster og andre ydelser, som omfatter udførelse af persontransport, betragtes således som erhvervmæssig persontransport, der kræver tilladelse. Det er derfor uden betydning, hvorvidt betaling for udført persontransport udtrykkeligt indgår i en faktura for et arrangement, hvor persontransport indgår som en del af arrangementet.

Derimod vil der ikke være tale om tilladelsespligtig kørsel, såfremt kørslen er en integreret del af en ydelse, som foregår på områder, der ikke er tilgængelige for almindelig færdsel, fx kørsel på et lukket område med en begrænset personkreds, såsom kørsel i forlystelsesparker, dyreparker, inden for et aflukket lufthavnsområde m.v. Sådanne former for integreret kørsel, der ikke udføres i konkurrence med den øvrige persontransport, er i modsætning til fx kørsel til og fra hoteller ikke erhvervmæssig persontransport. Det er derfor ikke rimeligt at kræve særskilt tilladelse til sådanne former for integreret kørsel på særlige områder.

Der er heller ikke tale om erhvervmæssig persontransport, såfremt der er tale om kørsel, som en hjælper udfører for en borger som led i borgerstyret personlig assistance efter § 96 i lov om social service eller andre ordninger efter lov om social service eller øvrig lovgivning, hvor der indgår hjælp til færdens uden for hjemmet.

Kørsel i privat regi, hvor der ikke betales for kørslen, er ikke-erhvervmæssig persontransport.

Privat kørsel kan udføres både af privatpersoner, virksomheder, foreninger og offentlige myndigheder, fx den kørsel der foregår med familie, venner og bekendte, eller kørsel i biler, som en virksomhed stiller til rådighed for dennes medarbejders udførelse af deres arbejde. Fx den kommunale hjemmehjælper, der kører til klienterne i kommunens bil, eller en sælger, der kører i firmaets bil til kunderne. Det kan også være en situation, hvor fx et plejehjem ejer en bil, og en af de ansatte kører beboerne til private aktiviteter.

Det foreslås i *stk. 2*, at samkørsel ikke anses som erhvervmæssig persontransport og dermed er tilladelsesfri kørsel, hvis der alene ydes godtgørelse for de med kørslen direkte forbundne omkostninger, det vil sige

passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende.

Ved samkørsel forstås, at to eller flere personer, der skal samme vej, kører i samme bil og deler transportudgifterne. Det anses også for samkørsel, når en passager sættes af eller stiger på i løbet af køreturen, også selv om dette måtte føre til en mindre afvigelse fra førerens rute. Det er således ikke et krav, at føreren og passagererne starter turen samme sted eller har samme slutdestination.

De beløb, som bilejeren i forbindelse med samkørsel modtager fra en passager til dækning af passagerens andel af udgifterne til brændstof, løbende vedligeholdelse, slid på dæk og serviceeftersyn m.v. og eventuel broafgift, færgeoverfart og lignende, er skattefri, da betalingerne ikke kan anses for indkomst i skatteretlig forstand, men derimod skyldes, at bilejeren og passageren deler nogle fælles udgifter. Der henvises til de til enhver tid gældende skatteregler om samkørsel, se på nuværende tidspunkt <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=2236667&vId=0>.

Overstiger passagerens betaling for kørslen dennes andel af de ovennævnte omkostninger, anses kørslen som erhvervsmæssig persontransport, og kræver dermed tilladelse.

Afgrænsningen af samkørsel er en fortsættelse af den nuværende retstilstand, idet der nu henvises til Skat for en nærmere afgrænsning af, hvilke omkostninger, der kan medregnes, uden at der bliver tale om en betaling, der vil medføre en fortjeneste for chaufføren.

Det er uden betydning, hvorledes aftalen om samkørsel er blevet etableret. Dette indebærer, at der fx gælder samme regler for samkørsel til og fra en fælles arbejdsplads, som der gælder, hvis bilejeren offentligt har udbudt køreligheden, fx på en internetportal.

## *Til § 2*

Det foreslås i *stk. 1*, at det skal være muligt i henhold til international aftale at udføre erhvervsmæssig persontransport over landets grænser eller inden for dansk område i udenlandsk indregistrerede biler.

Den foreslåede bestemmelse afløser bestemmelsen i § 1, stk. 2, i den gældende taxilov.

Den foreslåede bestemmelse bygger således på, at udførelse af international erhvervsmæssig persontransport kan reguleres på grundlag af internationale aftaler.

Der er på nuværende tidspunkt indgået aftaler, der giver adgang til at udføre grænseoverskridende taxikørsel mellem Danmark og Tyskland og mellem Danmark og Sverige samt kørsel i transit gennem de nævnte lande.

Overenskomst af 22. september 1981 med Norge, Sverige og Forbundsrepublikken Tyskland om internationale transporter ad landevej giver danske og tyske taxier adgang til at befordre passagerer ind i eller gennem det andet land. Aftalen giver endvidere adgang til at optage passagerer i det andet land, når aftalen om transport er indgået, før passagererne er ankommet til det andet land. Som optagelse af passagerer i det andet land anses ikke afhentning af passagerer, som samme dag er blevet bragt til det andet land af samme transportudøver.

Ifølge overenskomst af 3. marts 2000 mellem Kongeriget Danmarks regering og Kongeriget Sveriges regering, som blev revideret den 17. juni 2002, har danske og svenske taxier adgang til at køre ind i eller gennem det andet land. Aftalen giver endvidere svenske taxier adgang til at optage passagerer ved særligt oprettede holdepladser i Københavns Lufthavn, Kastrup, til transport til Sverige, ligesom danske taxier har adgang til at optage passagerer ved særligt oprettede holdepladser i Sturup Lufthavn til transport til Danmark. Aftalen giver endelig danske og svenske taxier adgang til efter forudgående aftale at optage passagerer uden for de særligt oprettede holdepladser til transport til taxiens hjemland.

Der foreligger ikke internationale aftaler, der giver udenlandsk indregistrerede biler adgang til at udføre erhvervsmæssig persontransport med begyndelses- og afslutningspunkt i Danmark (cabotagekørsel).

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at større kørselsarrangementer i forbindelse med ekstraordinært store, internationale begivenheder, som ikke kan dækkes af biler omfattet af loven, udføres med udenlandsk indregistrerede biler uden tilladelse, jf. § 3.

Bestemmelsen vil kun finde anvendelse i helt særlige situationer, hvor en stor international begivenhed, finder sted i Danmark, fx OL eller FN's klimakonference o. lign. Fx hvis Danmark måtte blive vært ved et sådant arrangement, og det vurderes, at kørselsbehovet ikke vil kunne dækkes af biler, der har en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. I en sådan situation vil transport-, bygnings- og boligministeren kunne tillade, at kørsel i forbindelse med det pågældende arrangement udføres med udenlandsk indregistrerede biler.

Der er tale om ny bestemmelse, og formålet med bestemmelsen er at sikre et tilstrækkeligt antal biler med henblik på at kunne afvikle ekstraordinært stort efterspørgsel på persontransport, som ikke dækkes med biler omfattet af dette lovforslag.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at udenlandsk indregistrerede biler, omfattet af *stk. 2*, føres af personer uden et chaufførkort efter § 7. I forbindelse med, at transport-, bygnings- og boligministeren tillader, at udenlandsk indregistrerede biler, undtagelsesvist får lov til at køre i Danmark, skal chaufførerne af de pågældende biler ikke have et dansk førerkort, men de pågældende skal have et kørekort, der er gyldigt i Danmark.

Det skal bemærkes, at tilladelserne efter *stk. 2* og *3* kun angår de påkrævede tilladelser efter denne lov. Derudover kræves tillige en tilladelse fra SKAT i henhold § 25 i bekendtgørelse nr. 599 af 31. maj 2017 om registrering af køretøjer, hvorefter SKAT kan tillade, at en person med bopæl her i landet fører en registreret udenlandsk bil på færdselslovens område i op til 6 uger i forbindelse med statsbesøg, store internationale begivenheder o. lign. Tilladelsen fra SKAT skal medbringes under kørslen på færdselslovens område og skal efter anmodning vises til politiet eller til SKAT.

### *Til § 3*

Det foreslås i *stk. 1*, at der kræves tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport i biler. Tilladelsen kan bruges til alle former for erhvervsmæssig persontransport i biler overalt i Danmark og i udlandet i de tilfælde, hvor der er indgået international aftale herom, jf. bemærkninger til § 2.

Ligesom det er tilfældet i den gældende taxilov, kræves der i lovforslaget tilladelse til udførelse af erhvervsmæssig persontransport. Lovforslaget indebærer imidlertid i forhold den gældende lov en forenkling, idet der i lovforslaget opereres med én tilladelsestype, der giver adgang til at udføre forskellige former for erhvervsmæssig persontransport, mens der i den gældende lov er fire forskellige typer af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, nemlig tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelse til erhvervsmæssig persontransport efter ansøgning udstedes af transport-, bygnings- og boligministeren til en virksomhed, som opfylder nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Ved virksomhed forstås i denne lov alle former for virksomheder, dvs. enkeltmandsvirksomheder, interessentskaber, kommanditselskaber, andelsselskaber samt andre selskaber og foreninger med begrænset ansvar, iværksætterselskaber, anpartsselskaber, aktieselskaber eller lignende samt offentlige myndigheder og offentlige virksomheder. Virksomhedsbegrebet er således gjort bredest muligt.

I modsætning til den gældende taxilov vil vognmandsvirksomheder og limousinevirksomheder kunne drives i selskabsform. Det er således for øjeblikket kun muligt at drive sådanne virksomheder i personligt regi.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 1*, at en virksomhed skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor. I den gældende taxilov er der alene krav om, at virksomheder, som drives i selskabsform, skal have en ansvarlig leder.



Det foreslås i stk. 2, nr. 2, at virksomheden skal have en ejerkræds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkrædsen har bopæl.

Det foreslås i stk. 2, nr. 3, at den ansøgende virksomhed har fast forretningssted på dansk område. Det vil være et krav, at en ansøger er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR) og har et aktivt CVR-nummer.

Det foreslås i stk. 2, nr. 4, at den ansøgende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås i stk. 2, nr. 5, at virksomheden ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. I modsætning til den gældende taxilov er der fastsat en beløbsgrænse i bestemmelsen. Den samme beløbsgrænse findes i lov om buskørsel og i lov om godskørsel.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige - uanset baggrunden for gælden - indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Det foreslås i stk. 2, nr. 6, at den ansøgende virksomhed skal have en egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse.

Der er i den gældende taxilovgivning krav om egenkapital på mindst 50.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere tilladelse. Nedsættelsen af beløbsgrænserne er en del af den politiske aftale.

Hvis ansøgeren har egne kontante midler, skal kravet dokumenteres opfyldt ved en erklæring fra en registreret eller statsautoriseret revisor, ved en åbningsbalance eller ved et årsregnskab revideret eller gennemgået af en statsautoriseret eller registreret revisor. Der kan også stilles en sikkerhed svarende til det fastsatte krav til kapital af et pengeinstitut eller et forsikringsselskab.

Det foreslås i stk. 2, nr. 7, at virksomheden kan sandsynliggøre, at virksomheden udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der er tale om videreførelse af gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at personkredsen bag virksomheden skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed.

Den ansøgende virksomhed skal sandsynliggøre, at den kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle strafferetlige forhold omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor ansøgeren i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til sine kunder. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandlinger.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor en ansøger har været uredelig, men omfatter også tilfælde, hvor en ansøger i sin tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Vurderingen af evnen til at udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen kan også omfatte eventuelle oplysninger om, at en ansøger tidligere har udført erhvervmæssig kørsel omfattet af denne lov eller af bus- og godskørselsloven uden at have haft tilladelse hertil.

Det foreslås i stk. 3, at virksomheder med en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i stk. 3, nr. 1, at den ansvarlige leder skal have bopæl inden for EU eller i stater omfattet af EØS. Dette sikrer overholdelse af EU- retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Det foreslås i stk. 3, nr. 2, at den ansvarlige leder skal være myndig og ikke må være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 2.

Grundlaget for bestemmelsen er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke burde godkendes som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Baggrunden er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål, ikke fuldt ud er i stand til at tage vare på deres egne anliggender. Det må derfor være udgangspunktet, at de pågældende heller ikke skal have adgang til at udøve et erhverv, hvortil der kræves tilladelse eller godkendelse.

Det foreslås i stk. 3, nr. 3, at den ansvarlige leder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Den ansvarlige leder må heller ikke have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige - uanset baggrunden for gælden - indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Det foreslås i stk. 3, nr. 4, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse med udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om godkendelse som ansvarlig leder.

Virksomheder, der fungerer på grundlag af tilladelser i henhold til den gældende lov, er typisk mindre virksomheder med ingen eller få ansatte chauffører. Det antages, at virksomhedsstrukturen på området også fremover vil være præget af mange mindre virksomheder. Bestemmelsen om den ansvarlige leders vandelsforhold bør derfor både omfatte adfærd i forbindelse med udførelse af kørsel og adfærd i forbindelse med ledelsen af en virksomhed.

På grundlag af hensynet til at passagerer trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af tilladelser i denne lov, uden at skulle bekymre sig deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelse), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsom legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (volde nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser. Det bør endvidere indgå i vurderingen, om en ansøger er straffet for forhold omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 28 om formueforbrydelser §§ 278 (underslæb), 279 (bedrageri) og 279 a (databedrageri).

Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at den ansvarlige leder ikke vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at godkendelse derfor skal nægtes.

Det foreslås i stk. 3, nr. 5, at den ansvarlige leder skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Der er tale om videreførelse af gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at den ansvarlige leder skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed.

Den ansvarlige leder skal sandsynliggøre, at vedkommende kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle strafferetlige forhold omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor den



ansvarlige i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til passagerer. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandlinger.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor den ansvarlige leder har været uredelig, men omfatter også tilfælde, hvor den pågældende i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Vurderingen af evnen til at udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen kan også omfatte eventuelle oplysninger om, at en ansøger tidligere har udført erhvervsmæssig kørsel omfattet af denne lov, den gældende taxilov eller af bus- og godskørselsloven uden at have haft tilladelse hertil.

Det foreslås i *stk. 4*, at i personligt ejede virksomheder skal den ansvarlige leder være ejer af virksomheden. Ejere af virksomheder i personligt regi skal således opfylde samtlige adgangsbetinger.

Det foreslås i *stk. 5*, at nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i *stk. 3, nr. 4*, på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, *stk. 3*. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 6*, at der ved vurdering af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder de fastsatte betingelser, kan indgå oplysninger om, hvorvidt medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af denne lov, i en bus- eller en godskørselsvirksomhed, der

a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,

b) har overtrådt bestemmelser nævnt i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven, eller

c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

Oplysninger om forløb, hvor personkredsen bag den ansøgende virksomhed tidligere har haft ansvaret for driften af en virksomhed, eller oplysninger om forløb, hvor denne i væsentlig grad har haft bestemmende indflydelse på driften af en tidligere virksomhed, kan således indgå i vurderingen. Personkredsen bag en virksomhed, som i tidligere virksomhed har udvist en ringe grad af faglige kvalifikationer og manglende evne til at drive virksomhed forretningsmæssigt forsvarligt, vil således kunne anses som værende ude af stand til at drive vognmands- eller kørselskontorvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Dette vil i givet fald kunne danne grundlag for nægtelse af udstedelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Det foreslås i *stk. 7*, at ansøgning om tilladelse skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren digitalt ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgningen indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter der kan indgives på anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Transport-, bygnings- og boligministeren er efter persondataloven forpligtet til at stille en sikker digital selvbetjeningsløsning til rådighed for ansøgeren.

Det foreslås i *stk. 8*, at tilladelsen kun kan benyttes til kørsel med én bil ad gangen, og tilladelsesindehaveren skal være registreret som bruger af bilen.

Baggrunden for bestemmelsen er, at en vognmandsvirksomhed skal opfylde et krav til egenkapital, hvis størrelse er afhængig af antallet af tilladelser, der benyttes i virksomheden. En tilladelse er ikke knyttet til en konkret bil, men kan benyttes til hvilken som helst af virksomhedens biler. På biler, der bruges til taxikørsel, skal bilens tilladelsesnummer fremgå, jf. lovforslagets § 27.

Det er derfor af kontrolmæssige årsager nødvendigt at fastsætte, at tilladelsen kun kan benyttes til kørsel med én bil ad gangen. Biler, der bruges i henhold til dette lovforslag, skal således af kontrolmæssige årsager være registreret med tilladelsesindehaveren som bruger, således at politiet i forbindelse med kontrol på vejen kan fastslå, om der er udstedt tilladelse til erhvervmæssig persontransport med den pågældende bil.

Tilladelser til erhvervmæssig persontransport forventes udstedt som elektroniske tilladelser.

Det foreslås i *stk. 9*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte biler. Bestemmelsen skal bidrage til at sikre, at tilladelsesindehavere ikke udfører erhvervmæssig persontransport med flere biler end antallet af udstedte tilladelser. Der vil således blive fastsat bestemmelser i bekendtgørelsesform, hvorefter indehavere af tilladelser skal oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om, hvilke biler der anvendes.

Det foreslås i *stk. 10*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningens indhold, herunder kravet til økonomisk grundlag.

Det vil blive fastsat, hvorledes kravet til økonomi skal dokumenteres. Der henvises til det ovenfor under *stk. 1*, *nr. 6*, anførte.

#### *Til § 4*

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan anvendes til kørsel for en offentlig myndighed, som myndigheden udfører med hjemmel i anden lovgivning.

Den kørsel, som en offentlig myndighed bestiller, skal være en kørselsopgave, som myndigheden enten skal udføre eller kan udføre med hjemmel i lov. Et eksempel kan være den offentlige servicetrafik, som et trafikselskab varetager med hjemmel i lov om trafikselskaber. Et andet eksempel er skolebuskørsel, som en kommune varetager med hjemmel i § 26 i lov om folkeskolen. Når offentlige myndigheder udbyder kørselsopgaver, som myndigheden varetager med hjemmel i lov, har såvel vognmandsvirksomheder med tilladelse til erhvervmæssig persontransport som kørselskontorer mulighed for at byde på opgaven. En tilladelse til erhvervmæssig persontransport kan derimod ikke bruges til at sælge taxikørsel til en offentlig myndighed, idet taxikørsel kun sælges af et kørselskontor.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 2*, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal kunne anvendes til limousinekørsel, hvorved foreslås repræsentationskørsel og lignende kørsel i biler, der er specialbyggede limousiner, jf. *litra a*), eller i luksusbiler, hvis almindelige handelsværdi før skatter og afgifter overstiger 500.000 kr., jf. *litra b*).

Specialbyggede limousiner, jf. *litra a*), er personbiler, der er forlænget og indrettet af et ombyggerfirma, som er godkendt af bilproducenten til dette formål. Ombygningsvirksomheder af denne art kendes især i USA, hvorfor det ofte er store amerikanske bilmodeller, der bliver specialopbygget som limousiner.

Luksusbiler, jf. *litra b*), tilhører den øverste prisklasse for personbiler, hvorfor de forventes at kunne dække behovet for repræsentativ kørsel på niveau med de specialbyggede limousiner. Også sportsbiler i den øverste prisklasse henregnes til denne limousinekategori.

For at sikre et objektivt og gennemskueligt kriterium for hvilke biler der må anvendes til limousinekørsel i luksusbiler, fastsætter bestemmelsen en beløbsgrænse for bilens mindste almindelige handelsværdi før skatter og

afgifter. Beløbsgrænsen på 500.000 kr. er den samme for nye og brugte biler, der ønskes godkendt til limousinekørsel, og beløbsgrænsen pristalsreguleres ikke.

Værdikriteriet skal være opfyldt på tidspunktet for registreringssynet. Det forhold, at bilen i de efterfølgende år måtte miste en del af sin værdi, hindrer følgelig ikke, at bilen fortsat kan forblive registreret til limousinekørsel.

Det er ejerens ansvar at dokumentere, at en luksusbil på registreringstidspunktet opfylder lovens kriterium for mindste almindelige handelsværdi før skatter og afgifter. Dokumentation forelægges ved fabriksnye biler ved en erklæring fra SKAT eller i form af en købskontrakt eller forhandlererklæring, der udviser bilens pris før skatter og afgifter. Ved brugte biler dokumenteres den afgiftspligtige værdi ved en erklæring fra SKAT på grundlag af en synsvirksomheds vurdering af bilens stand, hvilket svarer til proceduren ved toldsyn. Derimod accepteres ikke andre former for dokumentation, så som en købekontrakt vedrørende en brugt bil eller en privat indhentet sagkyndigerklæring.

Det foreslås i stk. 1, nr. 3, at der ved taxikørsel forstås kørsel, der hverken er omfattet af nr. 1 eller 2 i denne bestemmelse.

Ligesom det er tilfældet i den gældende lov, kræves der i lovforslaget tilladelse til udførelse af erhvervmæssig persontransport. Lovforslaget omfatter imidlertid kun én tilladelsestype, som giver adgang til at udføre kørsel for en offentlig myndighed, limousinekørsel og taxikørsel. Den gældende lov omfatter derimod fire forskellige typer af tilladelser til erhvervmæssig persontransport, nemlig tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i stk. 2, at taxikørsel, det vil sige erhvervmæssig persontransport, der hverken kan anses som kørsel, som udføres for en offentlig myndighed eller limousinekørsel, kun må sælges via et kørselskontor.

Biler, som udfører taxikørsel, skal leve op til de krav om indretning og udstyr og funktion som fastlagt i kapitel 6 i lovforslaget, og bl.a. være udstyret med taxameter, kontroludstyr og kameraovervågning.

Ved et kørselskontor forstås en virksomhed, der sælger erhvervmæssig persontransport. For at drive et kørselskontor kræves en tilladelse i henhold til § 5.

Indehavere af tilladelser til at udføre erhvervmæssig transport skal således være knyttet til et kørselskontor, hvis de ønsker at udføre taxikørsel.

Aftalen mellem indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport (en vognmandsvirksomhed) og et kørselskontor er et privatretlig mellemværende, som ikke reguleres nærmere af denne lov, men alene er reguleret af den kontrakt, som de to parter indgår. Spørgsmålet om, hvorvidt en vognmand kan indgå aftaler med flere kørselskontorer, er heller ikke reguleret af loven, da det ligeledes er et privatretligt mellemværende, som reguleres af kontrakten mellem parterne.

Et kørselskontor er ikke begrænset til at sælge taxikørsel.

Et kørselskontor kan tillige udføre taxikørsel på grundlag af egne tilladelser til erhvervmæssig persontransport, ligesom det også kan sælge taxikørsel på grundlag af en kombination af egne tilladelser og tilladelser til erhvervmæssig persontransport, som tilhører vognmandsvirksomheder, der har indgået aftale med kørselskontoret om udførelse af kørsel.

Et kørselskontor kan tillige sælge kørsel til offentlige myndigheder samt limousinekørsel. Det er alene en forudsætning, at kørselskontoret eller de vognmænd, som kørselskontoret har kontrakt med, har tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport.

Et kørselskontor kan endvidere sælge serviceydelse til andre kørselskontorer, som ikke er i besiddelse af det administrative system til udførelse af opgaver, omfattet af bestemmelsen i lovforslagets § 20, stk. 1 og 2.

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tillade, at biler, som ikke opfylder kravene i § 4, stk. 1, nr. 2, kan anvendes til limousinekørsel, hvis de i kraft af deres indretning, udstyr eller historiske værdi har en særlig attraktionsværdi som limousine. Denne dispensationsmulighed forventes udelukkende anvendt på

køretøjer, der er meget sjældne, og som i kraft af deres særlige indretning og udstyr har en attraktionsværdi, som gør dem egnede til limousinekørsel på niveau med specialbyggede limousiner eller luksusbiler.

Dispensationsmuligheden kan eksempelvis bringes i anvendelse overfor køretøjer, som har en særlig historisk værdi, og som i kraft af deres indretning og udstyr samtidig skønnes velegnet til anvendelse som limousine. Dispensationsmuligheden kan endvidere komme i betragtning i forhold til ældre luksusbiler, som på trods af en høj vedligeholdelsesstand ikke opfylder værdikriteriet i stk. 2, nr. 2, litra b).

I forbindelse med en dispensationsansøgning vil det være ansøgerens ansvar at fremlægge den dokumentation, der er nødvendig for at kunne bedømme bilens særlige attraktionsværdi som limousine, herunder dokumentation for bilens eventuelle historiske værdi og dokumentation for, at bilen ikke opfylder værdikriteriet i stk. 2, nr. 2, litra b). Ansøgeren kan blive pålagt at fremstille den pågældende bil fysisk til besigtigelse og skal i så fald bære de omkostninger, der er forbundet hermed.

#### *Til § 5*

Det foreslås i *stk. 1*, at der kræves tilladelse til at drive kørselskontor.

Ved et kørselskontor forstås en virksomhed, der sælger taxikørsel. Indehavere af tilladelser til at drive kørselskontor kan endvidere sælge andre ydelser end taxikørsel, fx limousinekørsel og kørsel for offentlige myndigheder.

Ved den foreslåede bestemmelse indføres krav om, at taxikørsel alene kan sælges via et kørselskontor. Den foreslåede ordning svarer til den gældende taxilovs bestemmelser om oprettelse og drift af bestillingskontorer, som modtager og formidler bestillinger på taxikørsel inden for kommuner, hvor der er ti taxier eller mere.

Den foreslåede bestemmelse adskiller sig imidlertid væsentlig fra den gældende taxilovs bestemmelser om bestillingskontorer, idet alle, som opfylder adgangskravene i de foreslåede bestemmelse, kan få tilladelse til at drive et kørselskontor. Den foreslåede ordning adskiller sig videre fra taxilovens bestemmelser om bestillingskontorer, ved at indehavere af tilladelser til at drive kørselskontor tillige kan udføre taxikørsel på grundlag af egne taxitilladelser henhold til § 3 i dette lovforslag. Indehavere af tilladelser til kørselskontorer kan endvidere sælge andre ydelser end taxikørsel.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelse til at drive kørselskontor udstedes af transport-, bygnings- og boligministeren efter ansøgning til en virksomhed, som opfylder nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 1*, at virksomheder med en tilladelse til at drive kørselskontor skal have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomheden, og som skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 2*, at virksomheden skal have en ejerkreds, som har bopæl i EU eller EØS. Ved indgivelse af en ansøgning, skal der således afgives oplysninger om, hvor ejerkredsen har bopæl.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 3*, at et kørselskontor skal have fast forretningssted på dansk område. Det vil være et krav, at kørselskontoret er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR) og har et aktivt CVR-nummer.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 4*, at kørselskontoret ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 3. Baggrunden herfor er, at den pågældende i denne situation ikke skønnes egnede til at drive et kørselskontor.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 5*, at den ansøgende virksomhed ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. I modsætning til den gældende taxilov er der fastsat en beløbsgrænse i bestemmelsen. Den samme beløbsgrænse findes i lov om buskørsel og i lov om godskørsel.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige - uanset baggrunden for gælden - indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Det foreslås i stk. 2, nr. 6, at den ansøgende virksomhed skal have egenkapital på mindst 500.000 kr. Kravet om økonomisk grundlag skal sikre en højere grad af økonomisk forsvarlig drift.

Der er i den gældende taxilovgivning intet krav om egenkapital i forbindelse med godkendelse til at drive bestillingskontor.

Hvis kørselskontoret har egne kontante midler, skal kravet dokumenteres opfyldt ved en erklæring fra en registreret eller statsautoriseret revisor eller ved et regnskab revideret eller gennemgået af en registreret eller statsautoriseret revisor. Der kan også stilles en sikkerhed svarende til det fastsatte krav til kapital af et pengeinstitut eller et forsikringsselskab.

Det foreslås i stk. 2, nr. 7, at den ansøgende virksomhed kan sandsynliggøre, at virksomheden vil kunne udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Endvidere kan oplysninger om forløb, hvor personkredsen bag den ansøgende virksomhed tidligere har haft ansvaret for driften af en virksomhed, eller oplysninger om forløb, hvor denne i væsentlig grad har haft bestemmende indflydelse på driften af en tidligere virksomhed, indgå i vurderingen. Personkredsen bag en virksomhed, som i tidligere virksomhed har udvist en ringe grad af faglige kvalifikationer og manglende evne til at drive virksomhed forretningsmæssigt forsvarligt, vil således kunne anses som værende ude af stand til at drive vognmands- eller kørselskontorvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Dette vil i givet fald kunne danne grundlag for nægtelse af udstedelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor en ansøger har været uredelig, men omfatter også tilfælde, hvor en ansøger i sin tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Vurderingen af evnen til at udøve virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen kan også omfatte eventuelle oplysninger om, at en ansøger tidligere har udført erhvervmæssig kørsel omfattet af denne lov eller af bus- og godskørselsloven uden at have haft tilladelse hertil.

Det foreslås i stk. 3, at den i stk. 2, nr. 1 nævnte godkendte ansvarlige leder skal opfylde nærmere fastsatte krav, jf. nedenfor.

Det foreslås i stk. 3, nr. 1, at den ansvarlige leder skal have bopæl inden for EU eller i stater omfattet af Det Europæiske Økonomiske Samarbejde. Dette sikrer overholdelse af EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Det foreslås i stk. 3, nr. 2, at den ansvarlige leder skal være myndig og ikke må være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, stk. 1, nr. 2.

Baggrunden for bestemmelsen er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller § 7, ikke burde godkendes som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til at drive kørselskontor. Baggrunden er, at personer, der opfylder betingelserne for at komme under værgemål, ikke fuldt ud er i stand til at tage vare på deres egne anliggender. Det må derfor være udgangspunktet, at de pågældende heller ikke skal have adgang til at udøve et erhverv, hvortil der kræves tilladelse eller godkendelse.

Det foreslås i stk. 3, nr. 3, at den ansvarlige leder ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, og at denne heller ikke må have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Det er ikke afgørende, om gælden vedrører en tidligere drevet virksomhed eller fra et ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige – uanset baggrunden for gælden – indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt.

Det foreslås i stk. 3, nr. 4, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Hvis det strafbare forhold er begået i

forbindelse udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om godkendelse som ansvarlig leder.

Denne vurdering omfatter ikke hensynet til passagererne, men derimod strafbare forhold, der knytter sig til straffelovens kapitel 28 om formueforbrydelser, det vil sige §§ 278 (underslæb), 279 (bedrageri) og 279 a (databedrageri).

Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at den ansvarlige leder ikke vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at godkendelse derfor skal nægtes.

Det foreslås i *stk. 4*, at i personligt ejede virksomheder skal den ansvarlige leder være ejer af virksomheden.

Det foreslås i *stk. 5*, at nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i *stk. 3, nr. 4*, på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, *stk. 3*. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 6*, at der ved vurdering af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder de fastsatte betingelser om at kunne drive virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, kan indgå oplysninger om, hvorvidt medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser inden for selskabet inden for de seneste 5 år er blevet nægtet godkendelse som ansvarlig leder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller har været godkendt som ansvarlig leder i eller har haft væsentlige interesser i en virksomhed godkendt i medfør af denne lov eller i en bus- eller en godskørselsvirksomhed, der

a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om godskørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,

b) har overtrådt bestemmelser nævnt i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af loven, eller

c) har eller har haft økonomiske vanskeligheder, som kan tilskrives forhold, som de pågældende var ansvarlige for.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at personkredsen bag kørselskontoret skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed.

Den ansøgende virksomhed skal sandsynliggøre, at den kan udføre virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Vurderingen kan udover eventuelle strafferetlige forhold omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor ansøgeren i tidligere virksomhed har tilsidesat hensynet til sine kunder. Der kan endvidere tages hensyn til oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandlinger.

Det foreslås i *stk. 7*, at ansøgning om tilladelse skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren digitalt ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgningen indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren.

Kravet, om at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter der kan indgives på anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Transport-, bygnings- og boligministeren er efter persondataloven forpligtet til at stille en sikker digital selvbetjeningsløsning til rådighed for ansøgeren.



Det foreslås i *stk. 8*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om ansøgningens indhold, herunder kravet til økonomisk grundlag.

Det vil blive fastsat, hvorledes kravet til økonomi skal dokumenteres. Der henvises til det ovenfor under *stk. 2*, *nr. 6*, anførte.

#### *Til § 6*

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med ansøgninger om tilladelse til at drive kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt efter en konkret vurdering skal kunne nedsætte egenkapitalkravet, jf. forslaget § 5, *stk. 2*, *nr. 5*, til 40.000 kr. De øvrige krav for at få en tilladelse til at drive kørselskontor, jf. forslaget § 5, *stk. 2*, *nr. 1-4* og *nr. 6*, skal være opfyldt.

Formålet med bestemmelsen er at bidrage til sikring af taxibetjeningen i områder, hvor det skønnes vanskeligt at etablere og drive kørselskontor på normale vilkår.

Der er tale om en ny bestemmelse, idet der ikke er en lignende bestemmelse i den gældende taxilov.

Bestemmelsen er begrundet i, at det skal være nemt at etablere et mindre kørselskontor i et landdistrikt med henblik på alene at betjene dette område. Såfremt en lokal vognmand kun ønsker at betjene det lokalområde, hvor virksomheden har til huse, og ikke har planer om at udvide forretningen til et større opland, kan vognmanden søge en tilladelse efter denne bestemmelse til at oprette eget kørselskontor.

Det foreslås i *stk. 2*, at et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt kun må sælge taxikørsel inden for et nærmere geografisk afgrænset område og med et nærmere bestemt antal biler.

Der vil i tilladelserne blive nærmere angivet, hvilket geografisk afgrænset område en tilladelse i henhold til denne bestemmelse vil omfatte.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren til brug for vurdering af, hvorvidt kapitalkravet i medfør af *stk. 1* kan nedsættes til 40.000 kr., skal indhente en udtalelse fra den kommune, hvor kørselskontoret agtes etableret. Bestemmelsen forventes kun anvendt, hvis den kommune, hvor kørselskontoret skal have forretningssted, anbefaler dette.

Indehavere af tilladelser i henhold til § 6, som selv ønsker at udføre taxikørsel, skal tillige have tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. forslaget § 3, *stk. 1*.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren til brug for vurdering af, hvorvidt kapitalkravet i medfør af *stk. 1* kan nedsættes til 40.000 kr., skal indhente en udtalelse fra den kommune, hvor kørselskontoret agtes etableret. Bestemmelsen forventes kun anvendt, hvis den kommune, hvor kørselskontoret skal have forretningssted, anbefaler dette.

Det foreslås i *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelsesområde for og administration af de udstedte tilladelser, jf. § 5, jf. *stk. 1*.

#### *Til § 7*

Det foreslås i *stk. 1*, at der kræves godkendelse i form af et chaufførkort for at føre en bil, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport.

Chauffører, der udfører kørsel i biler omfattet af den gældende taxilov, skal udover at have erhvervsmæssigt kørekort, ifølge taxiloven være godkendt hertil. Bevis for godkendelse som fører foreligger i form af et førerkort. Godkendelse som fører i henhold til taxiloven forudsætter, at ansøgerne opfylder lovgivningens krav til bl.a. faglige kvalifikationer, passende vandelsmæssig baggrund og god skik mv. Førerkort i henhold til taxiloven gælder for kørsel med udgangspunkt i den kommune, som har udstedt det pågældende førerkort. Chaufførkort i henhold til lovforslaget er derimod landsdækkende.

Som noget nyt i forhold til den gældende lov foreslås det i *stk. 2*, at chaufførkort, udstedes af transport-, bygnings- og boligministeren. Det foreslås i *stk. 2, nr. 1*, at chaufføren skal have bopæl inden for EU eller i stater omfattet af Det Europæiske Økonomiske Samarbejde. Dette sikrer overholdelse af EU-retlige regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 2*, at der fastsættes en aldersgrænse på 21 år for at få udstedt chaufførkort. Kravet skal sikre en vis modenhed i forhold til udøvelsen af erhvervet som erhvervschauffør. Efter gældende ret skal chauffører, der udfører kørsel på grundlag af taxiloven, have erhvervsmæssigt kørekort. Erhvervsmæssigt kørekort kan udstedes til personer, der er fyldt 21 år.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 3*, at chaufføren skal være myndig og ikke må være under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7. Kravet er en videreførelse af kravet i den gældende taxilovs § 3, *stk. 1, nr. 2*.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 4*, at chaufføren skal have haft kørekort til kategori B (almindelig bil) i mindst 3 år. Dette krav skal sikre, at chaufføren har rutine i kørsel i en almindelig personbil. Der er tale om et nyt krav.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 5*, at chaufføren ikke må være dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, *stk. 2*. Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om at afslå en ansøgning om udstedelse af chaufførkort.

På grundlag af hensynet til at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden på nogen måde at skulle bekymre sig deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelse), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsom legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (volde nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegoods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser.

Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at chaufføren ikke vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at ansøgningen om chaufførkort derfor skal afslås.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 6*, at chaufføren skal sandsynliggøre, at erhvervet kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Kravet om ”god skik inden for branchen” indebærer, at en ansøger skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent udførelse af erhvervet.

Vurderingen af, om en ansøger kan sandsynliggøre, at erhvervet kan udføres forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, kan udover eventuelle strafferetlige forhold omfatte oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, og forhold hvor en ansøger tidligere har tilsidesat hensynet til sine kunder.

Oplysninger om forhold, hvor en ansøger tidligere har udvist en sådan grad af ringe faglige kvalifikationer eller manglende evne til at optræde i overensstemmelse med ”god skik inden for branchen” ved at have tilsidesat branchens regler og kutymer for god, sædvanlig og faglig kompetent udførelse af erhvervet, kan således føre til nægtelse af udstedelse af chaufførkort.

Det foreslås i *stk. 2, nr. 7*, at chaufføren skal have gennemført og bestået et af transport-, bygnings- og boligministeren godkendt kursus.

Med forslaget om ophævelse af kravet om kørekort til erhvervsmæssig persontransport forlænges kvalifikationsuddannelsen fra de nuværende 45 timer (6 dage) til 72 timer (10 dage). I dag udbydes et kursus på 5



uger i AMU-regi, der omfatter kvalifikationsuddannelsen samt undervisning for at bestå teoriprøven og køreprøven til kørekort til erhvervmæssig persontransport. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.2.

Det udvidede kvalifikationskursus skal overordnet omfatte undervisning i færdselslovgivningen, taxilovgivningen, arbejdsmiljø, konflikthåndtering, kundeservice, kommunikation, førstehjælp, brug af GPS samt køretimer. Det nærmere indhold i undervisningen fremgår af bekendtgørelsen.

Det vil blive muligt at få meritoverført enkelte dele af kvalifikationskurset. Forslaget til indholdet af meritordningen fremgår nærmere af bekendtgørelsen.

Det foreslås i stk. 2, nr. 8, at chaufføren skal opfylde visse helbredskrav. I dag stilles der skærpede helbredskrav til førere af køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring, jf. kørekortsbekendtgørelsens bilag 2, hvoraf det fremgår specifikt, hvilke betingelser der stilles. Disse helbredsmæssige krav vil blive videreført i de regler, der udstedes efter denne lov, jf. stk. 5 nedenfor.

Det foreslås i stk. 3, at nægtelse af tilladelse begrundet i, at ansøgeren ikke opfylder vandelskravet i stk. 1, nr. 5, på begæring af ansøgeren eller transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i stk. 4, at ansøgning om chaufførkort skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren digitalt ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgningen indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter der kan indgives på anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Transport-, bygnings- og boligministeren er efter persondataloven forpligtet til at stille en sikker digital selvbetjeningsløsning til rådighed for ansøgeren.

Det foreslås i stk. 5, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler om indholdet af kvalifikationskurset og om indholdet af helbredskravene.

#### *Til § 8*

Det foreslås i stk. 1, at tilladelser til erhvervmæssig persontransport og tilladelser til kørselskontorer udstedes for en periode på op til 10 år, og at tilladelse kan fornyes.

Tilladelser til at udføre erhvervmæssig personbefordring i henhold til den gældende taxilov kan ligeledes udstedes med gyldighed i op til ti år. Det er samme er tilfældet for godkendelse af ansvarlige ledere af virksomheder, som udfører sygetransport eller offentlig servicetrafik i selskabsform. Godkendelse af bestillingskontorer og ansvarlige ledere af bestillingskontorer kan ligeledes udstedes med gyldighed i op til ti år.

Tidsbegrænsningen af tilladelser og godkendelser har den konsekvens, at indehaveren forud for udløbet af gyldighedsperioden for en tilladelse og godkendelse på ny skal ansøge om tildeling af en tilladelse eller godkendelse og dermed skal dokumentere, at lovgivningens betingelser for at have tilladelse eller godkendelse fortsat er opfyldt.

Det foreslås i stk. 2, at tilladelser og godkendelser alene kan anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået tilladelsen eller godkendelsen, og at en tilladelse eller en godkendelse hverken helt eller delvist kan overgå til andre.

Tilladelser kan, ligesom det er tilfældet i den gældende lov, alene anvendes af den, der har fået tilladelsen. Forbuddet mod, at tilladelser helt eller delvist kan overgå til andre, omfatter således salg, bortforpagtning, udleje, udlån pantsætning, kreditorforfølgning, arv eller lignende.

#### *Til § 9*

Det foreslås i *stk. 1*, at et chaufførkort udstedes for en periode på op til 5 år med mulighed for fornyelse.

Tidsbegrænsningen af et chaufførkort har den konsekvens, at indehaveren forud for udløbet af gyldighedsperioden for et chaufførkort på ny skal ansøge om tildeling af et chaufførkort dermed skal dokumentere, at lovgivningens betingelser for at have et chaufførkort fortsat er opfyldt.

Godkendelse af chauffører omfattet af den gældende taxilov, udstedes med en gyldighedsperiode, der svarer til restløbetiden af den pågældende chaufførs erhvervmæssige kørekort. Det vil sige, at et førerkort omfattet af taxiloven kan udstedes med gyldighedsperiode på op til fem år svarende til gyldighedsperioden for et erhvervmæssigt kørekort.

Det foreslås i *stk. 2*, at chaufførkortet skal medbringes i bilen under kørslen og være synligt for passageren. På denne måde sikres passageren en mulighed for hurtigt at kunne observere, at en given chauffør har den fornødne tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport. Kortet skal indeholde chaufførens navn og foto.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren med henblik på sikring af en smidig administration skal kunne fastsætte regler om udstedelse midlertidige chaufførkort, som giver ansøgere af chaufførkort, der har dokumenteret at opfylde betingelserne for at få udstedt chaufførkort, ret til at udføre persontransport i henhold til lovforslaget i tidsrummet fra, at adgangsbetingelserne er dokumenteret og frem til tidspunktet, hvor det permanente chaufførkort foreligger.

Et midlertidigt chaufførkort skal medbringes under udførelsen af kørsel omfattet af lovforslaget og efter anmodning forevises for kontrolmyndighederne. Der er ikke krav om, at det midlertidige kort anbringes synligt for passagererne, idet kortet indeholder personfølsomme oplysninger.

#### *Til § 10*

Det foreslås, at indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. lovforslagets § 3, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt - for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår - at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning.

Det er en tale videreførelse af de gældende bestemmelser i § 5, stk. 5, i taxiloven.

#### *Til § 11*

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren som tilladelsesudstedende myndighed skal føre tilsyn med, at betingelserne for de udstedte tilladelser og chaufførkort fortsat er til stede.

Kontrol med, at indehavere af tilladelser og godkendelser i medfør af taxiloven overholder betingelserne for at besidde dette, udføres af den kommune, som har udstedt den pågældende tilladelse eller godkendelse.

Det forventes, at transport-, bygnings- og boligministeren vil delegerer sin kompetence til at udstede tilladelser i medfør af denne lov til Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen, og tilsynsforpligtelsen i forbindelse med de udstedte tilladelser forventes ligeledes delegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil føre tilsyn med, at betingelserne i §§ 3, og 5 - 7 i dette lovforslag er opfyldt. Tilsynet med de udstedte tilladelser vil blive udført dels i form af et risikobaseret tilsyn, dels i form af et tilsyn baseret på stikprøver.

Det risikobaserede tilsyn vil blive iværksat i tilfælde, hvor styrelsen modtager afgørelser fra politiet om overtrædelse af straffeloven, færdselsloven og taxilovgivningen begået af virksomheder med tilladelse til erhvervmæssig persontransport eller til at drive kørselskontor, af godkendte ansvarlige ledere for sådanne virksomheder eller af chauffører. Endvidere vil indberetninger fra det klagenævn, som taxibranchen skal oprette, jf. den foreslåede § 20, stk. 6, samt øvrige indberetninger om uregelmæssigheder kunne danne grundlag for et risikobaseret tilsyn.

Tilsyn kan resultere i skærpet tilsyn, advarsel eller tilbagekaldelse af tilladelser.

#### *Til § 12*

Det foreslås i *stk. 1*, at en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal kunne tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde kravet om at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen som følge af, at vedkommende groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør, arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn, lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel, skatte- og afgiftslovgivningen, lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel.

Tilladelser i henhold den gældende taxilov kan tilbagekaldes, hvis indehaveren af en tilladelse, eller den der har bestemmende indflydelse i virksomheden eller i øvrigt optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelser i taxiloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Det samme gælder, hvis indehaveren af tilladelsen har en betydelig forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover, hvis vedkommende ikke længere opfylder lovgivningens krav om egenkapitalens størrelse, hvis vedkommende er blevet dømt for strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Det samme er tilfældet, hvis indehaveren af en tilladelse ikke længere anses for at være fagligt kvalificeret til at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Godkendelse af ansvarlige ledere af selskaber, der udfører sygetransport eller offentlig servicetrafik, kan tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for godkendelsen, bestemmelser i taxiloven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Det samme gælder, hvis den ansvarlige leder har en betydelig forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover, er blevet dømt for strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2, eller ikke længere anses for at være fagligt kvalificeret til at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Overtrædelse af de nævnte bestemmelser i færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning m.v. samt arbejdsmiljølovens regler om hvileperioder og fridøgn udgør en fare for færdselssikkerheden, og grove eller gentagne overtrædelser skal derfor kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel er det specielt salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervmæssig persontransport, der vil være relevant i forbindelse med udførelse af erhvervmæssig persontransport.

For så vidt angår overtrædelse af skatte- og afgiftsloven vil urigtige eller manglende oplysninger over for SKAT eller skattesvig o.l. være relevant.

For så vidt angår lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel er det specielt bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg eller medvirken hertil af mennesker mod deres vilje.

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en tilladelse eller godkendelse skal tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelse derfor skal tilbagekaldes.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse. Dette er dog ikke tilfældet, såfremt der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at denne forudsætter en umiddelbar sanktion, og at meddelelse af advarsel således ikke forekommer at være proportionalt i forhold til det begåede forhold.

I tilfælde, hvor der ikke er grundlag for at give en advarsel, men alligevel er behov for en sanktion over for virksomheden, vil virksomheden blive sat under skærpet tilsyn.

Efter stk. 1, nr. 2, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover. Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til lov om taxikørsel m.v., at såfremt indehaveren af en tilladelse har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen.

Ved lov nr. 408 af 6. juni 1991 om ændring af lov om hyrekørsel blev der indført adgang til at tilbagekalde tilladelser til taxikørsel, hvis indehaveren havde en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Der blev samtidig indført adgang til at afvise ansøgninger om tildeling af taxitilladelser, hvis en ansøger havde en betydelig forfalden gæld til det offentlige.

Beløbsgrænserne fremgik ikke direkte af loven, men var derimod fastsat i lovens forarbejder. Afvisning af ansøgninger kunne således finde sted, hvis en ansøger havde en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 50.000 kr. Tilbagekaldelse af tilladelser til taxikørsel kunne ske, hvis indehaveren af en tilladelse havde en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr.

Ved lov nr. 936 af 27. december 1991 indførtes i øvrigt tilsvarende bestemmelser i 19 love om erhvervsudøvelse på grundlag af autorisationer o. lign.

Ændringen af hyrekørselsloven og andre love om erhvervsudøvelse på grundlag af autorisationer o. lign. skete på baggrund af et udvalgsarbejde gennemført af Finansministeriet, som bl.a. viste, at der på taxiområdet var særligt mange selvstændige, der havde forfaldne restancer til det offentlige i form af skat, moms m.v.

Det forudsættes, at der må kræves mere graverende forhold end ved nægtelse af en tilladelse, før en tilladelse kan tilbagekaldes med henvisning til at den pågældende er i restance til det offentlige.

Det forudsættes, at det forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeles tilladelsesindehaveren, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse) en fortsat betydelig forfalden gæld kan få, således at tilladelsesindehaveren har mulighed for at indfri gælden inden for en rimelig tidsfrist.

Efter stk. 1, nr. 3, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren ikke længere har den påkrævede egenkapital.

Formålet med bestemmelsen er, at en tilladelsesindehaver, som ikke har økonomisk mulighed for at holde sine biler i forskriftsmæssig og dermed trafikikkerhedsmæssig forsvarlig stand, kan få tilbagekaldt tilladelsen til erhvervsmæssig persontransport.

Det foreslås i *stk.* 2, at en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal kunne tilbagekaldes, hvis en chauffør eller en anden person, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelsen af erhvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelserne i § 12, stk. 1. nr. a- f), og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Der skal være tale om grove og gentagne overtrædelser, idet det ikke vil være rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelser af bestemmelserne i stk. 1, nr. 1. Tilladelsesindehaveren har ikke altid i en sådan situation mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelser af lovgivningen.

Det bemærkes, at en tilladelse under alle omstændigheder kun vil kunne tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen på grund af overtrædelsens karakter ikke vil kunne udøve sin virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Efter forslaget skal der i almindelighed være tale om overtrædelser begået af den samme chauffør eller af samme anden person, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse.

Det vil i denne forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af § 13, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af sit hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner, der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive erhvervmæssig persontransport i biler.

Det foreslås i *stk. 3*, at en godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse erhvervmæssig persontransport, skal kunne tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder ikke længere kan udføre erhvervet i overensstemmelse med god skik inden for branchen eller hvis vedkommende har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover.

Der henvises nærmere til det under stk. 1 anførte.

Efter forslaget skal der endvidere være adgang til at tilbagekalde en godkendelse som ansvarlig leder, hvis denne er blevet dømt for strafbare forhold, som begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. § 78, stk. 2, i straffeloven.

Det betyder, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en individuel vurdering af, hvorvidt et strafbart forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at drive virksomhed med erhvervmæssig persontransport.

Vurderingen finder sted på grundlag af oplysninger om det strafbare forholds karakter, den tid der er gået fra det strafbare forhold blev begået og den ansvarlige leders personlige forhold.

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse udøvelse af erhvervmæssig persontransport, kan der således blive tale om tilbagekaldelse af godkendelsen.

På grundlag af hensynet til at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden på nogen måde at skulle bekymre sig om deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelse), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsom legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (volde nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegoods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser.

Bestemmelsen i *stk. 4* præciserer, at tilbagekaldelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. lovens § 13, stk. 1, og godkendelse som ansvarlig leder af en virksomhed med tilladelse til erhvervmæssig persontransport, kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, der ikke indeholder angivelse af en tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

### Til § 13

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at en tilladelse til at drive kørselskontor skal kunne tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel, skatte- og afgiftslovgivningen, lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel er det specielt salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervsmæssig persontransport, der vil være relevant i forbindelse med kørselskontorvirksomhed.

For så vidt angår overtrædelse af skatte- og afgiftsloven vil urigtige eller manglende oplysninger over for SKAT eller skattesvig o. lign. være relevant.

For så vidt angår lovgivningen om menneskesmugling og eller menneskehandel er det specielt bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg eller medvirken hertil af mennesker mod deres vilje.

Det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en tilladelse skal tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelse eller godkendelse i henhold til loven derfor skal tilbagekaldes.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse. Dette er dog ikke tilfældet, såfremt der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at denne forudsætter en umiddelbar sanktion, og at meddelelse af advarsel således ikke forekommer at være proportionalt i forhold til det begåede forhold.

I tilfælde, hvor der ikke er grundlag for at give en advarsel, men alligevel er behov for en sanktion over for virksomheden, vil virksomheden blive sat under skærpet tilsyn.

Efter *stk. 1, nr. 2*, kan der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover. Der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand, idet det følger af forarbejderne til forslaget til lov om taxikørsel m.v., at såfremt indehaveren af en tilladelse har en forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr., vil dette kunne være tilstrækkeligt til at tilbagekalde tilladelsen.

Det forudsættes, at det forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeles tilladelsesindehaveren, hvilke konsekvenser (tilbagekaldelse) en fortsat betydelig forfalden gæld kan få, således at tilladelsesindehaveren har mulighed for at indfri gælden inden for en rimelig tidsfrist.

Efter *stk. 1, nr. 3*, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren ikke længere har den påkrævede egenkapital.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at en tilladelsesindehaver, som ikke har økonomisk mulighed for at drive kørselskontoret forretningsmæssigt forsvarligt, kan få tilbagekaldt tilladelsen til at drive kørselskontor.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* kan det føre til tilbagekaldelse af en tilladelse til at drive kørselskontor, hvis en person, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse, gentagne gange groft har overtrådt bestemmelserne i *stk. 1, nr. 1*, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder kravet om at udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Der skal være tale om gentagne og grove overtrædelser, idet det ikke vil være rimeligt, at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelser af bestemmelserne i *stk. 1, nr. 1*. Tilladelsesindehaveren har ikke altid i en sådan situation mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelse af lovgivningen.

Det bemærkes, at en tilladelse under alle omstændigheder kun vil kunne tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen på grund af overtrædelsens karakter ikke vil kunne udøve sin virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.



Efter forslaget skal der i almindelighed være tale om overtrædelser begået af samme person, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse.

Det vil i denne forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af § 13, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af sit hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner, der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive kørselskontor.

Det foreslås i *stk. 3*, at en godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor skal kunne tilbagekaldes, hvis den ansvarlige leder ikke længere kan udføre erhvervet i overensstemmelse med god skik inden for branchen, eller hvis vedkommende har forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.

Der henvises nærmere til det under *stk. 1* anførte.

Efter forslaget skal der endvidere være adgang til at tilbagekalde en godkendelse som ansvarlig leder, hvis denne er blevet dømt for strafbare forhold, som jf. § 78, stk. 2, i straffeloven begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden.

Det betyder, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en individuel vurdering af, hvorvidt et strafbart forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at drive kørselskontor.

Vurderingen finder sted på grundlag af oplysninger om det strafbare forholds karakter, den tid der er gået fra det strafbare forhold blev begået og den ansvarlige leders personlige forhold.

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse udøvelse af erhvervsmæssig persontransport, kan der således blive tale om tilbagekaldelse af en godkendelse som ansvarlig leder.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* præciserer, at tilbagekaldelse af tilladelse til at drive kørselskontor, jf. lovens *stk. 1*, og godkendelse som ansvarlig leder af et kørselskontor, jf. *stk. 3*, kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, der ikke indeholder angivelse af en tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

#### *Til § 14*

Det foreslås i *stk. 1*, at et chaufførkort, det vil sige tilladelse til at føre biler omfattet af denne lov, skal kunne tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning, udstyr og tilbehør, arbejdsmiljølovgivningen om hvileperiode og fridøgn, lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel, skatte- og afgiftslovgivningen, lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller er dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af virksomheden, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Det foreslås, at det er transport-, bygnings- og boligministeren, som skal godtgøre, at en godkendelse skal tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag.

Det forudsættes, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen skal angive, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse.

Der kan ifølge forslagets *stk. 1, nr. 1*, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene for chaufførkortet eller bestemmelser fastsat i medfør heraf, lovens bestemmelser eller regler i medfør af loven.

Det er vigtigt, at chaufførerne overholder bestemmelserne i §§ 7 og 9. Desuden kan chaufførerne straffes med bøde for at køre uden chaufførkort eller for ikke at have medbragt chaufførkortet i bilen, jf. lovforslagets § 35.

Der kan ifølge forslaget stk. 1, nr. 2, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder bestemmelser i færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, bilens indretning m.v.

Overtrædelse af færdselslovgivningen bør have særlige konsekvenser for chauffører, der er ansvarlige for kundernes sikkerhed.

Der kan ifølge forslaget stk. 1, nr. 3, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder arbejdsmiljølovens regler om hvileperioder og fridøgn

Såfremt dette er tilfældet, vil chaufføren kunne udgøre en fare for færdselssikkerheden, og derfor skal overtrædelse heraf kunne føre til tilbagekaldelse af et chaufførkort

Der kan ifølge forslaget stk. 1, nr. 4, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel. Det er fx salg og distribution af euforiserende stoffer i forbindelse med udførelse af erhvervmæssig persontransport, der vil være relevant i relation til denne bestemmelse.

Der kan ifølge forslaget stk. 1, nr. 5, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder skatte- og afgiftsloven. Afgivelse af urigtige eller manglende oplysninger over for SKAT eller skattesvig o.l. vil fx være relevant i relation til denne bestemmelse.

Der kan ifølge forslaget stk. 1, nr. 6, ske tilbagekaldelse af et chaufførkort, hvis chaufføren overtræder lovgivningen om menneskesmugling og eller menneskehandel. Fx bistand til udlændinge med ulovlig indrejse, ophold her i landet eller køb og salg eller medvirken hertil af mennesker mod deres vilje vil være relevant i forhold til denne bestemmelse.

Det skal i alle tilfælde, dvs. overtrædelse af stk. 1, nr. 1-6, vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og om chaufførkortet derfor skal tilbagekaldes.

Efter stk. 1, nr. 7, kan et chaufførkort tilbagekaldes, hvis indehaveren af tilladelsen er blevet dømt for et strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af beskæftigelsen som chauffør, jf. § 78, stk. 2, i straffeloven. Det betyder, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en individuel vurdering af, hvorvidt et strafbart forhold begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at føre biler omfattet af loven.

Vurderingen finder sted på grundlag af oplysninger om det strafbare forholds karakter, den tid der er gået fra det strafbare forhold blev begået og gerningsmandens personlige forhold.

Hvis det strafbare forhold er begået i forbindelse med udøvelse af erhvervmæssig persontransport, kan der således blive tale om at tilbagekalde tilladelse i henhold til loven.

På grundlag af hensynet til at kunder trygt skal kunne lade sig transportere i biler, der fungerer på grundlag af denne lov, uden at skulle bekymre sig deres personlige sikkerhed, bør det navnlig indgå i vurderingen, hvorvidt det strafbare forhold er omfattet af gerningsindholdet i straffelovens bestemmelser i kapitel 24 om seksualforbrydelser, §§ 216 (voldtægt), 218 (udnyttelse af persons sindssygdom m.v.), 225 (andet seksuelt forhold end samleje) og 232 (blufærdighedskrænkelser), kapitel 25 om forbrydelser mod liv og legeme, §§ 237 (drab), 241 (uagtsomt manddrab), 244 (vold), 245 (vold af særlig farlig karakter), 249 (uagtsom legemsbeskadigelse), 250 (hensættelse af andre i fare), 252 (vold nærliggende fare for andres liv og helbred), 260 (ulovlig tvang) og 261 (frihedsberøvelse) samt bestemmelserne i §§ 276 (tyveri), 277 (ulovlig omgang med hittegoods) og 288 (røveri) i kapitel 28 om formueforbrydelser.

Det skal i alle tilfælde vurderes, om en overtrædelse er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit erhverv i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelse eller godkendelse i henhold til loven derfor skal tilbagekaldes.

Det foreslås i stk. 2, at tilbagekaldelse efter stk. 1 sker i en periode fra 1 til 5 år eller indtil videre.



Bestemmelsen præciserer, at tilbagekaldelse af chaufførkort, jf. stk. 1, kan ske i en periode på 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af chaufførkort, der ikke indeholder angivelse af en tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

#### *Til § 15*

Efter forslaget § 15 kan transport-, bygnings- og boligministeren i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse i nødvendigt omfang give tilladelsesindehaveren oplysning om overtrædelser af bestemmelser omfattet af § 13, stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 1, nr. 1, begået af en chauffør eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med udførelsen af erhvervet.

I forbindelse med afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse, som er begrundet i chaufførers eller andre ansattes grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, er det ud fra almindelige retssikkerhedsmæssige principper vigtigt at sikre, at tilladelsesindehaveren er bekendt med de oplysninger, der kan medføre, at der træffes afgørelse om tilbagekaldelse.

#### *Til § 16*

Det foreslås i *stk. 1*, at indehavere af tilladelser og godkendelser altid skal kunne forlange afgørelser om tilbagekaldelse, der ikke vedrører vandelsmæssige forhold, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende over for transport-, bygnings- og boligministeren, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Det foreslås i *stk. 2*, at indehavere af tilladelser og godkendelser altid skal kunne forlange afgørelser om tilbagekaldelse, der vedrører vandelsmæssige forhold, krav jf. straffelovens § 78, stk. 2, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen indbringes herefter for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 3*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om tilbagekaldelse truffet på grundlag af skønsmæssige afgørelser skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i *stk. 4*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om tilbagekaldelse truffet på grundlag af objektive konstaterbare forhold ikke skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører.

Ankes en dom hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

#### *Til § 17*

Det foreslås i *stk. 1*, at indehavere af tilladelser og godkendelser skal kunne forlange afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser, der ikke vedrører vandelsmæssige forhold, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Transport-, bygnings- og boligministeren anlægger herefter sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

Det foreslås i *stk. 2*, at indehavere af tilladelser og godkendelser skal kunne forlange afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser, der vedrører vandelsmæssige forhold, jf. straffelovens § 78, stk. 2, indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden fire uger efter, at afgørelsen er meddelt den

pågældende. Sagen indbringes herefter for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Sagen behandles i strafferetsplejens former.

Det foreslås i *stk. 3*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser truffet på grundlag af skønsmæssige afgørelser skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Det foreslås i *stk. 4*, at anmodning om sagsanlæg vedrørende afgørelser om nægtelse af fornyelse af tilladelser og godkendelser truffet på grundlag af objektive konstaterbare forhold ikke skal have opsættende virkning. Retten kan imidlertid ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører.

Ankes en dom hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må udøves under sagens behandling.

#### *Til § 18*

Det foreslås i *stk. 1*, at tilladelser og godkendelser bortfalder, hvis indehaveren afgår ved døden, kommer under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Det samme skal gælde, hvis indehaveren af en tilladelse og godkendelse ikke længere har bopæl inden for EU eller i en stat omfattet af EØS, hvis vedkommende ikke længere er myndig, kommer under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål under værgemålslovens § 7.

Tilladelser og godkendelser bortfalder endvidere, hvis virksomheden ikke længere har fast forretningssted i Danmark.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelser til selskaber, der udfører erhvervmæssig persontransport eller kørselskontorvirksomhed, bortfalder hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder virksomheden.

Det foreslås i *stk. 3*, at et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktion, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål, skal kunne få midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på rekonstruktion, afhændelse, afvikling eller lignende.

Den midlertidige tilladelse vil som udgangspunkt blive udstedt for en periode på seks måneder regnet fra det tidspunkt, hvor den pågældende situation indtraf. Dog kan den midlertidige tilladelse i særlige situationer forlænges i et kortere tidsrum, jf. *stk. 5*, sidste pkt.

Det foreslås i *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren efter den ansvarlige leders fratrædelse kan give midlertidig tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på ansættelse af en ny ansvarlig leder, der opfylder de fastsatte krav, jf. § 3, stk. 3, eller § 5, stk. 3.

Bestemmelsen skal give virksomheden mulighed for i en overgangsperiode ikke at have en ansvarlig leder, uden at virksomheden af den grund mister sin tilladelse.

Det foreslås i *stk. 5*, at de midlertidige tilladelser, jf. *stk. 3* og *4*, kun gælder indtil seks måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse, værgemålets iværksættelse eller den ansvarlige leders fratrædelse. Dog kan transport-, bygnings- og boligministeren i særlige tilfælde forlænge fristen yderligere.

En yderligere forlængelse kan fx komme på tale, hvis en ansøger springer fra kontrakten, eller hvis en ansøger først kan tiltræde på et senere tidspunkt.

#### *Til § 19*

Det foreslås, at tilladelser og godkendelser, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, straks skal afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Det forventes, at tilladelser i henhold til loven vil blive udstedt elektronisk. Tilladelser i henhold til loven, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, tilbageleveres i form af elektronisk annullering foretaget af transport-, bygnings- og boligministeren. Tilladelser i henhold til loven, der som følge af praktiske årsager måtte foreligge i fysisk form, skal ved tilbagekaldelse eller bortfald straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

Chaufførkort vil foreligge i fysisk form med henblik på, at disse er synlige for passagererne. Chaufførkort, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, skal straks afleveres til transport-, bygnings- og boligministeren.

#### *Til § 20*

Det foreslås i *stk. 1*, at et kørselskontor har ansvaret for løbende at indsamle og opbevare en række oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kontoret. Indsamling og opbevaring af oplysninger skal foregå digitalt. Kørselskontorer må ved salg af taxikørsel kun anvende virksomheder, der har en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3. Et kørselskontor kan som virksomhed selv være indehaver af tilladelse til at udføre erhvervsmæssig transport med personbiler.

De biler, som udfører kørsel for kørselskontoret, skal leve op til de krav om indretning, udstyr og funktion, som fastlagt i loven med tilhørende bekendtgørelser, jf. lovens kapitel 6.

Der skal for hver kørselsopgave indhentes oplysning om:

- bilens registreringsnummer,
- chaufførkortnummer,
- dato for kørslen,
- kørselens begyndelses- og sluttidspunkt,
- antal kørte kilometer,
- betalingen (prisen),
- start- og slutpunkt, og
- GPS-koordinater.

Disse oplysninger skal indhentes og opbevares for at kunne sikre kontrol med kørselskontorers omsætning og dermed muligheden for en korrekt indberetning til myndighederne, jf. det foreslåede stk. 5, hvorefter kørselskontoret efter anmodning fra myndighederne skal stille de indhentede oplysninger til rådighed for disse.

GPS-koordinaterne skal gøre det muligt efterfølgende at kunne se den kørte rute på et kort.

Et yderligere formål med at indsamle oplysningerne er at sikre en høj grad af forbrugerbeskyttelse, således at oplysningerne om en kørt tur efterfølgende kan dokumenteres. Fx hvis en kunde efterfølgende klager over en tur, fordi kunden er af den opfattelse, at chaufføren kørte en omvej. I en sådan sag vil de indhentede data om henholdsvis start- og slutpunkt sammenholdt med GPS-koordinaterne kunne afgøre, om der er kørt en omvej eller ej og dermed danne baggrund for, om kunden får medhold i sin klage eller ej.

Et kørselskontor kan i forbindelse med indsamling og opbevaring af oplysninger indgå en aftale med en tredjepart om, at tredjeparten står for indsamlingen og opbevaringen af de pågældende oplysninger, men det juridiske ansvar påhviler uanset en sådan aftale det enkelte kørselskontor.

Indsamling af oplysninger om chaufførkortnummer er en personoplysning, som er omfattet af persondataloven. Der henvises til en nærmere beskrivelse af forholdet til persondataloven i afsnit 2.12.3 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i *stk. 2*, at et kørselskontor skal indsamle og opbevare data, der kan indgå i samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål.

Hvilke oplysninger et kørselskontor skal indsamle til samordnede digitale trafikløsninger og til statistiske formål, vil blive fastsat i bekendtgørelsesform, jf. den foreslåede bestemmelse i stk. 9 nedenfor. Det kunne fx

være oplysninger om, hvor kørselskontorets biler fysisk befinder sig på et givent tidspunkt, om bilerne er ledige eller optagede osv.

Til statistiske formål kunne det være oplysninger om, hvilke dele af landet det pågældende kørselskontor betjener, antallet af henholdsvis tilknyttede vognmænd og biler o. lign.

Det foreslås i *stk. 3*, at et kørselskontors administrative systemer skal gennemgå en årlig systemrevision med henblik på at sikre datakvaliteten. Der skal i den forbindelse udfærdiges en erklæring af en uafhængig revisor, som skal indsendes til transport-, bygnings- og boligministeren.

Der skal ske en revision i forhold til kørselskontorets processer, systemer og interne kontroller, herunder kørselskontorets kontrol med kvaliteten af den løbende dataopsamling samt kontrol med det anvendte system.

Formålet med, at revisionserklæringen foretages af en uvildig 3. part, er at sikre, at de opsamlede data er tilgængelige og pålidelige, samt at data opbevares i overensstemmelse med de krav, der er pålagt kørselskontoret. Dette sikrer, at fuldstændige og nøjagtige data er tilgængelig på forespørgsel fra relevante myndigheder.

Revisionen bør foretages årligt og bør omfatte følgende elementer:

- Adgangskontrol: Kontroller til sikring imod uautoriseret adgang til systemer, kørselsdata og interne kontroller, procedurer for administration af adgang, opfølgning på tildelt adgang.
- Logning: Kontroller til sikring af at ændringer logges, samt at det ikke er muligt at tilgå loggen.
- Ændringshåndtering: Kontroller til sikring af at alle systemopdateringer og ændringer følger en autoriseret proces, der sikrer, at ændringerne er testet, dokumenteret og godkendt inden de implementeres.
- Dokumentation: Kontroller, der sikrer, at systemfunktionalitet, manuelle forretningsgange, processer og dataflow løbende opdateres og dokumenteres, herunder risici og interne kontroller.
- Opsamling af data: Kontroller til sikring af, at data opsamles fuldstændigt og nøjagtigt samt løbende, og at de kommunikerer fra bil til kørselskontor (og evt. fra kørselskontor til myndighed).
- Opbevaring af data: Kontroller til sikring af at data opbevares på en sådan måde, at de ikke kan ændres af uautoriserede, og såfremt de ændres, at det er fuldstændigt sporbart.
- Rapportering af kørselsdata: Kontroller til sikring af, at rapporterede kørselsdata er fuldstændige og nøjagtige og vedrører den korrekte periode/vognmand/bil/chauffør.
- Kontrol af kørselsdata: Kontroller til sikring af den løbende afstemning af kørselsdata, til sikring af, at data leveres pr. chauffør, pr. bil, pr. vagt og at disse data rapporteres pr. vognmand, pr. dag og der etableres hensigtsmæssige kontroller (eksempelvis kørselsprocent, indkørt omsætning pr. dag etc.).

Kravene vil blive udformet i en IT-instruks om krav til systemrevision af administrative systemer for kørselskontorer, jf. det foreslåede *stk. 9* nedenfor. Det vil fremgå af instruksen, at den årlige revisionserklæring skal udarbejdes efter revisionsstandarden ISAE 3000. Transport-, bygnings- og boligministeren kan herefter foretage stikprøvevis tilsyn af kørselskontorer baseret på dataanalyse af de løbende indsamlede data og de indsendte revisionserklæringer. Revisionserklæringen er som de øvrige krav i § 20, et krav for at opretholde tilladelsen til at være kørselskontor, jf. lovforslagets § 13, nr. 1, litra a, på samme måde som efterlevelse af de øvrige pligter i § 20.

Det foreslås i *stk. 4*, at et kørselskontor skal sørge for at en kunde efter en kørt tur kan få følgende oplysninger: bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørslens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, kørselskontorets navn og oplysning om klageadgang. Disse oplysninger skal gives til kunden enten ved en kvittering i papirformat eller i elektronisk format, fx via en app, sms eller mail.

I forbindelse med en taxitur indgår kunderne således en juridisk aftale med kørselskontoret og ikke med vognmandsvirksomheden eller chaufføren. Kvitteringen er kundens dokumentation for den kørte tur og kan efterfølgende bruges i forbindelse med en klage over den kørte tur.

Det foreslås i *stk. 5*, at et kørselskontor efter anmodning skal stille de indsamlede og opbevarede oplysninger, jf. stk. 1, nr. 1-8, til rådighed for myndighederne. Denne mulighed vil primært blive brugt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, men kan bruges af andre myndigheder fx SKAT, Datatilsynet og Politiet.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 6*, indebærer, at et kørselskontor skal etablere en klageordning. Det enkelte kørselskontor skal således etablere en administrativ ordning, hvorefter det kan behandle og svare på de klager, som kontoret modtager.

Desuden pålægges kørselskontorerne at være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchen pålægges at oprette. Det private klagenævn skal behandle civile tvister mellem et kørselskontor og en kunde. Kunderne skal først have rettet skriftlig henvendelse til kørselskontoret og forgæves have forsøgt få en tilfredsstillende løsning med kørselskontoret, inden kunden kan klage til klagenævnet.

Udgifterne til etablering og drift af klagenævnet vil skulle finansieres af taxibranchen. På den baggrund vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet som udgangspunkt lade det være op til branchen selv at stå for oprettelsen af klagenævnet, ligesom branchen i udgangspunktet selv tilrettelægger driften af nævnet, jf. dog stk. 11 nedenfor.

Taxibranchen kan imidlertid vælge at oprette klagenævnet som et privat tvistløsningsorgan godkendt efter forbrugerklagelovens § 6, således at de fælles procedureregler i forbrugerklagelovens kapitel 6 finder anvendelse. Såfremt taxibranchen vælger denne mulighed, skal erhvervsministeren i henhold til § 6 i forbrugerklageloven godkende oprettelsen af og vedtægterne for klagenævnet.

En mulighed kunne være, at det nye taxiklagenævn arbejder sammen eller sammenlægges med det eksisterende Ankenævn for bus, tog og metro. En sådan sammenlægning forudsætter, at parterne i de to nævn kan blive enige om en sådan løsning. En mulig løsning kunne også være et samarbejde mellem de to nævn, således at det nye taxiklagenævn køber ekspertise hos Ankenævnet for bus, tog og metro til udarbejdelse af vedtægter, forretningsorden m.v. og eventuelt deler sekretariat, administrative systemer, kontorhold osv. med Ankenævnet for bus, tog og metro.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.10.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i *stk. 7*, at et kørselskontor er ansvarlig for, at den kørsel, der sælges af kontoret, ikke udføres til en højere pris end det udmeldte nationale prisloft, jf. den foreslåede bestemmelse i § 21. Det følger af § 21, stk.3, at et kørselskontors priser skal beregnes efter samme struktur, som det nationale prisloft beregnes efter.

Det foreslås i *stk. 8*, at et kørselskontor er ansvarlig for, at de biler der er knyttet til kørselskontoret har en erhvervsansvarsforsikring, som bl.a. dækker skade på bagage og skader i forbindelse med at en chauffør hjælper en kunde ud af bilen. Derudover skal bilerne have den lovpligtige ansvarsforsikring i henhold til færdselsloven.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 9* fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren nærmere regler om de oplysninger, som et kørselskontor skal indsamle og opbevare, jf. stk. 1 og 2. Der vil blive fastsat regler om, i hvilket format oplysningerne skal være, hvordan de skal opbevares og logges m.v.

I *stk. 10* foreslås en bemyndigelseshjemmel, så transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og omfanget af den systemrevision, som et kørselskontor pålægges at udarbejde, herunder om de årlige revisorerklæringer. Som et bilag til bestemmelserne vil der blive udarbejdet en IT-instruks, som i detaljer vil beskrive hvilke elementer revisionen skal omfatte, jf. bemærkninger til stk. 3 ovenfor.

Det foreslås i *stk. 11*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med klagenævnet. Det er i første omgang Transport-, Bygnings- og Boligministeriets hensigt, at branchen på egen hånd skal stå for etableringen af klagenævnet, herunder også fastsætte vedtægter for nævnets virke. Med bestemmelsen sikres det imidlertid, at ministeren ved en bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, hvis det skulle vise sig nødvendigt, fx hvis det må konstateres, at nævnet på visse områder ikke fungerer hensigtsmæssigt. Det er således forventningen, at

branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, fx at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt.

Endvidere sikres mulighed for at kunne fastsætte regler om tilsyn med klagenævnet, hvilket potentielt kunne benyttes, såfremt det anses at være nødvendigt for at kunne følge med i, om klagenævnets behandling af sager fungerer hensigtsmæssigt.

#### Til § 21

Det foreslås i *stk. 1*, at der fastsættes et nationalt prisloft for taxikørsel. Prisloftet udgør den maksimale pris for en taxitur, dog må der tillægges betaling for bro- og færgetakster m.v. Hvis der fx indføres betaling for kørsel på visse veje eller i visse områder, vil betalingen herfor kunne tillægges betalingen for en taxitur.

De nationale prislofter skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside.

Det foreslås i *stk. 2*, at det nationale prisloft beregnes ud fra en starttakst og en samtidig anvendelse af tidstakst og afstandstakst under hele turen. Der fastsættes et prisloft for hverdagskørsel mellem kl. 6 og kl. 18 og et prisloft for kørsel aften, nat og i weekender. Desuden fastsættes et særligt prisloft på særlige dage. Prisloftet skal gælde i hele landet. Det vil sige, at der på nationalt niveau fastlægges en højeste starttakst, en takst pr. km samt en takst pr. minut. Ingen af disse takster kan overskrides, men det er muligt for det enkelte kørselskontor at gå under disse takster.

Prisloftet beregnes efter følgende formler:

Pris (dag) = starttakst(dag) + km x kmpris (dag) + minutter x minutpris (dag)

Pris (aften) = starttakst(aften) + km x kmpris (aften) + minutter x minutpris (aften)

Det vil sige at såvel den medgåede tid som det tilbagelagte antal kilometer påvirker prisloftet.

Paralleltakstsystemet er valgt for at sikre en transparens i prissætningen, som er kontrollerbar for forbrugeren.

Ved særlige dage forstås 24.-26. december, 31. december og 1. januar, hvor prisloftet forhøjes med 50 pct. i forhold til prisloftet for aftener og weekender.

Det foreslås i *stk. 3*, at det enkelte kørselskontors takster skal være opbygget på samme måde som det nationale prisloft. Kørselskontoret kan vælge at arbejde med en lavere værdi for starttaksten og/eller kilometerprisen og/eller minuttaksten, men ingen af de fastlagte værdier i det nationale prisloft kan overskrides.

Kørselskontorets takster kan ændres kvartalsvist eller sjældnere. Disse takster skal udgøre grundlaget for kørsel efter regning ved brug af taxametrets prisberegningsskema.

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 4*, fremgår at et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, ud fra en samlet betragtning ligger under kørselskontorets annoncerede priser. Et kørselskontor skal således kunne dokumentere, at de faste priser fastlægges på en sådan måde, at de i almindelighed vil være lig med eller lavere end taxameterprisen for den pågældende tur.

Det foreslås i *stk. 5*, at et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørslen. Der kan eksempelvis være tale om et tillæg for medtagning af cykler eller barnevogne. Det er vigtigt, at ydelsen er klart afgrænset, og at det entydigt kan konstateres, at tillægsydelsen er blevet leveret i forbindelse med kørslen. Der må ikke opkræves betaling for medtagning af kørestole, førrehunde o. lign.

Prisen for tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside og tillige fremgå af den kvittering, der udstedes til kunden.

Det foreslås i *stk. 6*, at prisloftet fastsættes af transport-, bygnings- og boligministeren. Taksten gælder uanset vognstørrelse. Der må ikke forlanges drikkepenge. Transport-, bygnings- og boligministeren fastlægger værdierne for starttakst(dag), starttakst (aften), kmpris(dag), kmpris(aften), minutpris(dag), minutpris(aften). Værdierne skal



fastlægges og reguleres, så branchen har mulighed for fuld omkostningsdækning, inklusive forrentning og afskrivning af den investerede kapital.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.7.2 i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 22*

Det foreslås i *stk. 1*, at det skal være muligt for en kunde og et kørselskontor på forhånd at aftale en fast pris for en taxitur, der er defineret på forhånd, dvs. start- og slutdestination er kendt. Det kendes i dag fra byer i Jylland til lufthavnene i Karup, Billund m.fl. Den digitale udvikling har muliggjort, at kunden via computer, app m.m. kan indgå aftale med et kørselskontor om en tur fra en given adresse til en anden adresse og på forhånd have indgået en aftale om pris og øvrige vilkår for turen. Det er afgørende, at afstand, starttidspunkt og sluttidspunkt samt betaling for disse ture registreres i kontrolsystemet i den vogn, der udfører turen.

#### *Til § 23*

Det foreslås, at kørselskontorets takster skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside. Det vil sige, det skal klart fremgå, hvad kørselskontorets starttakst, kilometertakst og minuttakst er for henholdsvis dagskørsel og kørsel om aftenen og i weekenden samt på særlige dage. Det skal endvidere oplyses, hvordan kørselskontorets takster er i forhold til det nationale prisloft, og hvornår kørselskontorets takster senest er ændret. Af hjemmesiden skal endvidere fremgå, hvilke slags tillægsydelser kørselskontoret tilbyder, og hvilken pris kunden skal betale for disse. Kunden kan ikke pålægges at betale for tillægsydelser, som ikke er annonceret på hjemmesiden og accepteret af kunden før kørselens påbegyndelse. Annonceringen skal gøre det muligt at vurdere turens pris forud for kørselens påbegyndelse.

#### *Til § 24*

Det foreslås, at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret til denne anvendelse, jf. § 4, stk. 1. Denne bestemmelse lovfæster det allerede gældende princip om, at biler, der skal anvendes til taxikørsel, limousinekørsel eller til sygetransport skal godkendes og registreres til dette, jf. § 1 i bekendtgørelse nr. 399 af 4. maj 2006 om særlige krav til taxier mv., ligesom biler inden for den offentlige servicetrafik i dag bliver registreret til denne anvendelse.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.8.2 i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 25*

Det foreslås i *stk. 1*, at kontroludstyret skal være aktiveret ved taxikørsel. Dvs. taxametret skal være slået til og fungere som et kasseapparat, hvor hvert salg registreres. Som kontrol skal det solgte antal km efter taxametret svare til det antal km med passagerer, som er registreret via kontroludstyret.

Det foreslås i *stk. 2*, at taxametret løbende skal vise turens pris ved taxikørsel, medmindre der er aftalt en fast pris for den pågældende tur. Ved taxikørsel efter regning skal taxametret være tændt, og taxametret fortløbende vise prisen for den pågældende tur, dog kan der efterfølgende tillægges yderligere betaling for eventuelle bro- og færgetakster samt for eventuelle tillægsydelser.

Det foreslås i *stk. 3*, at når der er aftalt en fast pris for en tur, skal der ske en registrering af salget i vognens kasseapparat, dvs. taxametret. Den aftalte pris skal fremgå af taxametrets display.

Den faste pris kan dog være 0 kr. såfremt, der er tale om en tur, hvor en kunde har indgået en aftale om, at kunden må køre op til et vist antal ture. Fx hvis en kunde har indgået en forsikringsaftale, om at kunden i tilfælde af et bestemt kørselsbehov opstår, har ret til kørsel til fx behandling et maksimalt antal gange pr. år. Kunden har på forhånd betalt for et maksimalt antal ture, og prisen for den enkelte tur kan derfor ikke udregnes på forhånd og derfor indtastes, der en betaling på 0 kr. for den pågældende tur og med angivelse af en bestemt kode for forudbetalte ture med et højeste antal ture.

#### *Til § 26*

Det foreslås, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning. Denne bestemmelse er en videreførelse af den nuværende taxilovs § 15, stk. 1, som med virkning fra 1. juli 2010 indførte en pligt til intern tv-overvågning i taxier, jf. lov nr. 485 af 11. maj 2010 om ændring af lov om taxikørsel m.v. (Obligatorisk tv-overvågning i taxier). Som en sproglig modernisering anvendes udtrykket ”kameraovervågning” i stedet for det hidtidige udtryk ”tv-overvågning”, uden at der hermed tilsigtes en indholdsmæssig ændring.

Formålet med bestemmelsen er at forebygge og bidrage til opklaring af røverier og overfald imod førere af biler, der anvendes til taxikørsel.

Med afskaffelsen af det kommunale bevillingssystem bortfalder kommunalbestyrelsens hidtil eksisterende mulighed i § 15, stk. 2, for at fritage en taxi for pligten til at være forsynet med kameraovervågning, hvis taxien hovedsageligt anvendes til forudbestilt kørsel ifølge kontrakt, fx befordring af personale, børn, patienter, ældre m.v. Biler, der anvendes til taxikørsel, kan i stedet fremover anvendes over hele landet, hvor de bør være i stand til at tage både forudbestilte og ikke-forudbestilte ture uden hensyn til de begrænsninger, dispensationsordningen var betinget af. Endvidere tilstræbes der fremover samme sikkerhedsniveau for alle chauffører ved taxikørsel uanset kørselens omstændigheder eller den anvendte bil.

Kameraovervågning af personer er omfattet af persondataloven. Der henvises til en nærmere beskrivelse af forholdet til persondataloven i afsnit 2.12.4 i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 27*

Det foreslås, at der udvendigt på de biler, der kører taxikørsel, skal fremgå:

- prisen for en 10 km tur ved anvendelse af kørselskontorets takster,
- bilens tilladelsesnummer og
- kørselskontorets navn.

Ved at kræve disse oplysninger udvendigt på biler, der kører taxikørsel, er det muligt for kunderne at identificere bilen og dens tilhørsforhold samt danne sig et indtryk af det pågældende kørselskontors prisniveau. Prisen er en vigtig information for forbrugers valg af transport, og taksten for en tur på 10 km i henholdsvis dag og aften timerne og ved en køretid på 12 minutter svarende til en gennemsnitshastighed på 50 km/t er dermed en fordel at annoncere udvendigt på bilen, på et sted som er klart synligt for kunden.

#### *Til § 28*

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om bilernes afmærkning, indretning og udstyr, samt om bilens og udstyrets anvendelse, herunder krav til miljøegenskaber og energieffektivitet samt om kontroludstyr og kontroloplysninger m.v. I denne forbindelse vil der som hidtil blive



stillet særlige krav til biler, der anvendes til taxikørsel, herunder krav om taxameter og andet kontroludstyr, fx til registrering af passagerer i bilen m.v.

Bestemmelsen svarer til den nuværende taxilovs § 12, stk. 1, nr. 9 og 13.

De administrativt fastsatte indretnings- og udstyrskrav vil tage udgangspunkt i den foreslåede § 1, stk. 1, hvorefter der kun må anvendes biler indrettet til transport af højst 9 personer, inkl. chaufføren. Dermed videreføres det allerede gældende princip om, at kun personbiler af klassen M1 må anvendes til den type kørsler, der er omfattet af loven. Personbiler af klassen M1 er defineret som biler, der er beregnet til befording af højst 9 personer inkl. føreren, og har ved taxikørsel en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg.

Indretnings- og udstyrskrav til biler, der anvendes til taxikørsel, fastsættes som hidtil ud fra passende hensyn til passagerernes sikkerhed, forbrugersikkerheden og myndighedernes kontrolmuligheder, herunder navnlig en effektiv skattekontrol. Disse hensyn skal afvejes mod behovet for en fleksibel og konkurrenceorienteret transportbranche, idet vognmandsvirksomheder fremover skal kunne konkurrere på pris og service i et større omfang, end hvad der har været forudsat i den tidligere taxilovgivning.

Regler om kontroludstyr forventes som hidtil kun fastsat for biler, der anvendes til taxikørsel.

Hjemlen til at fastsætte regler om kontroloplysninger omfatter både elektroniske kontroldata (fx pligter til at indsamle, opbevare, fremvise og overføre kørselsdata m.v.) og papirdokumenter, i det omfang at det i en overgangsperiode fortsat vil være tilladt at anvende trafikbøger eller andre kontroloplysninger i papirform.

Trafikbøger i papirform vil blive udfaset senest 5 år efter lovens ikrafttræden, idet kontroloplysninger fremover opsamles, fremvises og overføres i elektronisk form. Der forventes endvidere fastsat en 5-årig overgangsordning for biler, der ved lovens ikrafttræden ikke har udstyr til en elektronisk håndtering og løbende indberetning af kontroloplysninger.

Krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af taxilovgivningen viderefører den hidtidige § 12, stk. 1, nr. 13, som blev indsat i taxiloven ved lov nr. 533 af 12. juni 2009 om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Denne del af bestemmelsen indebærer, at Færdselsstyrelsen løbende foretager en vurdering af, om der er opstået et behov for at justere de energi- og miljøkrav, en bil skal opfylde ved godkendelse og registrering til erhvervsmæssig personfordring. Denne vurdering skal ikke foretages i faste intervaller, men i takt med den løbende energiteknologiske udvikling.

Da energi- og miljøkravene fastsættes i bekendtgørelsesform, udsendes de forinden i offentlig høring, hvilket giver berørte parter mulighed for at kommentere påtænkte ændringer.

For brugte biler, der ønskes godkendt og registeret til erhvervsmæssig persontransport, skal miljø- og energikravene som udgangspunkt svare til de regler, der var gældende på tidspunktet for bilens første registrering. Dette er en lempelse i forhold til den nuværende praksis, hvor anskaffelsen af brugte biler til taxikørsel m.v. kan blive uforholdsmæssig dyr og besværligt for vognmanden, idet der stilles samme energi- og miljøkrav til brugte biler som til fabriksnye, med heraf følgende ombygningskrav m.v.

De miljøkrav, der stilles til nye limousiner, er erfaringsmæssigt mere lempelige end miljøkravene til nye taxier. For historiske biler, der godkendes til limousinekørsel, vil der blive fastsat lempede miljøkrav, uden at energiforbruget og forureningsniveauet dog må overstige, hvad der er passende for en bil af den pågældende type under forudsætning af en god vedligeholdelsesstand. Dette er en konsekvens af, at disse biler normalt drives af historiske motorer, som i praksis sjældent kan opgraderes til moderne miljøstandarder.

I det omfang, at benzin- eller dieselmotorer måtte blive forældet som miljøstandard for biler, hjemler bestemmelsen mulighed for, at krav til miljøegenskaber og energieffektivitet fastsættes så strenge, at emission af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, dieselpartikler m.m. ikke længere vil være tilladt ved nyanskaffede biler. En beslutning herom vil forudsætte, at der findes passende alternativer i form af biler, der ikke anvender fossile brændstoffer, men fx anvender elektricitet eller brint som energikilde. Det er endvidere forudsat, at beslutningen ikke vil være urimeligt

bebyrdende for persontransportbranchen, når der henses til en samlet vurdering af relevante bilers tilgængelighed, udvalg, udbredelse, pris, komfort og ydelse, samt driftsomkostninger og opladningsmuligheder m.v.

Transport-, bygnings- og boligministerens adgang til at fastsætte regler om kontroloplysninger m.v. omfatter også adgang til at bestemme, at bestemte oplysninger og dokumenter om biler og deres udstyr skal indberettes til kontrolformål. Ifølge bestemmelsens 2. pkt. kan der i denne forbindelse stilles krav om, at indberetninger sker i elektronisk form, herunder ved anvendelse af elektroniske blanketter m.v. Der kan fx stilles krav om, at bestemte oplysninger skal indsendes pr. e-mail, samt at oplysninger skal indtastes eller dokumenter uploades på [virk.dk](http://virk.dk), på en anden hjemmeside eller på Færdselsstyrelsens dokumentportal m.fl.

#### *Til § 29*

Det foreslås i *stk. 1*, at kommunerne får mulighed for at indgå en kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen.

Denne mulighed forventes mest brugt af kommuner i landdistrikter, hvor efterspørgslen efter taxier er lav, og hvor der i forvejen er ingen eller få kørselskontorer, der tilbyder taxikørsel.

Det kommunale indkøb af erhvervsmæssig persontransport skal ske efter en konkurrencepræget, gennemsigtig, ikke diskriminerende udbudsprocedure i overensstemmelse med reglerne om offentlige udbud.

Udbuddet skal således være åbent for alle interesserede kørselskontorer. Selve udbudsprocessen skal være gennemsigtig og alle interesserede kørselskontorer skal have adgang til information om udbudsprocessen. Behandlingen af tilbudsgivere skal være ikke-diskriminerende i alle faser af proceduren, herunder skal kriterierne for udvælgelse og tildeling af kontrakten foregå på en måde, hvor en objektiv sammenligning og vurdering er mulig.

Kommunerne får med bestemmelsen mulighed for at støtte borgernes mulighed for at have et tilbud om individuel trafik. Borgerne skal, når de benytter disse taxier, betale kørselskontorets normale takst.

Det er kommunerne, der i udbudsbetingelserne bestemmer i hvilket tidsrum, den kommunalt købte taxitjeneste skal stilles til rådighed. Der er således ikke krav om, at tjenesten skal stilles til rådighed på alle tidspunkter af døgnet eller alle ugens dage.

Typisk vil tjenesten blive stillet til rådighed inden for det tidsrum, hvor der ankommer tog eller busser til kommunen, og hvor der er en vis efterspørgsel efter taxier til slutdestinationen.

Det foreslås i *stk. 2*, at flere kommuner, der geografisk grænser op til hinanden, kan samarbejde om at indgå en kontrakt om tilrådighedsstillelse af en eller flere taxier. Kommunerne vil i en sådan situation skulle aftale fordeling af udgifterne kommunerne imellem, typisk i forhold til hvor stort et område der betjenes i den enkelte kommune.

Det foreslås i *stk. 3*, at det kørselskontor, der har indgået en kontrakt med en kommune efter *stk. 1*, skal udføre taxikørslen til samme takster, som gælder for kørselskontorets øvrige kørsel, jf. § 23. Kørselskontoret må således hverken hæve eller sænke priserne for den taxikørsel, hvor der er indgået en kontrakt med en kommune om en fysisk tilstedeværelse i kommunen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.9.2 i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 30*

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren godkender de uddannelsessteder, der tilbyder det i § 7, *stk. 2*, nr. 7, nævnte kursus.

Ved godkendelse af uddannelsessteder vil der blive lagt vægt på, om kursusudbyderen har en undervisningsplan for kurset, hvilke undervisningsmetoder der vil blive anvendt, oplysninger om undervisernes kvalifikationer og

kompetenceområder, oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikkdelen og køretøjspark samt deltagerantal.

Både erhvervsskoler og private virksomheder vil kunne godkendes som kursusudbydere.

Der kan knyttes vilkår til godkendelsen, eksempelvis om uddannelsesstedets medvirken i forbindelse med indsendelse af elektroniske ansøgninger om udstedelse af chaufførkort.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangsbetingelser til kurset, herunder sprogkrav, indholdet af kurset, krav til prøver og krav til godkendelse af uddannelsessteder, herunder krav til undervisere og udstyr.

Der vil i bekendtgørelsesform blive stillet som en betingelse for at kunne optages på kurset, at chaufføren har sprogkunderskaber svarende til ”Prøve i Dansk 2”, jf. bekendtgørelse om danskuddannelse til voksne udlændinge m.fl.

Uddannelsesstedet skal således sikre sig, at kravet er opfyldt for at optage chaufføren på kurset. Det vil typisk ske på kursets første dag, hvor underviseren ved samtale med kursisterne vil kontrollere, om deltagerforudsætningerne er til stede.

Uddannelsesmål for de enkelte emner i kurser vil ligeledes blive fastsat i bekendtgørelsesform tillige med nærmere krav til prøveafvikling samt krav til udstyr, primært til bilerne der skal anvendes til de individuelle køretimer.

#### *Til § 31*

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med uddannelsessteder godkendt i henhold til denne lov.

Tilsynet vil bestå dels i administrativt tilsyn baseret på vurdering af prøveresultater og eventuelle klager, dels praktisk tilsyn - tilsynsbesøg - med de godkendte uddannelsessteder. Målsætningen med tilsynet vil være at sikre, at uddannelsesstederne lever op til de fastsatte krav.

Det foreslås i *stk. 2*, at et godkendt uddannelsessted efter begæring fra transport-, bygnings- og boligministeren skal give adgang til uddannelsesstedet med tilhørende lokaler, udlevere dokumenter, som relaterer til det godkendte kursus, og bistå ved tilsynet.

#### *Til § 32*

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren kan tilbagekalde en godkendelse udstedt til et uddannelsessted, hvis uddannelsesstedet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for godkendelsen, der ikke har været uddannelsesvirksomhed inden for de seneste 12 måneder, eller uddannelsesstedet anmoder herom.

#### *Til § 33*

Det foreslås i *stk. 1*, at der for udførelse af transport-, bygnings- og boligministerens opgaver vedrørende erhvervsmæssig persontransport i biler skal betales dels afgifter, dels gebyrer.

Efter den gældende taxilovgivning kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 1.540 kr. for behandling af ansøgning om tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel eller sygetransport og et gebyr på ca. 470 kr. for udstedelse af en tilladelse. Tilsvarende gebyrer kan opkræves for behandling af ansøgning om godkendelse af bestillingskontor og for godkendelse som bestillingskontor.

For behandling af en ansøgning om førerkort kan en kommunalbestyrelse opkræve et gebyr på ca. 470 kr. og på ca. 115 kr. for udstedelse af førerkortet.

Transport-, bygnings- og boligministeren opkræver ikke gebyr for behandling af ansøgning om udstedelse af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 2*, at afgifterne skal dække omkostninger forbundet med udstedelse af og tilsyn med tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler og tilsyn med kørselskontorer.

Afgiften vil ud over at dække omkostninger forbundet med udstedelse af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler også dække omkostninger forbundet med tilsyn med indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler og med tilsyn med kørselskontorer.

Det foreslås i *stk. 3*, at gebyrerne skal dække behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, udstedelse af chaufførkort, tilsyn med chauffører og godkendelse af og tilsyn med uddannelsessteder.

Det foreslås i *stk. 4*, at der for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i biler, skal betales en afgift på 1.200 kr. pr. tilladelse med gyldighed over 5 år og 600 kr. pr. tilladelse med gyldighed på 5 år eller derunder.

Virksomheder, der får udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i overgangsordningen, jf. lovforslagets § 46, stk. 1, eller som får udstedt tilladelser efter udløbet af overgangsordningen, vil få udstedt tilladelser med gyldighed i 10 år.

Vognmænd, der har taxitilladelser og ønsker disse ombyttet til tilladelser til erhvervsmæssig persontransport i bil, vil få disse udstedt med en udløbsdato, som svarer til udløbsdatoen i taxitilladelse, jf. lovforslagets § 44, stk. 2. Dette sker af administrative årsager for at sprede udløbsdatoer for tilladelser efter nærværende lov.

I de tilfælde, hvor taxivognmænd i forbindelse med ombytning af taxitilladelser vil få udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i bil med gyldighed på 5 år eller derunder, vil de kun skulle betale en afgift på 600 kr. pr. tilladelse. Taxivognmænd, der i forbindelse med ombytning af taxitilladelser, vil få udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i bil med gyldighed over 5 år, vil skulle betale en afgift på 1.200 kr. pr. tilladelse.

Der sker således en omlægning fra et omkostningsbestemt gebyr til en afgift, der ikke er omkostningsbestemt. Omlægningen vil betyde, at en vognmand, der ansøger om og får udstedt én tilladelse, vil skulle betale en afgift på 1.200 kr. mod i dag gebyrer på ca. 2.000 kr. En vognmand der ansøger om og får udstedt 10 tilladelser, vil skulle betale en afgift på 12.000 kr. mod i dag gebyrer på ca. 16.900 kr.

Afgiften betales af vognmandsvirksomheden, som har ansøgt om udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser. Afgiften skal betales, før tilladelse udstedes. Hvis en ansøgning om udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser ikke imødekommes, vil der således ikke skulle betales afgift.

Det foreslås i *stk. 5*, at afgifterne for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transport-, bygnings- og boligministeren vil offentliggøre reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2019.

Det foreslås i *stk. 6*, at der kan tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5, hvis betaling for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser ikke sker rettidigt.

Der påtænkes valgt en løsning, hvor afgiften skal betales, før tilladelse udstedes, men hvis der på et senere tidspunkt vælges en anden løsning, vil der skulle tillægges renter, hvis afgiften ikke betales rettidigt.

Det foreslås i *stk. 7*, at overskuddet kan tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift, hvis der er oparbejdet store overskud i ordningen.

Størrelsen af afgiften pr. tilladelse er beregnet på grundlag af en række antagelser om antallet af forventede ansøgere og antallet af forventede ansøgte tilladelser. Der kan således være en vis risiko for, at afgiften er fastsat for højt i første omgang. Der åbnes derfor mulighed for, at de virksomheder, der har betalt afgift, kan få

tilbagebetalt overskuddet. Det er op til en konkret vurdering, der foretages af transport-, bygnings- og boligministeren, hvornår der er oparbejdet sådanne store overskud.

Det foreslås i *stk. 8*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter gebyrer for behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, for udstedelse af chaufførkort og for godkendelse af uddannelsessteder samt nærmere regler om opkrævning m.v. af afgifter og gebyrer, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Der vil i bekendtgørelsesform blive fastsat gebyrer for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, for udstedelse af chaufførkort og for godkendelse af uddannelsessteder.

Gebyret for ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor og for godkendelse af uddannelsessteder vil være efter regning med en timepris på 800 kr. Gebyret for udstedelse af chaufførkort vil være på 600 kr. Dette gebyr vil tillige dække omkostninger i forbindelse med tilsyn med uddannelsessteder.

Der vil endvidere i bekendtgørelsesform blive fastsat nærmere regler om, hvordan opkrævningen foregår, frister for hvornår rykkere skal betales, hvor mange rykkerskrivelser, der vil blive udsendt, med hvilke betalingsfrister osv.

#### *Til § 34*

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne bemyndige en myndighed inden for ministeriets område, fx Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, til at træffe afgørelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne fastsætte regler om adgangen til klage over afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne. Der vil i bekendtgørelsesform kunne fastsættes regler om afskæring af klageadgang, hvorefter afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelserne begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

#### *Til § 35*

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at overtrædelse af bestemmelserne i § 2, stk. 1, § 3, stk. 1, § 3, stk. 8, § 4, stk. 2, § 5, stk. 1, § 6, stk. 2, § 7, stk. 1, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, § 10, § 20, stk. 1, 3, 4, 6, 7 og 8, § 21, stk. 3-5, § 23, § 24, § 25, stk. 1-3, § 26, § 27, § 42, stk. 2-3, § 43, stk. 1, 3 og 4 og § 45, stk. 2, straffes med bøde.

Formålet med forslaget er at nedsætte antallet af overtrædelser af bestemmelserne i lovforslaget. Den foreslåede bestemmelse afløser bestemmelsen i § 16 i den gældende taxilov, hvor der er fastsat straffebestemmelser for overtrædelse af bestemmelser fastsat i loven, overtrædelse af vilkår fastsat i tilladelser, godkendelser og forskrifter udstedt i medfør af loven samt overtrædelse af bestemmelser, der er indeholdt i forordninger i De Europæiske Fællesskaber.

Det foreslås, at bødeniveauet hæves betydeligt i forhold til niveauet for forhold omfattet af bestemmelsen i § 16 i lov om taxikørsel, jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 af lov om taxikørsel m.v., således at det kommer på niveau med bødesatserne på bus- og godskørselsområdet. Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.

Som udgangspunkt skal bøden ved skærpende omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, vil kunne fordobles eller tredobles.

Det anbefales, at overtrædelse af forbuddet i forslaget § 2, stk. 1, mod udførelse af erhvervmæssig persontransport med udenlandsk indregistrerede biler inden for dansk område, som ikke finder sted på grundlag af international aftale, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 2, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 3, stk.1, om at erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til befordring af højst 9 personer, inkl. chaufføren, kun kan udføres på grundlag af tilladelse i henhold til dette lovforslag, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 3, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 3, stk. 8, om at der kun må være tilknyttet én bil til én tilladelse til erhvervmæssig persontransport, og at indehaveren af tilladelsen skal være registreret som bruger af den bil, som tilladelsen udnyttes med, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 3, stk. 8, anses som mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 4, stk. 2, om at taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 4, stk. 2, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 5, stk. 1, om at drift af kørselskontor kun kan finde sted på grundlag af tilladelse i henhold til dette lovforslag straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 5, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 6, stk. 2, om at taxikørsel, der sælges af et kørselskontor med fast forretningssted i et landdistrikt, jf. § 6, stk. 1, kun kan udføres inden for et nærmere afgrænset område og med et bestemt antal biler, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 6, stk. 2, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 7, stk. 1, om at der kræves chaufførkort for at føre biler, der udfører erhvervmæssig persontransport, straffes med bøde på 4.000 kr.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 8, stk. 2, om at tilladelse i henhold til § 3, stk. 1, til erhvervmæssig personbefordring og tilladelse til at drive kørselskontor, jf. § 5, jf. § 6, skal udnyttes af den, som har modtaget denne, og at tilladelsen ikke kan overdrages til andre, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 8, stk. 2, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 9, stk. 2, om at chaufførkort, jf. § 7 i dette lovforslag, skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne, straffes med bøde på 4.000 kr.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 10, om at indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, jf. § 3, stk. 1, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 10 i dette lovforslag anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales at straffe med bøde på 35.000 kr. for overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 20, stk. 1, om at et kørselskontor løbende og digitalt skal indsamle og opbevare oplysninger om den taxikørsel, der sælges af kørselskontoret, jf. § 4, stk. 2. Kørselskontoret skal således indsamle oplysning om bilens registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato for kørslen, kørselens begyndelses- og sluttidspunkt, antal kørte kilometer, betalingen, start- og slutpunkt og GPS koordinater. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 20, stk. 3, om indsendelse af en årlig erklæring om et kørselskontors administrative systemer fra en uafhængig revisor til transport-, bygnings- og transportministeren straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 3, anses som en meget alvorlig overtrædelse.



Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 4, om at et kørselskontor skal sørge for, at en kunde efter en kørt tur får de oplysninger, der fremgår af stk. 1, nr. 1 – 6, oplysning om kørselskontorets navn og information om klageadgang, jf. stk. 6, belægges med bødestraf på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 4, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 6, om at et kørselskontor skal etablere en klageordning samt være tilsluttet et uafhængigt, landsdækkende klagenævn, som taxibranchens skal oprette, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 6, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 7, hvorefter et kørselskontor er ansvarlig for, at den kørsel, der udføres af kørselskontoret, ikke sælges til højere pris end prisloftet, jf. § 21, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 7, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 20, stk. 8, hvorefter et kørselskontor er ansvarlig for, at biler, der er knyttet til kørselskontoret, er forsikret, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 20, stk. 8, anses som en meget alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 21, stk. 3, om at et kørselskontor skal beregne kontorets priser efter samme struktur, som anvendes ved beregningen af det nationale prisloft, jf. § 21, stk. 2, i dette forslag, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 3, i anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 21, stk. 4, om at et kørselskontor skal kunne dokumentere, at kontorets prisberegning af ture, hvor der er aftalt en fast pris, jf. § 22, ud fra en samlet betragtning er under det nationale prisloft, jf. stk. 2, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 4, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 21, stk. 5, om at et kørselskontor kan opkræve betaling for tillægsydelser i tilknytning til taxikørsel, dog ikke for medbragte kørestole, førerhunde o. lign., straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 21, stk. 5, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 23 om, at et kørselskontors takster og priser for eventuelle tillægsydelser skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 23 anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 24 om, at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret hertil, jf. § 4, stk. 1, nr. 1 – 3, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 24 anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 25, stk. 1, om at kontroludstyret i taxier skal være aktiveret under udførelse af taxikørsel, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 1, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 25, stk. 2, om, at taxametret løbende skal vise turens pris, jf. dog stk. 3, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 2, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 25, stk. 3, hvorefter den aftalte pris skal vises på taxametrets display ved kørselens begyndelse og under hele turen, når der er indgået en aftale om fast pris, jf. § 22, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 25, stk. 3, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslagets § 26 om, at biler, der anvendes til taxikørsel, skal være forsynet med indvendig kameraovervågning, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 26 anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse bestemmelsen i forslaget § 27, om at biler, der bruges til taxikørsel, udvendigt skal være forsynet med oplysning om prisen for en tur på 10 km ved anvendelse af kørselskontorets takster, bilens tilladelsesnummer og om kørselskontorets navn, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 27 anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 42, stk. 2, om at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, i taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., skal medbringes under kørslen og på forlangende forevises for kontrolmyndighederne, straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 42, stk. 2, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 42, stk. 3, om at førerkort i henhold til § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringes under kørslen og skal være anbragt synlig for passagererne, straffes med bøde på 2.000 kr.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 43, stk. 1, om at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., og som i medfør heraf skulle være tilsluttet et bestillingskontor, fortsat skal være tilsluttet et bestillingskontor, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 43, stk. 1, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 43, stk. 3, om at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, der er udstedt i henhold til taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., ikke kan indgå aftale med et kørselskontor om udførelse af taxikørsel, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 43, stk. 3, anses som en alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 43, stk. 4, om at indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 i dette forslag ikke kan indgå aftale med et bestillingskontor, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., straffes med bøde på 5.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 43, stk. 4, anses som en mindre alvorlig overtrædelse.

Det anbefales, at overtrædelse af bestemmelsen i forslaget § 45, stk. 2, om at indehaveren af et bevis for at have gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 32, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringe dette under kørslen og skal på forlangende forevise dette for kontrolmyndighederne, straffes med bøde på 2.000 kr.

Det foreslås i stk. 1, nr. 2, at overtrædelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til dette lovforslag eller forskrifter udstedt i medfør af, straffes med bøde.

Det foreslås i stk. 2, at indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, stk. 1, eller en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, kan straffes med bøde, hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med § 7, stk. 1, er i besiddelse af chaufførkort, i besiddelse af førerkort, jf. § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. eller i besiddelse af dokumentation i henhold til § 34, stk. 1, 2. pkt., i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus, jf. § 36 i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

Det anbefales, at en indehaver af en tilladelse straffes med bøde på 8.000 kr., hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører er i besiddelse af et chaufførkort, førerkort eller af dokumentation for at have gennemført og bestået et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus.

Det foreslås i stk. 3, at der i forskrifter, der er fastsat i medfør af loven, skal kunne fastsættes bestemmelser om straf for overtrædelse af disse forskrifter.

Det foreslås i stk. 4, at det skal være muligt at pålægge selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.



Det foreslås i *stk. 5*, at der ved udmåling af straf for overtrædelse af bestemmelser i denne lov eller af regler, fastsat af EU vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, skal lægges vægt på den eller de økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået.

#### *Til § 36*

Det foreslås i *stk. 1*, at det ved særlig grove eller gentagne overtrædelser af denne lov skal være muligt at konfiskere den bil, som bliver anvendt ved en overtrædelse af denne lov. Det er en forudsætning, at indgrebet må anses som påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af lovgivningen. Det forudsættes således, at konfiskation er sagligt begrundet og dermed er et rimeligt indgreb set i forhold til omfanget af overtrædelser.

Der henvises i *stk. 2* til straffelovens bestemmelser om konfiskation.

#### *Til § 37*

Det foreslås i *stk. 1*, at politiet skal have mulighed for at tilbageholde en bil, der er blevet brugt i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven. Tilbageholdelse af biler forudsættes gennemført på grundlag af retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation. Tilbageholdelse af en bil skal kunne opretholdes, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i *stk. 1*, nævnte bestemmelser.

Formålet med bestemmelsen er at bidrage til en styrket kontrolindsats på persontransportområdet. Politiet får således som led i myndighedsudøvelsen på området adgang til at tilbageholde biler, der uden tilladelse bruges til erhvervsmæssig persontransport, eller som på anden måde udnyttes i strid med loven.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilbageholdelse skal finde sted efter reglerne i retsplejelovens kapital 74, hvorefter genstande, som en mistænkt har rådighed over, kan beslaglægges, hvis den pågældende med rimelig grund er mistænkt for en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, og hvis der er grund til at antage, at genstanden kan tjene som bevis. Tilbageholdelse skal kunne finde sted indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i *stk. 1* nævnte bestemmelser.

#### *Til § 38*

Det foreslås, at politiet skal have mulighed for at ransage en bil, der er blevet brugt i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør af loven.

Formålet med bestemmelsen er at bidrage til en styrket kontrolindsats på persontransportområdet. Politiet får således som led i myndighedsudøvelsen på området adgang til at tilbageholde biler, der uden tilladelse bruges til erhvervsmæssig persontransport, eller som på anden måde benyttes i strid med loven.

Det foreslås, at ransaging skal finde sted efter reglerne i retsplejelovens kapitel 73.

#### *Til § 39*

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til virksomheder eller til teknisk udstyr mv., og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

Bestemmelsen giver mulighed for at undtage visse forskrifter og tekniske specifikationer fra indførelse i Lovtidende, jf. lovbekendtgørelse nr. 1098 af 10. august 2016 om udgivelsen af en Lovtidende. Denne mulighed kan være relevant i situationer, hvor de pågældende forskrifter og tekniske specifikationer næsten udelukkende retter sig mod snævre kredse af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt. Ulemperne ved at indføre sådanne forskrifter i Lovtidende kan overstige gevinsterne, især hvis forskrifterne er meget omfattende, ændres hyppigt, indeholder mange grafiske elementer eller er undergivet en ophavsretlig beskyttelse.

Ved tekniske specifikationer forstås især standarder, guidelines, normer, klassificeringer, forskrifter, retningslinjer eller tekniske definitioner udarbejdet af nationale eller internationale standardiseringsorganer som fx Dansk Standard (DS), European Committee for Standardization (CEN), Western European Legal Metrology Cooperation (WELMEC) og International Organisation for Standardization (ISO), af nationale eller internationale akkrediteringsorganer eller af brancheorganisationer m.v.

Ifølge det foreslåede *stk. 2* fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. *stk. 1*, kan fås. Sådanne regler skal fastsættes i alle tilfælde, hvor ministeren udnytter muligheden for at undtage forskrifter og tekniske specifikationer fra indførelsen i Lovtidende, jf. *stk. 1*. Det kan fx fastsættes, at oplysning om indholdet af forskrifterne vil fremgå af ministeriets eller en styrelses hjemmeside. Er der tale om ophavsretligt beskyttede standarder, vil disse skulle købes hos rettighedshaveren, fx Dansk Standard.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. *stk. 1*, skal gælde, selv om de ikke foreligger på dansk.

Forslaget er begrundet i, at en række tekniske specifikationer i vidt omfang retter sig mod virksomheder, der arbejder i internationale, professionelt orienterede sammenhænge, hvor arbejdssproget er et andet end dansk. Det er i mange af disse tilfælde sædvanligt og ofte fagligt nødvendigt af hensyn til tekniske og sproglige nuancer m.v., at de tekniske specifikationer anvendes på originalsproget, som typisk vil være engelsk. Der er således i praksis ikke et behov for, at de tekniske specifikationer foreligger på dansk, hvis de oprindeligt er affattet på et andet sprog, og oversættelse af specifikationerne ikke efterspørges.

Ministeren foretager i hvert tilfælde en konkret vurdering af, hvorvidt bestemte specifikationer kan undtages fra den almindeligt gældende forudsætning om, at forskrifter skal udfærdiges på dansk. I denne vurdering indgår, hvorvidt det pågældende professionelle miljø i forvejen anvender eller burde anvende bestemte tekniske specifikationer, der er affattet på et andet sprog end dansk.

#### *Til § 40*

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler med henblik på gennemførelse af EU-regulering om erhvervsmæssig persontransport i biler. Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte regler med henblik på at gennemføre nye eller ændrede direktiver eller anden tilsvarende EU-regulering, herunder om biler og andet udstyr, herunder kontroludstyr, der anvendes inden for erhvervsmæssig persontransport. Bemyndigelsen er således begrænset til det at gennemføre EU-regulering inden for denne lovs anvendelsesområde.

#### *Til § 41*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Det foreslås i *stk. 2*, at lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 ophæves samtidig med, at loven træder i kraft. Dette gælder dog ikke bestemmelsen i § 1, stk. 1, og i § 4 a, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som ophæves den 1. marts 2018.

Formålet med bestemmelsen er at sikre myndighederne i henhold til lov om taxikørsel m.v. tidsmæssig mulighed for at gennemføre og afslutte behandlingen af ansøgninger om tildeling af tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller tilladelser til offentlig servicetrafik, og ansøgninger om godkendelser af førerkort, der er modtaget kort tid før udgangen af 2017.

Det foreslås i *stk. 3*, at myndighederne i henhold til lov om taxikørsel m.v. frem til udgangen af februar måned 2018 skal have mulighed for at udstede tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller til offentlig

servicetrafik, til ansøgere, som opfylder betingelserne i § 3 samt udstede førerkort til personer, der opfylder betingelser i § 7, stk. 1.

#### *Til § 42*

Det foreslås i *stk. 1*, at de tilladelser og godkendelser udstedt i medfør af lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 skal forblive i kraft indtil udløbet af disses gyldighedsperiode.

Tilladelser og godkendelser er inden for disses gyldighedsperiode i medfør af grundlovens § 73 en beskyttet rettighed. Inddragelse inden for gyldighedsperioden vil således være et ekspropriativt indgreb, som forudsætter fuldstændig erstatning.

Det foreslås derfor, at tilladelser og godkendelser, der er udstedt med hjemmel i medfør af lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver i kraft indtil udløb. Dette gælder alle fire former for tilladelser, der udstedes i henhold til taxiloven, dvs. tilladelser til taxi-, limousine- og sygetransportkørsel samt offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndigheder. Bestemmelsen har til formål, som det også var fastsat i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, at give kontrolmyndigheder mulighed for at sikre, at den pågældende bil har den påkrævede tilladelse til den specifikke form for erhvervsmæssig persontransport, enten taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 3*, at godkendelse i henhold til § 33, stk. 1, i den gældende taxilov (førerkort), skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne.

Bestemmelsen har til formål, som det også var fastsat i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, at give kontrolmyndigheder og passagerer mulighed for at sikre, at kørslen udføres af en person, der er godkendt hertil.

Det foreslås i *stk. 4*, at den myndighed der har udstedt de enkelte tilladelser og godkendelser fortsat skal føre tilsyn med, at betingelserne for at besidde disse er til stede.

Det foreslås i *stk. 5*, at kommunerne kan vælge at overdrage denne forpligtelse til trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med et halvt års varsel. Varslet gælder fra det tidspunkt, hvor anmodningen fra en kommune er modtaget af styrelsen. Såfremt kommunerne overdrager forpligtelsen til transport-, bygnings- og boligministeren, skal kommunerne sørge for, at ministeren får alle oplysninger om de tilladelser, som den fremover skal føre tilsyn med, herunder en kopi af de udstedte tilladelser samt andre sagsakter med relation til den pågældende tilladelse.

#### *Til § 43*

Det foreslås i *stk. 1*, at indehavere af taxitilladelser, som ifølge lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skulle være tilsluttet et bestillingskontor i den kommune, hvor taxitilladelsen er udstedt, fortsat skal være tilsluttet et bestillingskontor i den pågældende kommune. Såfremt det pågældende bestillingskontor ophører, skal indehaveren af tilladelsen, såfremt der etableret et andet bestillingskontor i kommune, tilsluttes dette.

Det foreslås i *stk. 2*, at såfremt det ikke er muligt for en indehaver af en taxitilladelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 at blive tilsluttet et andet bestillingskontor, kan indehaveren af taxitilladelsen fortsætte virksomheden uden at være tilsluttet et bestillingskontor. Indehaveren af en taxitilladelse bliver således ikke frataget muligheden for at udøve sit erhverv, men får i stedet mulighed for at udøve taxierhvervet som selvstændig uden om et bestillingskontor.

Det foreslås i *stk. 3*, at indehavere af taxitilladelser, der er udstedt med hjemmel i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, ikke kan indgå aftale med kørselskontorer i henhold til § 5 i denne lov om udførelse af kørselsopgaver. Det er kun indehavere af tilladelser i henhold til § 3, der kan indgå aftaler med et kørselskontor.

Det foreslås i *stk. 4*, at indehavere af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, tilsvarende ikke skal kunne indgå aftale med et bestillingskontor om udførelse af taxikørsel.

#### *Til § 44*

Det foreslås i *stk. 1*, at indehaveren af en taxitilladelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal kunne ombytte denne med en tilladelse i henhold til § 3. Det foreslås videre, at en tilladelse, der udstedes som led i en ombytning, skal kunne udstedes til et selskab, der ejes af indehaveren af den tilladelse, som byttes. Det er endvidere en forudsætning, at indehaveren af den pågældende tilladelse er ansvarlig leder i henhold til denne lov af det selskab, som modtager tilladelse ved ombytning.

Ombytning af tilladelse finder sted ved henvendelse til transport-, bygnings- og boligministeren, som udsteder det ønskede antal tilladelser til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3.

Som følge af administrative årsager foreslås det i *stk. 2*, at tilladelser i medfør af denne lov, som udstedes i forbindelse med ombytning med taxitilladelser, får en udløbsdato, som svarer til udløbsdatoen, der er fastsat for de indleverede tilladelser i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato, lægges den seneste udløbsdato til grund.

Ved ansøgning om ombytning af taxitilladelser skal oplyses om tidspunkt for ophør af tilslutning til et bestillingskontor. Tilladelser i henhold til denne lov vil blive udstedt med gyldighed fra dette tidspunkt.

Det foreslås i *stk. 3*, at ved ombytning af taxitilladelser efter *stk. 1*, skal indehaveren ved ombytning aflevere det samme antal taxitilladelser, som antallet af udstedte tilladelser.

Bortset fra det i § 47 nævnte forhold kan tilladelser til limousine-, sygetransport- og offentlig servicetrafik ikke ombyttes til tilladelser i henhold til denne lov.

#### *Til § 45*

Det foreslås i *stk. 1*, at chauffører, der udfører offentlig servicetrafik i henhold til § 2, *stk. 5*, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og som alene har gennemført og bestået et kursus godkendt i henhold til § 33, *stk. 1*, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v., skal kunne fortsætte denne virksomhed indtil udløbet af gyldighedsperioden for det kørekort til erhvervsmæssig kørsel, der er udstedt til den pågældende chauffør.

Den foreslåede bestemmelse sikrer førere af biler, der fungerer på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, adgang til at fortsætte denne virksomhed efter denne lovs ikrafttræden, som det er tilfældet for chauffører, der er i besiddelse af førerkort i henhold til § 33, *stk. 1*, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v.

Såfremt chaufføren efter udløbet af gyldighedsperioden for pågældendes kørekort til erhvervsmæssig kørsel, ønsker at fortsætte i erhvervet, skal denne erhverve et chaufførkort i henhold til § 7.

Det foreslås i *stk. 2*, at bevis for det i *stk. 1* nævnte kursus skal medbringes i bilen under kørslen og på forlangende skal forevises kontrolmyndigheder.

#### *Til § 46*

Det foreslås i *stk. 1*, at der indtil udgangen af 2020 kun udstedes 500 tilladelser til erhvervmæssig persontransport, og at den årlige kvote fordeles jævnt, således at der udstedes 125 tilladelser pr. kvartal.

Ansøges der i et kvartal om flere end 125 tilladelser, sker fordeling ved lodtrækning blandt de ansøgere, som opfylder betingelserne i § 3. Lodtrækningen udføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som kan beslutte, at der skal være offentlig adgang til lodtrækningen.

Efter afslutning af lodtrækning underrettes ansøgeren om resultatet af lodtrækningen. Ansøgere, som allerede har modtaget tilladelser ved lodtrækning, kan søge om tildeling af yderligere tilladelser i de følgende kvartaler. De kan ligeledes deltage i lodtrækning på linje med ansøgere, som ikke har fået tildelt tilladelser.

En ansøger kan maksimalt ansøge om 20 tilladelser ad gangen pr. kvartal. Dette skal bidrage til sikring af en jævn fordeling af tilladelserne.

Det foreslås i *stk. 2*, at stille krav om udnyttelse af tilladelser til erhvervmæssig personbefordring, jf. § 3. Modtagere af tilladelser skal således senest to måneder efter udstedelsen af en tilladelse oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om registreringsnummeret på den bil tilladelsen skal benyttes med. Opfyldes denne betingelse ikke, bortfalder tilladelsen og indgår i fordeling i første kvartal af det følgende år. Dette skal bidrage til, at der i overgangsperioden bliver udstedt 500 nye tilladelser om året, og at disse tilladelser bliver udnyttet, således at det sikres, at der bliver udstedt flere tilladelser til erhvervmæssig persontransport.

Det foreslås i *stk. 3*, at tilladelser, der ikke er blevet udnyttet, vil blive tillagt antallet af tilladelser, der udstedes i det første kvartal året efter. Bestemmelsen skal sammen med *stk. 2* ovenfor, sikre at der bliver udstedt 500 nye tilladelser pr. år i overgangsperioden.

Det foreslås i *stk. 4*, at ikke-benyttede tilladelser til taxikørsel i henhold til § 1, *stk. 1*, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, samt tilladelser i henhold til § 3, *stk. 1*, der i medfør af § 19 er afleveret til transport-, bygnings- og boligministeren, genudstedes indtil den 31. december 2020 efter ansøgning i overensstemmelse med proceduren i *stk. 1* og *3*. Bestemmelsen skal sikre, at væksten i antallet af tilladelser ikke udhules af, at der er ubenyttede tilladelser efter den gældende taxilov, eller tilladelser, der er tilbagekaldt eller bortfaldet efter loven. Ved ikke-benyttede tilladelser tænkes på tilladelser, som er udstedt i henhold til lov om taxikørsel, dvs. tilladelser, som ikke er ombyttet til tilladelser efter § 3, og hvor indehaveren af tilladelsen ikke benytter sin tilladelse, fx fordi pågældende ikke længere lever op til de betingelser, som blev stillet for at få og bevare tilladelsen, eller fx fordi pågældende er afgang ved døden.

#### *Til § 47*

Det foreslås i *stk. 1*, at indehavere af tilladelser til limousine-, sygetransport og offentlig servicetrafikkørsel, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, skal have adgang til at ombytte disse tilladelser i henhold til § 3. Adgang til at ombytte tilladelser, hvis gyldighed udløber inden udgangen af 2020, skal sikre, at indehaverne af sådanne tilladelser fortsat kan drive virksomhed og dermed kan leve op til eventuelle kontraktuelle forpligtelser. Ved ombytning af flere tilladelser med forskellig udløbsdato lægges den seneste udløbsdato til grund.

Efter de foreliggende oplysninger drejer det sig om 284 tilladelser til sygetransport, 154 limousinetilladelser og 21 tilladelser til offentlig servicetrafik.

Det foreslås i *stk. 2*, at ombyttede tilladelser efter *stk. 1* udstedes med gyldighed indtil udgangen af 2021.

Efter år 2020 er der ingen begrænsninger på antallet af tilladelser, der kan udstedes efter § 3, idet begrænsningen på antallet af nye tilladelser kun gælder i en tre-årig overgangsperiode, jf. § 46.

#### *Til § 48*

Det foreslås, at bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., forbliver i kraft, indtil den ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør loven.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at de hidtil gældende regler om miljøegenskaber og energieffektivitet af biler, der anvendes til erhvervmæssig personbefordring med biler, fortsat finder anvendelse ved registrering af biler til disse formål.

#### *Til § 49*

Det foreslås, at bestemmelserne i lovforslagets §§ 12-16, 18 og 19 tilsvarende skal gælde for tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v.

Taxi-, limousine- og sygetransporttilladelser eller tilladelser til offentlig servicetrafik kan således tilbagekaldes på grundlag af de i lovforslagets § 12, stk. 1 og 2, nævnte årsager.

Godkendelser af ansvarlige ledere af selskaber, der driver sygetransport- eller offentlig servicetrafikvirksomhed, kan således tilbagekaldes på grundlag af de i forslaget § 13, stk. 3, nævnte årsager.

En godkendelse af et bestillingskontor kan tilbagekaldes på grundlag af de i lovforslagets § 13, stk. 1 og 2, nævnte årsager. Godkendelse af en ansvarlig leder af et bestillingskontor kan tilbagekaldes på grundlag af de i forslaget § 13, stk. 3, nævnte årsager.

Førerkort udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v. kan tilbagekaldes på grundlag af de i lovforslagets § 14 nævnte årsager.

Indehavere af tilladelser eller godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. bekendtgørelse af lov nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel m.v., er omfattet af retssikkerhedsgarantierne i lovforslagets § 16.

#### *Til § 50*

Det foreslås, at i § 12, stk. 4, nr. 1, og i § 12, stk. 4, nr. 2, litra a, i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, ændres "lov om taxikørsel" til "taxiloven".

#### *Til § 51*

Det foreslås, at i § 3, stk. 4, nr. 1, og i § 3, stk. 4, nr. 2, i lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, ændres: "lov om taxikørsel" til "taxiloven".

#### *Til § 52*

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

**Transport-, Bygnings- og Boligministeriets anbefalinger til minimumsniveauet for bødestraf på området for erhvervsmæssig persontransport i biler, jf. § 35**

	Mindre alvorlige overtrædelser. Bøde 5.000 kr.	Alvorlige overtrædelser. Bøde 15.000 kr.	Meget alvorlige overtrædelser. Bøde 35.000 kr.
<b>Vognmandsvirksomheder og kørselskontorer</b>			
§ 2, stk. 1 – kørsel uden tilladelse, udenlandske vognmænd			X
§ 3, stk. 1 – kørsel uden tilladelse			X
§ 3, stk. 8 – ikke registreret som bruger af bil	X		
§ 4, stk. 2 – taxikørsel udenom et kørselskontor			X
§ 5, stk. 1 – kørselskontor uden tilladelse			X
§ 6, stk. 2 – kørsel uden for det tilladte geografiske område		X	
§ 8, stk. 2, – overdragelse af tilladelse		X	
§ 10 – overholder ikke løn og arbejdsvilkår i overenskomster			X
§ 20, stk. 1 – et kørselskontor indhenter ikke data			X
§ 20, stk. 3 – ej indsendelse af revisorerklæring			X
§ 20, stk. 4 – ingen kvittering	X		
§ 20, stk. 6 – ej tilsluttet klagenævn	X		
§ 20, stk. 7 – højere priser end prisloftet		X	
§ 20, stk. 8 – har ikke de påkrævede forsikringer			X
§ 21, stk. 3 – ej beregnet priser efter samme struktur som nationalt prisloft	X		
§ 21, stk. 4 – ej dokumentere at prisen for fastpristure er under nationalt prisloft	X		
§ 21, stk. 5 – opkrævning for kørestole, førerhunde o. lign.		X	
§ 23 – ingen takster på hjemmeside	X		
§ 24 – bil ikke godkendt til erhvervsmæssig persontransport		X	
§ 25, stk. 1 – kontroludstyr ikke aktiveret		X	

under kørsel			
§ 25, stk. 2 – taxameter viser ikke løbende turens pris		X	
§ 25, stk. 3 – fast pris ikke på display	X		
§ 26 – ingen kameraovervågning		X	
§ 27 – ingen oplysning på bil om takster	X		
§ 42, stk. 2, – tilladelse efter lov om taxikørsel ikke medbragt	X		
§ 43, stk. 1 – ikke tilsluttet bestillingskontor		X	
§ 43, stk. 3– indehaver af gl. taxitilladelse har aftale med kørselskontor		X	
§ 43, stk. 4 – indehaver af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport har aftale med bestillingskontor	X		

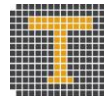
	<b>Chauffører</b>	<b>Vognmand</b>
<b>Chauffører</b>		
§ 7, stk. 1 – kørsel uden at have erhvervet chaufførkort	4.000 kr.	8.000 kr.
§ 9, stk. 2 – chaufførkort ikke medbragt	2.000 kr.	-
§ 42, stk. 2 – førerkort ikke medbragt	2.000 kr..	-
§ 45, stk. 2 – kursusbevis ikke medbragt	2.000 kr.	-



## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
<p><b>§ 12...</b></p> <p><i>Stk. 4.</i> Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om godskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller</li> <li>2. har været godkendt som transportleder i eller har haft væsentlige interesser i en bus- eller godskørselsvirksomhed, der <ol style="list-style-type: none"> <li>a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om godskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,</li> </ol> </li> </ol> <p><b>§ 3....</b></p> <p><i>Stk. 4.</i> Ved vurderingen af, om en virksomhed, der drives i selskabsform, opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 3, kan der indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen eller direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år</p>	<p>I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:</p> <p>1. I § 12, stk. 4, nr. 1 og i § 12, stk. 4, nr. 2, litra a, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.</p> <p>I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:</p> <p>1. I § 3, stk. 4, nr. 1 og i § 3, stk. 4, nr. 2, litra a, ændres: ”lov om taxikørsel” til ”taxiloven”.</p>

- |  |  |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. er blevet nægtet godkendelse som transportleder eller har fået tilbagekaldt en godkendelse som transportleder af en virksomhed med en tilladelse i henhold til denne lov, lov om buskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf eller</li><li>2. har været godkendt som transportleder af eller har haft væsentlige interesser i en gods- eller buskørselsvirksomhed, der<ol style="list-style-type: none"><li>a) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel, lov om taxikørsel eller forskrifter fastsat i medfør heraf,</li></ol></li></ol> |  |
|--|--|



Fremsendt pr. mail 14.08.2017

til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) Cc [et@trm.dk](mailto:et@trm.dk) og [bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

## Høringssvar vedr. forslag til taxilov

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til forslag til taxilov.

### Generelle bemærkninger

Trafikselskaberne lægger vægt på, at lovgivningen via regulering understøtter et professionelt vognmandserhverv. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser, høj trafikikkerhed og en professionel transportservice.

Trafikselskaberne finder det positivt og bakker op om, at der med forslaget bl.a. er lagt op til:

- Én type tilladelse til alle former for erhvervsmæssig persontransport i biler
- At kommunerne også fremover har mulighed for at tilbyde borgerne Flextur som en integreret del af den kollektive transport
- At den administrative kontrol med erhvervet ønskes centraliseret og styrket.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at der er størst mulig parallelitet mellem reglerne for erhvervsmæssig personbefordring med busser og biler. Her tænkes fx på uddannelseskrav til tilladelsesindehavere og sikring af trafikikkerhed ved lovbestemte regler for pauser mm.

## Høringssvar

14. august 2017

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

[mba@moviatrafik.dk](mailto:mba@moviatrafik.dk)

## **Specifikke bemærkninger**

### Løn- og arbejdsvilkår

Af lovforslagets § 10 fremgår, at ”Indehaveren af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser og løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”

Af bemærkningerne (side 51) fremgår, at ”sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden”.

Af bilag 1 (side 80) fremgår endvidere, at manglende overholdelse af løn og arbejdsvilkår i overenskomster betragtes som en ’meget alvorlig overtrædelse’, der afstedkommer en bøde på 35.000 kr.

Trafikselskaberne bakker op om ambitionerne om at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt fremme af trafiksikkerheden – herunder at manglende overholdelse af løn og arbejdsvilkår i overenskomster betragtes som en meget alvorlig overtrædelse, hvormed der ved gentagne overtrædelser vurderes at være grundlag for at fratage tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring.

Med formuleringen i § 10 konkretiseres ikke, hvad der er ’de pågældende kollektive overenskomster’, hvormed tilsynsmyndigheden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i realiteten ikke får redskaber på hånden til at sikre, at løn og arbejdsvilkår i markedet vedbliver med at leve op til lovgivers intentioner om at bidrage til den ønskede udvikling af sunde konkurrencevilkår samt fremme færdselssikkerheden.

Spørgsmålet om løn- og arbejdsvilkår har tidligere været rejst af de politiske partier med L 192 i 2015 og L 118 i 2016. Baggrunden har været Højesterets afgørelse i den såkaldte Færch-sag. Denne afgørelse gik imod Trafikstyrelsens mangeårige praksis på området og fortolkning af lovgivningen.

Med den foreslåede formulering af § 10, der er en kopi af den nuværende Bekendtgørelse af lov om taxikørsel m.v. § 5 stk. 5, er markedet for personbefordring med mindre biler fortsat i en uafklaret situation om løn- og arbejdsvilkår. Formuleringen vurderes ikke at bidrage til ensartet, landsdækkende kontrol med forholdene i markedet – men derimod et fortsat behov for, at tilsynsmyndigheden, trafikskaberne og kommuner og regioner hver især opbygger parallel kontrolkapacitet, hvilket er ineffektivt, omkostningstungt og kan medføre uensartet kontrol og regulering af løn og arbejdsforhold. Vurderingen er, at den nuværende formulering indebærer en ikke ubetydelig risiko for at gøre løn til et konkurrenceparameter til skade for ønsket om udvikling af sunde konkurrencevilkår samt øget trafikikkerhed.

Trafikskaberne vil opfordre til, som vi gjorde i høringssvaret til L 192, at retstilstanden, som Trafikstyrelsen administrerede efter indtil Højesterets Notrædom, genoprettes.

#### Arbejdstid

Af bemærkningerne til § 10 (side 51) fremgår, at ”sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden”.

Trafikskaberne finder det hensigtsmæssigt, at der i bemærkningerne til lovforslaget er en omtale af arbejdsmiljøreglerne generelt samt specifikt de i §§50-51 i Bekendtgørelse af lov om arbejdsmiljø (LBK nr. 1072 af 07/09/2010) lovfæstede 11 timers regel og fridøgnregel er gældende og at Arbejdstilsynet fører tilsyn hermed.

Selvstændige vognmænd, der ikke har nogen ansatte og som sådan udfører kørslen selv, er ikke omfattet af bl.a. 11 timers reglen eller reglerne for selvstændige vognmænd som vi kender dem fra gods- og buskørselsområderne. Her ville køre- og hviletidsregler, som tilfældet er for godstransport og store busser, kunne understøtte ønsket om øget trafikikkerhed.

Trafikselskaberne bemærker endvidere, at med de kommende universaltilladelser vil det i de fleste tilfælde alene være vognmanden, der kender den samlede arbejdsmæssige belastning af såvel vogn som chauffør. Det følger af lovforslagets § 3 stk. 3 at lederen af en vognmandsvirksomhed skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Trafikselskaberne antager på baggrund heraf, at det fortsat er vognmanden, der har ansvaret for overholdelse af reglerne om arbejdstid og arbejdsmiljø. Trafikselskaberne udbyder kørslen og giver allerede i dag mulighed for, at vognmændene – for så vidt angår kørslen for trafikselskaberne – kan lægge de nødvendige pauser ind og dermed håndtere kørslerne lovligt.

Kørslen for trafikselskaberne vil i de fleste tilfælde blot være en delmængde af den samlede kørsel.

#### Uddannelseskrav

Med lovforslaget stilles uddannelseskrav til chaufførerne og ikke til vognmænd eller kørselskontorer. Lovforslaget fjerner det nuværende krav om 74 timers vognmandsuddannelse. Chaufføruddannelsen udvides fra i dag 45 timer til 72 timer. Det bemærkes, at der således kræves tilladelse til at udføre et erhverv, men at der ikke stilles krav om uddannelse af vognmænd eller kørselskontorer for at opnå en tilladelse.

Nordjyllands Trafikselskab iværksatte i 2016 en kompetenceafdækning af vognmændene på Flextrafikområdet, og efterfølgende blev vognmændenes uddannelsesbehov, i forhold til nuværende vognmandsuddannelse, vurderet. Undersøgelsen blev udført af BDO med deltagelse af brancheorganisationer på området. Konklusionen var, at der er stor opbakning til og behov for at forbedre vognmændenes kompetencer. Undersøgelsen viste, at der for vognmænd er klart behov for mere viden om det at drive virksomhed. Særligt om personaleledelse og forståelse af udbud og kontrakter.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at der opretholdes uddannelseskrav for vognmænd, samt at uddannelsen får øget fokus på drift af virksomheder – herunder

viden om ansættelsesforhold, kontrakter og udbud. Trafikselskaberne bemærker i den forbindelse, at et sådant uddannelseskraft vil svare til kravene til at drive vognmandsvirksomhed på store busser.

Trafikselskaberne er tilfredse med udvidelsen af chaufføruddannelsen til 74 timer. Trafikselskaberne foreslår, at der i den forbindelse lægges vægt på at bestået uddannelse sker så chaufførerne også har gode sproglige færdigheder mhp. at sikre en god service fra chauffører til kunder.

### Biler og udstyr

Af stemmeaftalen fremgår, at krav om taxameter og sædeføler alene gælder køretøjer, der anvendes til taxakørsel. Af lovforslagets bemærkninger (side 26 og 66) fremgår, at dette 'forventes' at blive tilfældet.

Trafikselskaberne opfordrer til, at formuleringerne tilpasses således at der ikke opstår usikkerhed om, at det kun er biler, der skal køre taxikørsel, der skal udstyres med kontroludstyr.

### Evaluerings af loven

Der er lagt op til tre evalueringer af loven inden for en relativ kort årrække. Trafikselskaberne bidrager gerne hertil.

DSB  
Att. Direktør Kommerciel  
Jan Sigurdur Christensen

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**  
27. juni 2017

**Journalnummer**

**Kontaktperson**  
Bodil L. Møller

**Mail**  
[blm@midttrafik.dk](mailto:blm@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**  
87408204

### Forespørgsel om Orange-billetter

Midttrafik har fået en forespørgsel fra Miljø og Teknik-udvalget i Norddjurs Kommune om muligheden for at rejse med Orange-billetter mellem den nye letbanes stationer og rejser uden for letbanens takstområde.

Letbanen indgår fra sin etablering som en del af Midttrafiks takstsystem. Det vil sige, at taksterne på Letbanen svarer til Midttrafiks bustakster.

Med forventningen om at takstreformen for de vstdanske trafikselskaber og øvrige operatører i kollektiv trafik i Vestdanmark, indføres 18. marts 2018, kort tid efter starten af etableringen af Letbanen, vil der ydermere ske en adskillelse af bus- og togtakster. Letbanen vil altså også i denne sammenhæng blive opfattet som "bus".

I forbindelse med takstreformen er det aftalt, at de såkaldte kombirejser – altså rejser der indeholder både bus/letbane-del og en tog-del - skal takstfastsættes af DSB. Kompetencen for at fastsætte taksten for en kombineret tog- og letbanerejse ligger altså også hos DSB.

Midttrafik ønsker derfor – og på baggrund af henvendelsen fra Norddjurs Kommune – at forespørge, om DSB forventer at udstede særligt billige Orange-billetter til kombinationsrejser? Hvis ikke, må kunderne købe en normal Midttrafik-billet til Aarhus H og en Orange-billet til videre rejser herfra.

Venlig hilsen  
Hans Bang-Hansen



Bestyrelsesformand  
Midttrafik





Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Høbjerg

Att. Bestyrelsesformand  
Hans Bang-Hansen

Direktions-  
sekretariat

Kære Hans Bang-Hansen

12. juli 2017

Tak for dit brev af 27. juni 2017 til Kommerciel direktør Jan Sigurdur Christensen med en forespørgsel om benyttelse af Orange billetter. Jan Sigurdur Christensen er på ferie i øjeblikket, og jeg er derfor blevet bedt om at besvare dit brev.

DSB

Telegade 2

2630 Taastrup

Som du anfører i dit brev indgår letbanen fra sin etablering som en del af Midttrafiks takstsystem. Det vil sige, at taksterne på letbanen svarer til Midttrafiks bustakster. DSB Orange er et kommercielt DSB-produkt, og de gældende regler er, at man ikke kan benytte DSB Orange til busser, Metro eller lokalbaner og dermed heller ikke til letbanens stationer. Kunder, som ønsker at benytte DSB Orange, skal således efter de gældende regler købe en selvstændig billet til Letbanen, når de rejser med den.

CVR 25 05 00 53

Direkte 24680865

joesc@dsb.dk

www.dsb.dk

Med venlig hilsen

Jørn Schmidt  
Underdirektør