



Aarhus, 14. juni 2024

**Bilagssamling
til åben dagsorden til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
21. juni 2024 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Bilag 1

Budgetforslag

Juni 2024



2025

Indhold

| | |
|--|-----------|
| 1. Budgetforslag 2025 | 3 |
| 1.1 Proces for budget 2025 | 3 |
| 1.2 Midttrafiks samlede driftsbudget | 3 |
| 1.3 Busdrift | 6 |
| 1.4 Flextrafik | 10 |
| 1.5 Letbanedrift | 12 |
| 1.6 Togdrift | 13 |
| 1.7 Øvrige fællesudgifter | 15 |
| 1.8 Likviditet | 19 |
| 2. Byrdefordeling af budget | 20 |
| 2.1 Byrdefordeling af nettotilskud | 20 |
| 2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter | 21 |
| 2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter | 25 |
| 2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter | 27 |
| 2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter | 27 |
| 2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter | 29 |
| 2.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort, forskudt finansiering samt ansvarligt lån | 30 |
| 3. Budget for den enkelte bestiller | 33 |
| 3.1 Favrskov Kommune | 34 |
| 3.2 Hedensted Kommune | 35 |
| 3.3 Herning Kommune | 36 |
| 3.4 Holstebro Kommune | 37 |
| 3.5 Horsens Kommune | 38 |
| 3.6 Ikast-Brande Kommune | 39 |
| 3.7 Lemvig Kommune | 40 |
| 3.8 Norddjurs Kommune | 41 |
| 3.9 Odder Kommune | 42 |
| 3.10 Randers Kommune | 43 |
| 3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune | 44 |
| 3.12 Silkeborg Kommune | 45 |
| 3.13 Skanderborg Kommune | 46 |
| 3.14 Skive Kommune | 47 |
| 3.15 Struer Kommune | 48 |
| 3.16 Syddjurs Kommune | 49 |
| 3.17 Viborg Kommune | 50 |
| 3.18 Aarhus Kommune | 51 |
| 3.19 Region Midtjylland | 52 |

1. Budgetforslag 2025

1.1 Proces for budget 2025

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2025 udarbejder administrationen i maj/juni et budgetoplæg for 2025, som sendes i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2024. Tilbagemeldinger fra den politiske høring vil blive indarbejdet i budgetforslaget, og det endelige budget for 2025 vil blive behandlet på bestyrelsesmødet den 13. december 2024.

1.2 Midttrafiks samlede driftsbudget

Sammenligningsgrundlaget for budgetforslag 2025 (BF2025) er budget 2024 (B2024). Materialet indeholder også budget for overslagsårene 2026-28 (BO2026-28). Hvor disse fraviger fra budgetforslag 2025, vil forudsætningerne herfor være angivet.

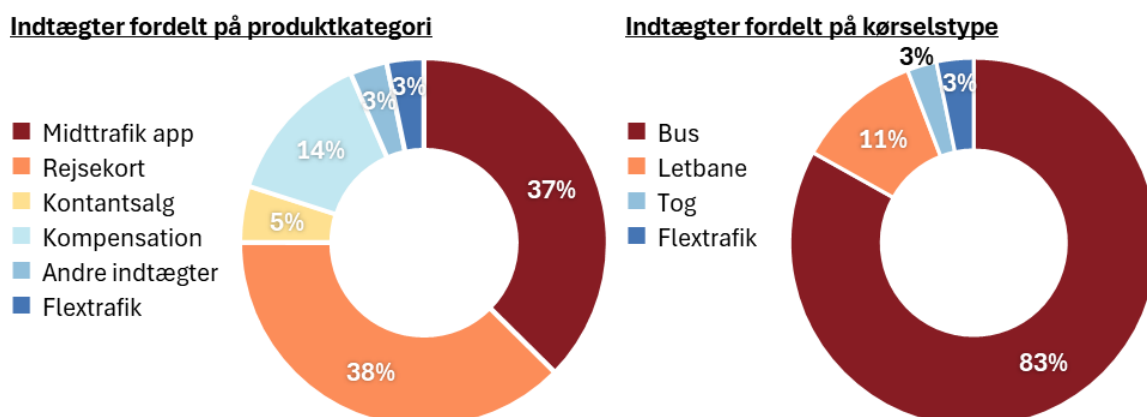
Midttrafiks samlede driftsbudget for 2025 er 2.090,9 mio. kr. Sammenlignet med 2024 er budgettet løftet med 68,6 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en samlet prisregulering på 46,9 mio. kr. svarende til gennemsnitlig fremskrivning på 2,2 %.

Af de samlede driftsudgifter står 2.066,8 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks driftsudgifter for året og byrdefordelingen til bestillerne skyldes forskudt finansiering af investering vedr. Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Udgifterne hertil belaster ikke bestillernes økonomi i 2025, da deres finansiering heraf forskydes til 2029-32. Dertil kommer Midttrafiks eget bidrag, som ikke byrdefordeles, til en del af udgifterne for letbanesekretariatet. Sammenlignet med budget 2024 er byrdefordelingen forøget med 47,5 mio. kr.

Table 1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget (mio. kr.)

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -713,3 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -14,2 | -16,9 |
| Operatørudgifter | 1.505,4 | 1.503,9 | 1.503,9 | 1.503,9 | 1.503,9 | -1,5 | 35,5 |
| Øvrige driftsudgifter | 74,5 | 91,9 | 95,3 | 83,8 | 83,6 | 17,4 | 2,9 |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 20,0 | 19,6 | 19,6 | 19,6 | 19,6 | -0,4 | - |
| Busdrift i alt | 886,6 | 887,9 | 891,3 | 879,8 | 879,6 | 1,3 | 21,5 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Indtægter | -28,0 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -0,6 | -1,0 |
| Operatørudgifter | 681,9 | 722,4 | 722,3 | 722,3 | 722,3 | 40,5 | 13,6 |
| NOP - Ny Optimeringsplatform | 6,8 | - | - | - | - | -6,8 | - |
| Flextrafik i alt | 660,7 | 693,8 | 693,7 | 693,7 | 693,7 | 33,1 | 12,6 |
| Letbanedrift | | | | | | | |
| Indtægter | -90,5 | -96,6 | -96,6 | -96,6 | -96,6 | -6,1 | -2,4 |
| Operatørudgifter | 320,7 | 342,2 | 344,6 | 347,1 | 350,8 | 21,5 | 8,0 |
| Øvrige driftsudgifter | 10,3 | 16,2 | 12,3 | 10,1 | 10,3 | 5,9 | 0,3 |
| Letbanesekretariat | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 0,0 | 0,0 |
| Letbanedrift i alt | 241,6 | 263,0 | 261,6 | 261,8 | 265,7 | 21,4 | 5,9 |
| Togdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -20,9 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -1,7 | -0,6 |
| Operatørudgifter | 75,2 | 78,1 | 78,5 | 78,5 | 78,5 | 2,9 | 0,8 |
| Øvrige driftsudgifter | 2,0 | 5,2 | 4,1 | 2,5 | 2,5 | 3,2 | - |
| Investeringstilskud | 15,9 | 16,0 | 18,3 | 18,3 | 18,3 | 0,1 | - |
| Togdrift i alt | 72,3 | 76,7 | 78,3 | 76,7 | 76,7 | 4,4 | 0,2 |
| Øvrige fællesudgifter | | | | | | | |
| Administrative udgifter | 129,3 | 136,2 | 136,2 | 136,2 | 136,2 | 6,9 | 5,3 |
| Billetkontrol | 1,9 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | -0,3 | 0,8 |
| Tjenestemandspension | 7,0 | 7,6 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 0,6 | 0,1 |
| Øvrige administrative udgifter | 22,9 | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 1,2 | 0,6 |
| Øvrige fællesudgifter i alt | 161,0 | 169,4 | 165,0 | 165,0 | 165,0 | 8,4 | 6,8 |
| Resultat af primær drift | 2.022,2 | 2.090,9 | 2.089,9 | 2.077,0 | 2.080,7 | 68,6 | 46,9 |
| Regulering til byrdefordeling | | | | | | | |
| Ikke-fordelte udgifter | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,0 | -0,0 |
| Forskudt finansiering | -2,8 | -24,0 | -5,8 | -4,8 | -6,0 | -21,2 | - |
| Regulering i alt | -3,0 | -24,1 | -5,9 | -4,9 | -6,1 | -21,2 | -0,0 |
| Resultat til byrdefordeling | 2.019,3 | 2.066,8 | 2.084,0 | 2.072,1 | 2.074,6 | 47,5 | 46,8 |
| Efterregulering | | | | | | | |
| Bidrag fra MTs ejerkreds | -1.680,3 | -1.715,5 | -1.732,8 | -1.721,0 | -1.723,5 | -35,3 | |
| Øvrige bestillerbidrag | -339,0 | -351,2 | -351,1 | -351,1 | -351,1 | -12,2 | |
| Årets finansiering i alt | -2.019,3 | -2.066,8 | -2.084,0 | -2.072,1 | -2.074,6 | -47,5 | |

1.2.1 Midttrafiks samlede indtægter



Figur 1 Fordeling af Midttrafiks samlede indtægter på produktkategori og kørselstype

Overstående grafer viser henholdsvis opdeling af Midttrafik indtægter på transportmiddel og produktkategori. Samlet set er der i 2025 budgetteret med indtægter på i alt 875,4 mio. kr. på tværs af bus og bane samt Flextrafik, hvilket er en stigning på 22,6 mio. kr. fra budget 2024, som primært skyldes takststigning på 3,6 %. Der er indregnet trafikspring på 4 mio. kr. for Letbanen samt besparelser med helårseffekt i 2025, hvilket estimeres til at give en indtægtsnedgang på samlet set 5,1 mio. kr.

Som følge af takstændring på handicapkørsel og den åbne kørsel, er der budgetteret med en indtægtsstigning på 0,6 mio. kr. på Flextrafik.

Tablet 1.2 Midttrafiks samlede indtægter (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Midttrafiks samlede indtægter | -852,8 | -875,4 | -875,4 | -875,4 | -875,4 | -22,6 | - |
| Indtægter fordelt på produktkategori | | | | | | | |
| Midttrafik app | -319,0 | -327,5 | -327,5 | -327,5 | -327,5 | -8,5 | - |
| Rejsekort | -320,7 | -329,3 | -329,3 | -329,3 | -329,3 | -8,6 | - |
| Kontantsalg | -42,1 | -43,2 | -43,2 | -43,2 | -43,2 | -1,1 | - |
| Kompensation | -115,2 | -118,2 | -118,2 | -118,2 | -118,2 | -3,1 | - |
| Andre indtægter (Skolekort, Ungdomskort mv.) | -27,8 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -0,7 | - |
| Flextrafik | -28,0 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -0,6 | - |
| Indtægter fordelt på kørselstype | | | | | | | |
| Bus | -713,3 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -14,2 | -16,9 |
| Letbane | -90,5 | -96,6 | -96,6 | -96,6 | -96,6 | -6,1 | -2,4 |
| Tog | -20,9 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -1,7 | -0,6 |
| Flextrafik | -28,0 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -0,6 | -1,0 |

75 % af Midttrafiks indtægter stammer fra Rejsekort og Midttrafik App, mens kontantsalg udgør 5 % af omsætningen. De resterende 20 % af Midttrafiks

indtægter, dækker over Flextrafik, skolekort, egenbetaling og tilskud til Ungdomskort, værnepligtige samt diverse indtægter fra samarbejde med togoperatører, herunder omstigere.

1.3 Busdrift

Boks 1.1 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. busdriften

Indtægter: Budget for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloft på 3,6 % som trafikskaberne skal overholde i takstfastsættelsen (regnes med et indtægtsprovenu på 80% af takststigningen).

Midttrafiks Indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder Midttrafiks indtægter fremad bliver fordel 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Budgettet for overslagsårerne 2026-2028 svarer til budget 2025.

Operatørudgifter: Budgettet for bus er beregnet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Ruteøkonomien for A-kontrakter er baseret på køreplaner for K24 gældende i perioden 30-6-2024 til 28-6-2025 samt kendte ændringer fra K24, mens udgifter til B-kontrakter/rabatruter er baseret på gældende køreplaner for K23 samt kendte ændringer fra K24. Budgettet er opdateret med 66. udbud der har opstart med start af K25. I budget 2025 har vi skiftet indeksmodel, der baserer sig på data fra Økonomisk Redegørelse fra Økonomiministeriet.

| | B2024 | BF2025 | Ændring |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------------|
| Omkostningsindeks | 141,0 | 143,7 | 1,9% |
| Omkostningsindeks u. brændstof | 142,4 | 144,9 | 1,8% |
| Gasindeks | 142,0 | 142,4 | 0,3% |
| HVO-indeks* | 170,2 | 161,4 | -5,2% |
| El-indeks | 153,4 | 147,9 | -3,6% |

* HVO-indekset anvendes ikke

Budgettet for **Flexbus** tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,9 % for 2024-2025.

Overslagsårerne 2026-2028 er uændret i forhold til budget 2025.

Øvrige driftsudgifter: Budgettet for bus-IT og øvrige driftsudgifter samt rejsekort baseres på en aktivitetsbestemt forventning.

I budgettet for overslagsårerne 2026-2028 på Bus-IT er der i 2026 indregnet investering i nyt realtidssystem og tælleudstyr. I årene 2027 og 2028 forventes et fald i udgifter til realtidsudstyr og herudover svarer overslagsårerne til budget 2024, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering & investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning i overslagsårerne. Udgifterne til denne investering forventes at løbe i årene 2024-2028 og forventes tilbagebetalt i årene 2029-2032.

1.3.1 Indtægter

Busindtægter budgetteres i 2025 til 727,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 14,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Ændringen skyldes overvejende takststigning samt besparelser hos følgende kommuner; Holstebro, Horsens, Randers, Silkeborg samt Viborg, som samlet set har ført til en indtægtsreducering på i alt 9,1 mio. kr. i 2025.

I budget 2025 er der især kommunerne Holstebro, Silkeborg og Region Midtjylland som får en lavere andel af indtægterne som følge af 100 % datadreven indtægtsdeling, mens Aarhus Kommune får en højere andel af indtægterne.

Tabel 1.3 Indtægter for busdriften (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busindtægter | | | | | | | |
| Befordring værnepligtige | -1,8 | -1,7 | -1,7 | -1,7 | -1,7 | 0,1 | - |
| Bus & Tog-omstigere | -6,2 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | 0,0 | - |
| Passagerindtægter | -562,6 | -578,3 | -578,3 | -578,3 | -578,3 | -15,6 | -16,9 |
| Refusion off peak | -23,5 | -23,9 | -23,9 | -23,9 | -23,9 | -0,3 | - |
| Rejsegaranti | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | - | - |
| Skolekort | -15,0 | -14,7 | -14,7 | -14,7 | -14,7 | 0,3 | - |
| Takstkompensation | -33,1 | -32,5 | -32,5 | -32,5 | -32,5 | 0,5 | - |
| Ungdomskort | -62,6 | -62,8 | -62,8 | -62,8 | -62,8 | -0,2 | - |
| Ungdomskort - fritidsrejser | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -0,0 | - |
| Busindtægter i alt | -712,1 | -727,3 | -727,3 | -727,3 | -727,3 | -15,2 | -16,9 |
| Flexbus | | | | | | | |
| Indtægter | -1,3 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | 1,0 | -0,0 |
| Flexbus i alt | -1,3 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | 1,0 | -0,0 |
| Indtægter i alt | -713,3 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -14,2 | -16,9 |

1.3.2 Operatørudgifter

Tabel 1.4 Operatørudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Rutebus | | | | | | | |
| Ruteudgifter | 1.528,4 | 1.532,9 | 1.532,9 | 1.532,9 | 1.532,9 | 4,5 | 35,4 |
| Øvrige reguleringer | 5,3 | - | - | - | - | -5,3 | - |
| Rutebus i alt | 1.533,7 | 1.532,9 | 1.532,9 | 1.532,9 | 1.532,9 | -0,8 | 35,4 |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel | -35,0 | -35,0 | -35,0 | -35,0 | -35,0 | - | - |
| Flexbus | 6,7 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | -0,7 | 0,1 |
| Operatørudgifter i alt | 1.505,4 | 1.503,9 | 1.503,9 | 1.503,9 | 1.503,9 | -1,5 | 35,5 |

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et finansieringsbehov på 1.508,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 på 1.503,9 mio. kr. forventes således en merudgift på 1,5 mio. kr. Indeksfremskrivning står for en merudgift på 35,5 mio. kr.

For den ordinære buskørsel forventes i alt en merudgift på 4,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. I budget 2025 forventes der en reduktion på 23.572 timer, som anslås at give en mindreudgift på 15,3 mio. kr. som dog bliver modsvaret af indeksfremskrivningen på 35,4 mio. kr.

| Bestiller | Ændring i timer | Effekt af timer (mio. kr.) | Indeks-effekt (mio. kr.) | Øvrige bevægelser (mio. kr.) | I alt (mio. kr.) | Bemærkning |
|--------------------|-----------------|----------------------------|--------------------------|------------------------------|------------------|--|
| Favrskov | -1.496 | -1,2 | 0,4 | -0,6 | -1,4 | Rute 111 er nedlagt, samt fald i køreplantimer på lokalkørsel. Derudover er der en forventning om mindre ekstrakørsel. |
| Hedensted | -179 | -0,1 | 0,3 | -0,4 | -0,2 | Faldet skyldes fald i gns. Priser samt færre køreplantimer. Nyt udbud 66 er indregnet. |
| Herning | 1.167 | 0,8 | 2,0 | -0,7 | 2,1 | Indeksstigning samt flere køreplantimer |
| Holstebro | -6.730 | -3,8 | 0,2 | 0,5 | -3,1 | Fald i køreplantimer, hvor der ikke er bybus-ruter indregnet i budget 2025. 3 nye regionalruter kommer til. |
| Horsens | -4.721 | -3,2 | 2,3 | -0,6 | -1,5 | Fald i køreplantimer |
| Ikast-Brande | 39 | 0,0 | 0,3 | 0,3 | 0,7 | Indeksstigning samt højere busafhængige omkostninger |
| Lemvig | -664 | -0,7 | 0,1 | -0,3 | -1,0 | Fald i køreplantimer, hvor rute 488 lukkes. |
| Norrdjurs | 20 | 0,0 | 0,7 | -0,3 | 0,4 | Indeksstigning |
| Odder | 89 | 0,0 | 0,4 | -0,1 | 0,4 | Indeksstigning |
| Randers | -9.090 | -6,9 | 1,8 | -2,9 | -8,0 | Fald i køreplantimer på rute 4RA |
| Ringkøbing-Skjern | 180 | 0,1 | 0,5 | -0,1 | 0,5 | Indeksstigning |
| Silkeborg | 3.257 | 1,8 | 0,4 | 0,3 | 2,6 | Stigning i køreplantimer samt indekseffekt. Ny rute 12 SI, samt generelle stigninger på bybusser. |
| Skanderborg | 24 | 0,0 | 0,7 | -0,5 | 0,2 | Indeksstigning |
| Skive | -3.213 | -1,8 | 0,5 | -2,9 | -4,2 | Færre køreplantimer og dermed også færre busafhængige omkostninger. |
| Struer | -7 | -0,0 | 0,4 | -0,1 | 0,3 | Indeksstigning |
| Syddjurs | -177 | -0,1 | 0,5 | -0,2 | 0,2 | Indeksstigning |
| Viborg | -8.720 | -4,9 | 2,3 | 0,0 | -2,6 | Nedgang i køreplantimer |
| Aarhus | 3.143 | 2,3 | 10,9 | 0,4 | 13,6 | Stigning i køreplantimer og indeks |
| Region Midtjylland | 3.507 | 2,2 | 10,7 | -7,5 | 5,5 | Stigning i køreplantimer og indeks, nedgang i busafhængige omkostninger. |
| I alt | -23.572 | -15,3 | 35,4 | -15,5 | 4,5 | |

Ruteøkonomier for budgettet findes på Midttrafiks extranet sammen med det øvrige materiale.

For Flexbus er der et fald i vognmandsbetalingen på 0,7 mio. kr. i budget 2025, hvoraf indeksreguleringen udgør 0,1 mio. kr. Årsagen skyldes nedskæringer i ruter samt at der i budget 2024 blev antaget der ville komme mere kørsel end der reelt kom som følge af harmoniseringsprojektet. Der er i budgettet indarbejdet den forventede effekt i 2025 af kendte ændringer gældende fra køreplansskiftet 2024.

1.3.3 Øvrige driftsudgifter

Tabel 1.5 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Bus-IT og Øvrige | | | | | | | |
| Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer | 5,3 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | -0,4 | 0,2 |
| Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger | 11,3 | 11,3 | 26,9 | 8,9 | 8,9 | 0,0 | 0,5 |
| Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 0,0 | 0,1 |
| Bus-IT og Øvrige i alt | 20,0 | 19,7 | 35,2 | 17,2 | 17,2 | -0,3 | 0,8 |
| Rejsekort | | | | | | | |
| Drift | 48,2 | 49,7 | 44,8 | 38,5 | 40,2 | 1,5 | 2,1 |
| Investering nuværende rejsekort | 6,3 | 6,1 | 6,0 | 8,0 | 6,1 | -0,2 | - |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | 16,4 | 9,2 | 20,1 | 20,1 | 16,4 | - |
| Rejsekort i alt | 54,5 | 72,3 | 60,1 | 66,6 | 66,3 | 17,7 | 2,1 |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 74,5 | 91,9 | 95,3 | 83,8 | 83,6 | 17,4 | 2,9 |

Udgifter for øvrige driftsudgifter vedr. busdrift er i budgettet 2025 på 91,9 mio. kr. Det er en stigning på 17,4 mio. kr. i forhold til budget 2024.

For bus-IT og øvrige er budgettet for 2025 på 19,7 mio. kr., hvilket er et fald på 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2024. Faldet skyldes hovedsageligt lavere udgifter på drift af Midttrafik app samt udskiftning af busser for Aarhus Kommune. Omvendt udlignes dette af et nyt budget for buskørsel til arrangementer i Aarhus kommune. Den planlagte investering i nyt realtidssystem mv. er udskudt til 2026 idet implementeringen forventes gennemført efter en ny mere robust tidsplan.

For rejsekort er budget 2025 for drift og investeringer 72,3 mio. kr. Dette er en stigning på 17,7 mio. kr. i forhold til budget 2024. Stigningen skyldes investeringer i rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillerens økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort

budget og i stedet udskyde betalingen på investeringen til årene 2029-2032, hvor der forventes en realisering af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

1.3.4 NT/Sydtrafik-samarbejde

Området vedrører byrdefordeling mellem Midttrafik, NT og Sydtrafik, og berører kun Viborg og Region Midtjylland. De samlede udgiftsforventninger (netto) er nedskrevet med 0,4 mio. kr. for Region Midtjylland. Budgetterne fra Sydtrafik og NT er dog ikke modtaget tidsnok til at blive indarbejdet i 1. behandlingen af budgettet.

1.4 Flextrafik

Boks 1.2 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. flextrafikken

Operatørudgifter: Budgettet tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024 1. kvartal med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,9 % for 2024-2025. Derudover er der indregnet en takstændring på den åbne kørsel samt handicapkørslen.

Budgettet for overslagsårerne 2026-2028 svarer til budget 2025. Derudover er der ingen kendte ændringer

Tabel 1.6 Indtægter og udgifter vedr. flextrafikken (mio. kr.)

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| <u>Midttrafiks bestillere</u> | | | | | | | |
| Indtægter | | | | | | | |
| Flextur | -10,7 | -8,7 | -8,7 | -8,7 | -8,7 | 2,0 | -0,3 |
| Handicapkørsel | -16,9 | -18,8 | -18,8 | -18,8 | -18,8 | -1,9 | -0,7 |
| Kommunalkørsel | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 | 0,0 | - |
| Plustur | -0,4 | -1,1 | -1,1 | -1,1 | -1,1 | -0,7 | -0,0 |
| Indtægter i alt | -28,0 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -28,6 | -0,6 | -1,0 |
| Operatørudgifter | | | | | | | |
| Flextur | 28,9 | 23,3 | 23,3 | 23,3 | 23,3 | -5,6 | 0,4 |
| Handicapkørsel | 88,8 | 102,7 | 102,7 | 102,7 | 102,7 | 14,0 | 1,9 |
| Kommunalkørsel | 46,7 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 8,3 | 1,0 |
| Plustur | 2,0 | 5,4 | 5,4 | 5,4 | 5,4 | 3,4 | 0,1 |
| Siddende patientbefordring | 177,1 | 185,4 | 185,4 | 185,4 | 185,4 | 8,3 | 3,5 |
| Operatørudgifter i alt | 343,5 | 371,8 | 371,8 | 371,8 | 371,8 | 28,4 | 7,0 |
| NOP | 6,8 | - | - | - | - | -6,8 | - |
| Midttrafik i alt | 322,3 | 343,2 | 343,2 | 343,2 | 343,2 | 21,0 | 6,0 |
| <u>Øvrige Trafikselskaber</u> | | | | | | | |
| Driftstilskud | 338,4 | 350,6 | 350,5 | 350,5 | 350,5 | 12,2 | 6,6 |
| NOP | 0,0 | - | - | - | - | -0,0 | - |
| Øvrige trafikselskaber i alt | 338,4 | 350,6 | 350,5 | 350,5 | 350,5 | 12,2 | 6,6 |
| Flextrafik i alt | 660,7 | 693,8 | 693,7 | 693,7 | 693,7 | 33,1 | 12,6 |

I 2025 forventes der stadig vækst på den åbne kørsel samt handicapkørsel. Dette sker i takt med, at borgerne får et større kendskab til produkterne i Flextrafik og bliver mere fortrolige med benyttelsen deraf.

På grund af den øgede vækst samt højere omkostningsindeks forventes der en samlet øget vognmandsbetaling. I forhold til budget 2024 er vognmandsbetalingen steget med 28,4 mio. kr. heraf udgør indeksreguleringen 7 mio. kr.

Der er indregnet takstændringer på Handicapkørsel samt den åbne kørsel, hvilket medfører en øget brugerbetaling og dermed en tilsvarende merindtægt til kommunerne på samlet 1 mio. kr.

Fra udbuddet som trådte i kraft 2023 og fremover bliver vognmandspriserne reguleret 4 gange årligt (mod tidligere kun en gang årligt til marts) med udgangspunkt i det gældende omkostningsindeks. Dette betyder, at priserne hele tiden afspejler de reelle priser i samfundet, hvilket kommer både vognmænd og bestillere til gode.

Region Midtjylland har varslet mulige besparelser for 27 mio. kr. for den Siddende Patientbefordring, hvilket ikke er indarbejdet i budget 2025 på nuværende tidspunkt.

1.5 Letbanedrift

Boks 1.3 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. letbanedriften

Indtægter: Budget for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloft på 3,6 % som trafikelskaberne skal overholde i takstfastsættelsen (regnes med et indtægtsprovenu på 80% af takststigningen).

Midttrafiks Indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder Midttrafiks indtægter fremad bliver fordel 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Budgettet for overslagsårerne 2026-2028 svarer til budget 2025. Derudover er der ingen kendte ændringer

Operatørudgifter: Udgifter til køb af letbanetrafik er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2025. Budgettet for øvrige letbanerelaterede udgifter er aktivitetsbaseret. Udgifterne til letbanetrafik i budgetoverslagsårerne 2026-2028 er ligeledes baseret på forventninger fra Aarhus Letbane I/S.

Finansiering: Parternes bestillerbidrag er justeret efter p/l for 2024 (3,8%), da p/l for 2025 endnu ikke er offentliggjort, men vil blive korrigeret ved 2. behandling. Staten har endnu ikke udmeldt tilskudsandel for kørsel på Grenaabanen men tilskuddet er ved 1. behandling justeret med 3,8%. Statens tilskud for 2025 vil indgå til 2. behandling.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 4,1 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2024/2025.

Øvrige driftsudgifter: For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering & investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning i overslagsårerne. Udgifterne til denne investering forventes at løbe i årene 2024-2028 og forventes tilbagebetalt i årene 2029-2032.

Tabel 1.7 Indtægter og udgifter vedr. letbanedriften (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Indtægter | -90,5 | -96,6 | -96,6 | -96,6 | -96,6 | -6,1 | -2,4 |
| Trafikkøb Aarhus Letbane | 320,7 | 342,2 | 344,6 | 347,1 | 350,8 | 21,5 | 8,0 |
| Øvrige driftsudgifter | | | | | | | |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | 4,9 | 1,4 | - | - | 4,9 | - |
| Rejsekort - Drift | 6,7 | 6,6 | 6,2 | 5,3 | 5,5 | -0,2 | 0,3 |
| Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter | 3,6 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 1,2 | - |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 10,3 | 16,2 | 12,3 | 10,1 | 10,3 | 5,9 | 0,3 |
| Letbanesekretariat | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 0,0 | 0,0 |
| Letbanedrift i alt | 241,6 | 263,0 | 261,6 | 261,8 | 265,7 | 21,4 | 5,9 |

Budgettet for letbanedrift er samlet på 263 mio. kr., hvilket er en stigning på 21,4 mio. kr. i forhold til budget 2024. Årsagen er primært øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S.

De forventede indtægter udgør samlet 96,6 mio. kr. hvori der er budgetteret med et trafikspring på 4 mio. kr. efter anmodning fra ejerne.

Overgang i 2024 til 100 % datadreven indtægtsdelingsmodel gør at Letbanen står til at få en større andel af Midttrafiks samlede indtægter end tidligere, på grund af Letbanens positive udvikling i passagertal.

De samlede udgifter til køb af letbanetraffic udgør 342,2 mio. kr. og stiger med 21,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. Budgettet baserer sig på det af Aarhus Letbane udarbejdede driftsbudget for 2025. Forskellen skyldes bl.a. en stigning til togvedligehold, vedligehold af infrastruktur samt øgede udgifter til kørestrøm. Stigning i indeks udgør 8 mio. kr. af udgiftsstigningen.

Øvrige letbanerelaterede udgifter udgør 16,2 mio. kr. og er steget med 5,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. Midttrafiks afholdelse af udgifter til letbanedrift øges med 1,2 mio. kr. og dækker over udgifter til f.eks. indsættelse af erstatningskørsel ved nedbrud, bonusordning mm. Herudover forventes merudgifter for 4,9 mio. kr. som vedrører investeringer i rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillernes økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort budget og i stedet udskyde betalingen på investeringen til årene 2029-2032, hvor der forventes en realisering af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

1.6 Togdrift

Boks 1.4 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. togdriften

Indtægter: Budget for indtægter tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloft på 3,6 % som trafikskaberne skal overholde i takstfastsættelsen (regnes med et indtægtsprovenu på 80% af takststigningen).

Midttrafiks Indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder Midttrafiks indtægter fremad bliver fordel 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025. Derudover er der ingen kendte ændringer

Operatørudgifter: Driftsudgifter til Lemvigbanen er fremskrevet jf. Trafikskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks med 1,9 %.

Regionens tilskud fra staten til drift af Holstebro-Skjern er ikke kendt på budgetlægningsstidspunktet og er ved 1. behandling justeret efter indekset for 2024 vedrørende regional udvikling. Budgettet vil blive reguleret i forbindelse med 2. behandling, når statens tilskud er kendt

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2024 på driften. Der er tillagt 2,3 mio. kr. til spormodernisering på Thyborøn-Rønland.

Øvrige driftsudgifter: For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering & investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning i overslagsårene. Udgifterne til denne investering forventes at løbe i årene 2024-2028 og forventes tilbagebetalt i årene 2029-2032.

Tabel 1.8 Indtægter og udgifter vedr. togdriften (mio. kr.)

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|--|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Indtægter | | | | | | | |
| Holstebro-Skjern | -18,6 | -20,6 | -20,6 | -20,6 | -20,6 | -2,0 | -0,5 |
| Lemvigbanen | -2,3 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | 0,3 | -0,1 |
| Indtægter i alt | -20,9 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -1,7 | -0,6 |
| Operatørudgifter | | | | | | | |
| Holstebro-Skjern | 52,3 | 54,8 | 54,8 | 54,8 | 54,8 | 2,5 | - |
| Lemvigbanen | 22,9 | 23,3 | 23,7 | 23,7 | 23,7 | 0,4 | 0,8 |
| Operatørudgifter i alt | 75,2 | 78,1 | 78,5 | 78,5 | 78,5 | 2,9 | 0,8 |
| Øvrige driftsudgifter | | | | | | | |
| Holstebro-Skjern | 1,3 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 0,4 | - |
| Lemvigbanen | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,1 | - |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | 2,7 | 1,6 | - | - | 2,7 | - |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 2,0 | 5,2 | 4,1 | 2,5 | 2,5 | 3,2 | - |
| Investeringsstilskud | | | | | | | |
| Lemvigbanen | 15,9 | 16,0 | 18,3 | 18,3 | 18,3 | 0,1 | - |
| Investeringsstilskud i alt | 15,9 | 16,0 | 18,3 | 18,3 | 18,3 | 0,1 | - |
| Togdrift i alt | 72,3 | 76,7 | 78,3 | 76,7 | 76,7 | 4,4 | 0,2 |

Den samlede udgift er budgetteret til 76,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 4,4 mio. kr. i forhold til budget 2024.

De forventede indtægter på Lemvigbanen udgør samlet 2 mio. kr. og på Holstebro-Skjern til 20,6 mio. kr. 100 % datadreven indtægtsdelingsmodel er med til at Lemvigbanen får en lavere andel af indtægterne, mens Holstebro-Skjern får en højere andel af indtægterne end budget 2024.

I budgettet for 2025 modtager Midtjyske Jernbaner et driftstilskud på 23,3 mio. kr. til drift på Lemvigbanen, hvilket er en stigning på 0,4 mio. kr. Der budgetteres med et driftstilskud på 54,8 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner for trafikken på Holstebro-Skjern, hvilket er en stigning på 2,5 mio. kr. i forhold til budget 2024. Beløbet er baseret på den statslige kompensation for drift af banen, fratrukket de udgifter banen i øvrigt genererer for Region Midtjylland. Samlet set udgør indeksstigningen 0,8 mio. kr.

De øvrige togrelaterede udgifter er på 5,2 mio. kr., hvilket er en stigning på 3,2 mio. kr. i forhold til budget 2024, hvoraf 2,7 mio. kr. vedrører investering i rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillernes økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort budget og i stedet udskyde betalingen på investeringen til årene 2029-2032, hvor der forventes en realisering af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

Der budgetteres med et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på kr. 4,7 mio. kr. til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen. Investeringstilskuddet er fra 2026 opskrevet til 6,9 mio. kr., som følge af igangsættelse af spormodernisering på strækningen Thyborøn-Rønland i henhold til vedtaget investeringsplan. Desuden er der budgetteret med et investeringstilskud på 11,3 mio. kr., som vedrører regionens

bevilling til udligning af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger ved køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen.

1.7 Øvrige fællesudgifter

Boks 1.5 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. øvrige fællesudgifter

Trafikselskabet varetager administration af busdrift, togdrift, letbanedrift og Handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2025 er en fremskrivning af budget 2024 med 4,1 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2024/2025. Udgifter til administration af busdrift er hovedsageligt fordelt på baggrund af køreplantimer, mens udgifter til administration af letbanedrift er fordelt ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Udgifter til administration af Handicapkørsel fordeles på baggrund af antal ture.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Administration af Flextrafik: Administrationsomkostninger er fremskrevet med KL's pris- og løn-skøn for 2024/2025 på 4,1 %.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Billetkontrol: De administrative udgifter er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2024/2025 på 4,1 % og fordeles ud for forventede antal kontroller. Fordelingsnøglen for indtægter fra kontrolafgifter er baseret på antal udstedte afgifter i senest afsluttede regnskabsår.

Budgettet for overslagsårene 2026-28 svarer til budget 2025, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Tjenestemandspensioner: Budgettet for tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2024/2025 på 4,1 %.

Det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen på oprindeligt ca. 13 mio. kr. inddrives i 3 rater over perioden 2023-25. Sidste rate er således indregnet i budgettet.

Budgettet for overslagsårene 2026-28 svarer til budget 2025 ekskl. inddrivelse af det langfristede tilgodehavende.

Finansielt afkast: Der budgetteres ikke med et resultat for Midttrafiks finansielle afkast. I henhold til bestyrelsens beslutning bliver resultatet af Midttrafiks finansielle afkast byrdefordelt ved regnskabsaflægning

Tabel 1.9 Øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

| | | BF2025 - B2024 | | | | | |
|---|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Trafikselskab | 129,3 | 136,2 | 136,2 | 136,2 | 136,2 | 6,9 | 5,3 |
| Billetkontrol | | | | | | | |
| Billetkontrol | -1,1 | -1,3 | -1,3 | -1,3 | -1,3 | -0,2 | 0,8 |
| Tab på debitorer | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | -0,1 | - |
| Billetkontrol i alt | 1,9 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | -0,3 | 0,8 |
| Tjenestemandspension | 7,0 | 7,6 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 0,6 | 0,1 |
| Øvrige administrative udgifter | | | | | | | |
| Flexbus | 1,0 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | -0,1 | 0,0 |
| Flextur | 5,6 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | -1,1 | 0,2 |
| Kommunalkørsel | 3,8 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 0,5 | 0,1 |
| Plustur | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 0,7 | 0,0 |
| Siddende patientbefordring | 11,5 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 1,1 | 0,2 |
| Øvrige Trafikselskaber | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Øvrige administrative udgifter i alt | 22,9 | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 1,2 | 0,6 |
| Øvrige fællesudgifter i alt | 161,0 | 169,4 | 165,0 | 165,0 | 165,0 | 8,4 | 6,8 |

1.7.1 Trafikselskabet

Tabel 1.10 Trafikselskabet (mio. kr.)

| | Bus | Tog | Letbanen | Handicap | I alt |
|--|--------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| Budget 2024 | 105,7 | 1,1 | 5,4 | 17,0 | 129,3 |
| KL pris indeks 2,9% ændring fra 2,7% B23 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 |
| Reguleringer for 2024 | -0,1 | - | - | - | -0,1 |
| P/L - 4,1 % | 4,3 | 0,0 | 0,2 | 0,7 | 5,3 |
| Budget 2025 inden tillæg | 110,1 | 1,2 | 5,6 | 17,8 | 134,7 |
| Tillæg til budget 2025 | | | | | |
| Letbanen 4.263 kpt. | -0,2 | - | 0,2 | - | - |
| Tog tilpasset køreplantimepris | 0,2 | -0,2 | - | - | - |
| Indefrosne feriemidler 2023 | 0,1 | - | - | - | 0,1 |
| Husleje Aarhus Rutebilstation | 1,2 | - | - | - | 1,2 |
| Rabatruiter Herning | 0,2 | - | - | - | 0,2 |
| Tillæg 2025 i alt | 1,5 | -0,2 | 0,2 | - | 1,5 |
| Budget 2025 i alt | 111,6 | 1,0 | 5,8 | 17,8 | 136,2 |

Trafikselskabet har i 2025 et samlet budget på 136,2 mio. kr. Det er en samlet stigning på 6,9 mio. kr. sammenholdt med budget 2024. Budgettet kan inddeles i fire, hvor 1,0 mio. kr. vedrører togadministration, 5,8 mio. kr. vedrører letbaneadministration, 111,6 vedrører busadministration og 17,8 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for bus- og togdrift samt antal ture for Handicapkørsel.

Den samlede stigning i budgettet på 6,9 mio. kr. består hovedsageligt af;

- Årets P/L-regulering på 5,3 mio. kr. samt regulering af P/L fra 2023 til 2024 på 0,2 mio. kr.
- Regulering af aftale om levering af rabatruter for Favrskov kommune på - 0,1 mio. kr.
- Indefrosne feriepenge for 2023 på 0,1 mio. kr.
- Regulering af husleje på Aarhus Rutebilstation på 1,2 mio., som kun vedrører Aarhus Kommune, Odder Kommune, Silkeborg Kommune og Regionen.
- Rabatruter i Herning Kommune 0,2 mio. kr.

Budget 2025 til Aarhus Letbane er steget med 0,4 mio. kr. som hovedsageligt skyldes opskrivning af ca. 4.300 køreplantimer. Efter P/L-reguleringen på 0,2 mio. kr. er budgettet reduceret med 0,2 mio. kr. på bus. Dermed opskrives det samlede budget ikke.

Omvendt er budget 2025 til Tog reduceret med 0,2 mio. kr. Dette skyldes en tilpasset køreplanstimerpris. Denne budgetregulering opskrives på bus og dermed påvirkes det samlede budget ikke.

Handicapadministration er steget med 0,7 mio. kr., som skyldes P/L-regulering.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på driftsområder:

Tabel 1.11 Trafikselskabet fordelt på driftsområder (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025- B2024 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------|
| Bus, Letbane og togadministration | | | | | | |
| Løn og personale | 72,1 | 74,0 | 74,0 | 74,0 | 74,0 | 1,9 |
| Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter | 25,1 | 29,2 | 29,2 | 29,2 | 29,2 | 4,1 |
| IT-anskaffelser | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 0,3 |
| Drift og vedligehold af IT, servere | 17,1 | 18,0 | 18,0 | 18,0 | 18,0 | 0,9 |
| Husleje og Rengøring | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 12,0 | 0,0 |
| Rådgivningsydelser, huslejeindtægter, bod, overhead mv. | -15,3 | -16,4 | -16,4 | -16,4 | -16,4 | -1,1 |
| Bus, Letbane og togadministration i alt | 112,2 | 118,4 | 118,4 | 118,4 | 118,4 | 6,2 |
| Handicapadministration | | | | | | |
| Løn og personale | 8,1 | 9,9 | 9,9 | 9,9 | 9,9 | 1,8 |
| Materiale- og aktivitetsudgifter | 9,0 | 7,9 | 7,9 | 7,9 | 7,9 | -1,1 |
| Handicapadministration i alt | 17,0 | 17,8 | 17,8 | 17,8 | 17,8 | 0,7 |
| Primæradministration i alt | 129,3 | 136,2 | 136,2 | 136,2 | 136,2 | 6,9 |

1.7.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen, ekskl. handicapkørsel, har i 2025 et samlet budget på 24 mio. kr., hvilket er en stigning på 1,2 mio. kr. i forhold til sidste år. Budgettet kan inddeles i 6 områder, hvor 0,9 mio. kr. vedrører Flexbus, 4,4 mio. kr. vedrører Flextur, 1,1 vedrører Plustur, 4,3 mio. kr. vedrører kommunalkørsel og 12,6 mio. kr. vedrører Siddende patientbefordring samt 0,6 mio. kr. fra øvrige trafiksekskaber.

Administrationsbidraget er en fast betaling per kørte tur, hvilket medfører, at det samlede administrationsbidrag er direkte afhængig af, hvor mange ture der køres på de forskellige områder, dog med undtagelse af den Siddende patientbefordring, hvor der er en margen på plus/minus 5% i forhold til det budgetterede antal ture.

1.7.3 Billetkontrol

For 2025 forventes en nettoudgift på 1,6 mio. kr. Sammenlignet med budget 2024 er det en nedjustering på 0,3 mio. kr.

For indtægterne, som dækker kontrolafgifter og gebyrer, forventes tendenserne fra 2023 at fortsætte. Det formodes derfor, at der i 2025 vil blive udskrevet kontrolafgifter i et omfang tæt på 2023. Forventningerne til de samlede indtægter fra kontrolafgifter og gebyrer er således løftet til 21,1 mio. kr. – altså merindtægter på 2,7 mio. kr. sammenholdt med budget 2024. Dette er i tråd med de opdaterede forventninger til 2024.

Der estimeres et tab vedr. ubetalte kontrolafgifter på 34,6 mio. kr. for Midttrafiks samlede tilgodehavende. Det belaster 2025 med 2,9 mio. kr. Tabet er estimeret ud fra de aktuelle tendenser for udstedelse af afgifter samt Midttrafiks, Aarhus Kommunes og Gældsstyrelsens succesrate for opkrævning. Estimatet er behæftet med betydelige usikkerheder og følges tæt.

De mange kontrolafgifter sætter krav til administrationen, hvor der i stigende grad skal håndteres kundeklager. Det forventes derfor, at det i 2025 er nødvendigt at opretholde den aktuelle bemanding. Derfor er administrationsbudgettet løftet til 18,8 mio. kr. – en stigning på 2,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. 0,8 mio. kr. skyldes dog P/L-fremskrivning.

1.7.4 Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast. Årets afkast vil blive fordelt til Midttrafiks ejere ifm. regnskabet.

1.7.5 Tjenestemandspensioner

De forventede udgifter til tjenestemandspensioner i 2024 er 7,6 mio. kr. Udgifterne består af årlige udgifter til pensionerede tjenestemænd (2,9 mio. kr.), den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3% (0,3 mio. kr.) samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende (4,4 mio. kr.). Sammenlignet med budget 2024 er forventningen opjusteret med 0,6 mio. kr. grundet højere udgifter til pensionerede tjenestemænd, som kun delvist modsvarer af lavere hensættelse til aktive tjenestemænd.

1.8 Likviditet

Medio 2024 er der balance i Midttrafiks likviditet og det månedlige cash flow følger et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne. I forhold til den nuværende likvide beholdning udestår der endelig afregning med bestillerne af regnskab 2023 for 36,5 mio. kr. Kassekreditte anvendes i det månedlige cash flow, som supplement til repoforretning, da det samlet er en mere optimalt for det finansielle afkast.

I det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, vil likviditetsvirkningen fra daglig drift også være på et stabilt niveau i 2025.

Rejsekort og Rejseplan A/S har udarbejdet betalingsplan for trafikelskabernes respektive andele af projektet med en ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Indenrigsministeriet har givet dispensation til delvis lånefinansiering og Midttrafik har i 2023 besluttet, at den resterende del i forhold til lånefinansieringen håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere og dermed indebærer den nye tjeneste et mindre træk på Midttrafiks likviditet i de år forskydningen opretholdes. I 2025 er Midttrafiks bidrag 29,9 mio. kr. hvoraf 15 mio. kr. lånefinansieres, og 14,9 mio. kr. dækkes af Midttrafiks likvide beholdning. Med den vedtagne model for finansiering af projektet vil der frem til og med 2027, inkl. renteudgifter til lånet, blive anvendt knap 30 mio. kr. af Midttrafiks likviditet til forskudt finansiering af projektet. Projektets betydning for Midttrafiks likviditet følges løbende.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har indtil 31. december 2025 givet de regionale trafikelskaber dispensation fra kassekreditreglen og samtidigt mulighed for at forhøje kassekreditte til 225 kr. pr. indbygger. Ministeriets dispensation giver mulighed for, midlertidigt, at håndtere eventuelle udsving i forhold til indtægter eller udgifter og bidrager dermed til en likvid sikkerhed i det præsenterede budget. Midttrafik ønsker på nuværende tidspunkt ikke at udnytte denne mulighed.

Renteniveauet forventes at være nedadgående, og det giver anledning til at overveje strategien for Midttrafiks likviditetsdepoter. Der opretholdes tæt dialog med banken.

2. Byrdefordeling af budget

2.1 Byrdefordeling af nettotilskud

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over byrdefordelingen af nettoudgifter.

Tabel 2.1 Byrdefordeling af nettotilskud (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Byrdefordeling | | | | | | | |
| Favrskov | 32,2 | 31,5 | 31,6 | 31,5 | 31,5 | -0,7 | 0,7 |
| Hedensted | 13,2 | 14,3 | 14,4 | 14,3 | 14,3 | 1,1 | 0,4 |
| Herning | 51,3 | 53,5 | 53,7 | 53,4 | 53,4 | 2,2 | 2,1 |
| Holstebro | 18,1 | 16,8 | 16,7 | 16,6 | 16,5 | -1,3 | 0,3 |
| Horsens | 63,4 | 60,6 | 61,0 | 60,6 | 60,7 | -2,8 | 2,4 |
| Ikast-Brande | 19,9 | 20,6 | 20,6 | 20,5 | 20,5 | 0,7 | 0,4 |
| Lemvig | 10,0 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | -0,8 | 0,2 |
| Norddjurs | 38,9 | 40,3 | 40,4 | 40,3 | 40,3 | 1,4 | 0,9 |
| Odder | 11,9 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 0,4 | 0,5 |
| Randers | 100,7 | 97,0 | 97,6 | 96,9 | 96,7 | -3,7 | 1,9 |
| Ringkøbing-Skjern | 31,4 | 32,6 | 32,7 | 32,5 | 32,4 | 1,1 | 0,7 |
| Silkeborg | 50,8 | 55,6 | 56,0 | 55,6 | 55,8 | 4,8 | 0,5 |
| Skanderborg | 32,8 | 31,5 | 31,7 | 31,5 | 31,5 | -1,3 | 0,9 |
| Skive | 50,2 | 50,6 | 50,8 | 50,6 | 50,5 | 0,4 | 1,0 |
| Struer | 9,8 | 10,9 | 11,0 | 11,0 | 11,0 | 1,1 | 0,4 |
| Syddjurs | 32,1 | 31,9 | 32,1 | 31,9 | 31,9 | -0,1 | 0,6 |
| Viborg | 54,9 | 54,6 | 54,8 | 54,4 | 54,3 | -0,4 | 2,5 |
| Aarhus | 422,9 | 441,0 | 447,2 | 444,0 | 445,6 | 18,1 | 10,0 |
| Region Midtjylland | 635,8 | 650,7 | 658,9 | 653,9 | 654,9 | 14,9 | 13,7 |
| Trafikselskaber og øvrige | 339,0 | 351,2 | 351,1 | 351,1 | 351,1 | 12,2 | 6,6 |
| Byrdefordeling i alt | 2.019,3 | 2.066,8 | 2.084,0 | 2.072,1 | 2.074,6 | 47,5 | 46,8 |
| Regulering | | | | | | | |
| Forskudt finansiering | 2,8 | 24,0 | 5,8 | 4,8 | 6,0 | 21,2 | - |
| Ikke-fordelte udgifter | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Regulering i alt | 3,0 | 24,1 | 5,9 | 4,9 | 6,1 | 21,2 | 0,0 |
| Resultat af primær drift | 2.022,2 | 2.090,9 | 2.089,9 | 2.077,0 | 2.080,7 | 68,6 | 46,9 |

2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter

2.2.1 Busdriftens indtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af busdriftens indtægter (inkl. Flexbus).

Tabel 2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Byrdefordeling | - | - | - | - | - | - | - |
| Favrskov | -4,2 | -4,9 | -4,9 | -4,9 | -4,9 | -0,7 | -0,0 |
| Hedensted | -2,8 | -2,3 | -2,3 | -2,3 | -2,3 | 0,5 | -0,0 |
| Herning | -10,4 | -10,5 | -10,5 | -10,5 | -10,5 | -0,1 | -0,2 |
| Holstebro | -1,8 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | 1,5 | -0,0 |
| Horsens | -17,6 | -17,2 | -17,2 | -17,2 | -17,2 | 0,4 | -0,4 |
| Lemvig | - | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 |
| Norddjurs | -2,1 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | 0,3 | -0,0 |
| Odder | -1,9 | -2,1 | -2,1 | -2,1 | -2,1 | -0,3 | -0,0 |
| Randers | -27,1 | -27,6 | -27,6 | -27,6 | -27,6 | -0,5 | -0,6 |
| Ringkøbing-Skjern | -3,4 | -3,7 | -3,7 | -3,7 | -3,7 | -0,3 | -0,1 |
| Silkeborg | -19,0 | -16,8 | -16,8 | -16,8 | -16,8 | 2,2 | -0,3 |
| Skanderborg | -7,9 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | 0,3 | -0,1 |
| Skive | -6,6 | -6,4 | -6,4 | -6,4 | -6,4 | 0,2 | -0,1 |
| Syddjurs | -3,6 | -3,4 | -3,4 | -3,4 | -3,4 | 0,2 | -0,1 |
| Viborg | -13,1 | -11,9 | -11,9 | -11,9 | -11,9 | 1,2 | -0,2 |
| Aarhus | -299,1 | -314,6 | -314,6 | -314,6 | -314,6 | -15,5 | -7,9 |
| Region Midtjylland | -292,9 | -296,5 | -296,5 | -296,5 | -296,5 | -3,6 | -6,7 |
| Byrdefordeling i alt | -713,3 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -727,5 | -14,2 | -16,9 |
| | | | | | | - | - |

2.2.2 Busdriftens operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter (inkl. Flexbus).

Tabel 2.3 Byrdefordeling af busdriftens operatørudgifter (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Byrdefordeling | - | - | - | - | - | - | - |
| Favrskov | 21,5 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | -1,4 | 0,4 |
| Hedensted | 9,2 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | -0,3 | 0,3 |
| Herning | 51,4 | 53,3 | 53,3 | 53,3 | 53,3 | 1,9 | 2,0 |
| Holstebro | 12,5 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | -3,3 | 0,2 |
| Horsens | 64,1 | 59,7 | 59,7 | 59,7 | 59,7 | -4,4 | 2,3 |
| Ikast-Brande | 16,2 | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 0,7 | 0,3 |
| Lemvig | 7,3 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | -0,9 | 0,1 |
| Norddjurs | 31,1 | 31,3 | 31,3 | 31,3 | 31,3 | 0,3 | 0,7 |
| Odder | 10,3 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 0,4 | 0,4 |
| Randers | 102,0 | 97,8 | 97,8 | 97,8 | 97,8 | -4,2 | 1,8 |
| Ringkøbing-Skjern | 26,9 | 27,3 | 27,3 | 27,3 | 27,3 | 0,4 | 0,5 |
| Silkeborg | 53,4 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | 2,6 | 0,4 |
| Skanderborg | 31,0 | 30,5 | 30,5 | 30,5 | 30,5 | -0,5 | 0,8 |
| Skive | 32,3 | 27,9 | 27,9 | 27,9 | 27,9 | -4,3 | 0,5 |
| Struer | 7,3 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 0,3 | 0,4 |
| Syddjurs | 25,2 | 25,4 | 25,4 | 25,4 | 25,4 | 0,2 | 0,5 |
| Viborg | 51,7 | 49,3 | 49,3 | 49,3 | 49,3 | -2,4 | 2,3 |
| Aarhus | 513,4 | 527,0 | 527,0 | 527,0 | 527,0 | 13,6 | 10,9 |
| Region Midtjylland | 438,7 | 438,6 | 438,6 | 438,6 | 438,6 | -0,1 | 10,7 |
| Byrdefordeling i alt | 1.505,4 | 1.503,9 | 1.503,9 | 1.503,9 | 1.503,9 | -1,5 | 35,5 |

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer for busdriften.

Tabel 2.4 Fordeling af køreplantimer for busdriften (tusind)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025- B2024 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Favrskov | 23,9 | 22,2 | 22,2 | 22,2 | 22,2 | -1,7 |
| Hedensted | 13,2 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | -0,4 |
| Herning | 56,4 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | -0,4 |
| Holstebro | 17,0 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | -7,6 |
| Horsens | 76,1 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | -2,9 |
| Ikast-Brande | 20,3 | 20,3 | 20,3 | 20,3 | 20,3 | 0,0 |
| Lemvig | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | -0,0 |
| Norrdjurs | 33,9 | 33,2 | 33,2 | 33,2 | 33,2 | -0,7 |
| Odder | 11,9 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | -0,0 |
| Randers | 123,7 | 113,9 | 113,9 | 113,9 | 113,9 | -9,8 |
| Ringkøbing-Skjern | 31,2 | 31,2 | 31,2 | 31,2 | 31,2 | -0,0 |
| Silkeborg | 60,2 | 63,6 | 63,6 | 63,6 | 63,6 | 3,4 |
| Skanderborg | 35,6 | 34,6 | 34,6 | 34,6 | 34,6 | -1,0 |
| Skive | 38,5 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | -3,5 |
| Struer | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | -0,0 |
| Syddjurs | 28,6 | 28,3 | 28,3 | 28,3 | 28,3 | -0,3 |
| Viborg | 64,3 | 56,8 | 56,8 | 56,8 | 56,8 | -7,5 |
| Aarhus | 538,7 | 541,7 | 541,7 | 541,7 | 541,7 | 2,9 |
| Region Midtjylland | 504,5 | 507,5 | 507,5 | 507,5 | 507,5 | 3,0 |
| Trafikselskaber og øvrige | 30,6 | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 0,2 |
| I alt | 1.722,4 | 1.695,9 | 1.695,9 | 1.695,9 | 1.695,9 | -26,5 |

2.2.3 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige driftsudgifter.

Tabel 2.5 Byrdefordeling af øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

| | BF2025 - B2024 | | | | | | Heraf indeks |
|---------------------------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | |
| Byrdefordeling | - | - | - | - | - | - | - |
| Favrskov | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 0,0 |
| Hedensted | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | -0,1 | 0,0 |
| Herning | 1,7 | 1,5 | 1,9 | 1,6 | 1,5 | -0,2 | 0,1 |
| Holstebro | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | -0,1 | 0,0 |
| Horsens | 2,1 | 1,9 | 2,4 | 2,0 | 2,1 | -0,2 | 0,1 |
| Ikast-Brande | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | - | 0,0 |
| Lemvig | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Norddjurs | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| Odder | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | -0,0 | 0,0 |
| Randers | 4,4 | 4,3 | 5,2 | 4,5 | 4,3 | -0,1 | 0,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 0,9 | 0,8 | 1,0 | 0,8 | 0,7 | -0,1 | 0,0 |
| Silkeborg | 2,3 | 2,1 | 2,6 | 2,2 | 2,4 | -0,2 | 0,1 |
| Skanderborg | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | -0,0 | 0,0 |
| Skive | 1,2 | 1,1 | 1,4 | 1,1 | 1,1 | -0,1 | 0,0 |
| Struer | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | -0,0 | 0,0 |
| Syddjurs | 0,6 | 0,5 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | -0,1 | 0,0 |
| Viborg | 2,9 | 2,8 | 3,2 | 2,8 | 2,7 | -0,1 | 0,1 |
| Aarhus | 27,7 | 29,3 | 35,7 | 32,3 | 32,0 | 1,6 | 1,1 |
| Region Midtjylland | 27,5 | 28,1 | 33,3 | 29,6 | 29,0 | 0,6 | 1,1 |
| Byrdefordeling i alt | 74,5 | 75,5 | 91,3 | 80,5 | 79,5 | 1,0 | 2,9 |
| Forskudt finansiering | - | 16,4 | 4,0 | 3,3 | 4,1 | 16,4 | - |
| Resultat af primær drift | 74,5 | 91,9 | 95,3 | 83,8 | 83,6 | 17,4 | 2,9 |

2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flextrafikkens nettoudgifter (ekskl. Flexbus).

Tabel 2.6 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter (mio. kr.)

| | BF2025 - B2024 | | | | | | Heraf indeks |
|---------------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | |
| Byrdefordeling | | | | | | | |
| Favrskov | 11,9 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 1,1 | 0,2 |
| Hedensted | 4,5 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 0,8 | 0,1 |
| Herning | 4,3 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 0,3 | 0,1 |
| Holstebro | 4,4 | 5,4 | 5,4 | 5,4 | 5,4 | 1,1 | 0,1 |
| Horsens | 8,1 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 0,9 | 0,1 |
| Ikast-Brande | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | -0,1 | 0,0 |
| Lemvig | 2,1 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 0,1 | 0,0 |
| Norddjurs | 6,8 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 0,7 | 0,1 |
| Odder | 1,9 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 0,2 | 0,0 |
| Randers | 11,2 | 12,3 | 12,3 | 12,3 | 12,3 | 1,1 | 0,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 4,4 | 5,4 | 5,4 | 5,4 | 5,4 | 1,0 | 0,1 |
| Silkeborg | 8,1 | 8,2 | 8,2 | 8,2 | 8,2 | 0,0 | 0,1 |
| Skanderborg | 5,4 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | -1,0 | 0,1 |
| Skive | 19,3 | 23,9 | 23,9 | 23,9 | 23,9 | 4,6 | 0,4 |
| Struer | 1,7 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 0,8 | 0,0 |
| Syddjurs | 6,9 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | -0,4 | 0,1 |
| Viborg | 7,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 1,0 | 0,1 |
| Aarhus | 30,2 | 35,3 | 35,3 | 35,3 | 35,3 | 5,1 | 0,6 |
| Region Midtjylland | 179,0 | 185,4 | 185,4 | 185,4 | 185,4 | 6,4 | 3,5 |
| Trafikselskaber og øvrige | 338,4 | 350,6 | 350,5 | 350,5 | 350,5 | 12,2 | 6,6 |
| Byrdefordeling i alt | 657,9 | 693,8 | 693,7 | 693,7 | 693,7 | 36,0 | 12,6 |
| Forskudt finansiering | 2,8 | - | - | - | - | -2,8 | - |
| Resultat af primær drift | 660,7 | 693,8 | 693,7 | 693,7 | 693,7 | 33,1 | 12,6 |

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

Tabel 2.7 Fordeling af antal ture for Flextrafikken (tusind)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025- B2024 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Favrskov | 60,8 | 68,8 | 68,8 | 68,8 | 68,8 | 7,9 |
| Hedensted | 27,8 | 26,9 | 26,9 | 26,9 | 26,9 | -1,0 |
| Herning | 14,2 | 13,8 | 13,8 | 13,8 | 13,8 | -0,5 |
| Holstebro | 20,7 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | -2,8 |
| Horsens | 40,5 | 48,8 | 48,8 | 48,8 | 48,8 | 8,3 |
| Ikast-Brande | 10,6 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | -0,3 |
| Lemvig | 9,2 | 8,2 | 8,2 | 8,2 | 8,2 | -1,1 |
| Norddjurs | 35,4 | 34,1 | 34,1 | 34,1 | 34,1 | -1,3 |
| Odder | 8,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 2,0 |
| Randers | 53,1 | 49,8 | 49,8 | 49,8 | 49,8 | -3,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 22,7 | 20,6 | 20,6 | 20,6 | 20,6 | -2,0 |
| Silkeborg | 41,1 | 33,4 | 33,4 | 33,4 | 33,4 | -7,7 |
| Skanderborg | 36,2 | 30,7 | 30,7 | 30,7 | 30,7 | -5,5 |
| Skive | 67,9 | 82,4 | 82,4 | 82,4 | 82,4 | 14,4 |
| Struer | 7,3 | 7,6 | 7,6 | 7,6 | 7,6 | 0,3 |
| Syddjurs | 33,4 | 33,0 | 33,0 | 33,0 | 33,0 | -0,4 |
| Viborg | 24,2 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 28,0 | 3,8 |
| Aarhus | 131,6 | 138,6 | 138,6 | 138,6 | 138,6 | 7,0 |
| Region Midtjylland | 430,0 | 430,0 | 430,0 | 430,0 | 430,0 | - |
| Trafikselskaber og øvrige | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,1 |
| I alt | 1.075,7 | 1.093,7 | 1.093,7 | 1.093,7 | 1.093,7 | 18,0 |

2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Letbanen.

Tabel 2.8 Byrdefordeling af letbanedriftens nettoudgifter (mio. kr.)

| | BF2025 - B2024 | | | | | | Heraf indeks |
|---------------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | |
| Byrdefordeling | | | | | | | |
| Favrskov | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Norddjurs | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Odder | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Randers | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Silkeborg | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Skanderborg | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Syddjurs | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Aarhus | 103,6 | 112,4 | 113,6 | 113,8 | 115,7 | 8,8 | 2,9 |
| Region Midtjylland | 137,5 | 145,3 | 146,4 | 146,6 | 148,4 | 7,7 | 2,9 |
| Byrdefordeling i alt | 241,5 | 258,1 | 260,3 | 260,7 | 264,4 | 16,5 | 5,9 |
| Regulering | | | | | | | |
| Forskudt finansiering | - | 4,9 | 1,2 | 1,0 | 1,2 | 4,9 | - |
| Ikke-fordelte udgifter | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Regulering i alt | 0,1 | 5,0 | 1,3 | 1,1 | 1,3 | 4,9 | 0,0 |
| Resultat af primær drift | 241,6 | 263,0 | 261,6 | 261,8 | 265,7 | 21,4 | 5,9 |

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for Letbanen.

Tabel 2.9 Fordeling af køreplantimer for letbanedriften (tusind)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025- B2024 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| Aarhus | 41,3 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 2,1 |
| Region Midtjylland | 41,3 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 2,1 |
| I alt | 82,7 | 86,9 | 86,9 | 86,9 | 86,9 | 4,3 |

2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter

Udgifterne til togdriften byrdefordeles alene til Region Midtjylland.

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for tog.

Tabel 2.10 Fordeling af køreplantimer for togdriften (tusind)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025- B2024 |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| Region Midtjylland | 17,5 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | -2,8 |
| I alt | 17,5 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | -2,8 |

2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige fællesudgifter.

Tabel 2.11 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | BF2025 - B2024 | |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Byrdefordeling | | | | | | | |
| Favrskov | 2,5 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 0,2 | 0,1 |
| Hedensted | 2,0 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 0,1 | 0,1 |
| Herning | 4,3 | 4,6 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 0,3 | 0,2 |
| Holstebro | 2,2 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | -0,5 | 0,1 |
| Horsens | 6,7 | 7,2 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 0,5 | 0,3 |
| Ikast-Brande | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 0,1 | 0,1 |
| Lemvig | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Norddjurs | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 0,1 | 0,1 |
| Odder | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 0,1 | 0,1 |
| Randers | 10,2 | 10,1 | 9,8 | 9,8 | 9,8 | -0,1 | 0,4 |
| Ringkøbing-Skjern | 2,7 | 2,8 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 0,0 | 0,1 |
| Silkeborg | 5,9 | 6,1 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 0,2 | 0,2 |
| Skanderborg | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | -0,0 | 0,1 |
| Skive | 4,0 | 4,0 | 3,9 | 3,9 | 3,9 | 0,1 | 0,1 |
| Struer | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,0 | 0,0 |
| Syddjurs | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 0,0 | 0,1 |
| Viborg | 5,8 | 5,8 | 5,6 | 5,6 | 5,6 | 0,0 | 0,2 |
| Aarhus | 47,0 | 51,5 | 50,2 | 50,2 | 50,2 | 4,5 | 2,4 |
| Region Midtjylland | 53,9 | 56,4 | 54,6 | 54,6 | 54,6 | 2,5 | 2,1 |
| Trafikselskaber og øvrige | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Byrdefordeling i alt | 161,0 | 169,4 | 165,0 | 165,0 | 165,0 | 8,4 | 6,8 |

2.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort, forskudt finansiering samt ansvarligt lån

2.7.1 Investeringsbudget for digitalt rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til digitalt rejsekort

Tabel 2.12 Byrdefordeling af udgifter vedr. digitalt rejsekort (tusind kr.)

| | Investering bus, tog og letbane | | | | Investering i alt | Forskudt finansiering | BF2025 |
|-----------------------------|----------------------------------|--------------------|----------------------|---|-------------------|-----------------------|---------------|
| | Estimerede renter Kommune-kredit | Køb af validatorer | Projekt-organisation | Installation af den ikke digitale løsning | | | |
| Byrdefordeling | | | | | | | |
| Favrskov | 13 | 69 | 6 | 27 | 115 | -115 | - |
| Hedensted | 12 | 63 | 5 | 25 | 105 | -105 | - |
| Herning | 52 | 272 | 22 | 107 | 453 | -453 | - |
| Holstebro | 11 | 57 | 5 | 22 | 95 | -95 | - |
| Horsens | 75 | 389 | 32 | 153 | 649 | -649 | - |
| Ikast-Brande | 13 | 69 | 6 | 27 | 115 | -115 | - |
| Norddjurs | 14 | 75 | 6 | 29 | 124 | -124 | - |
| Odder | 12 | 62 | 5 | 24 | 103 | -103 | - |
| Randers | 121 | 629 | 52 | 248 | 1.050 | -1.050 | - |
| Ringkøbing-Skjern | 26 | 134 | 11 | 53 | 224 | -224 | - |
| Silkeborg | 74 | 382 | 32 | 150 | 638 | -638 | - |
| Skanderborg | 21 | 109 | 9 | 43 | 182 | -182 | - |
| Skive | 42 | 217 | 18 | 86 | 363 | -363 | - |
| Struer | 9 | 45 | 3 | 18 | 75 | -75 | - |
| Syddjurs | 23 | 117 | 10 | 46 | 196 | -196 | - |
| Viborg | 66 | 343 | 28 | 135 | 572 | -572 | - |
| Aarhus Region | 711 | 4.692 | 307 | 2.492 | 8.202 | -8.202 | - |
| Midtjylland | 705 | 4.566 | 305 | 5.153 | 10.729 | -10.729 | - |
| Byrdefordeling i alt | 2.000 | 12.290 | 862 | 8.838 | 23.990 | -23.990 | - |
| Forskudt finansiering | - | - | - | - | - | 23.990 | 23.990 |
| I alt | 2.000 | 12.290 | 862 | 8.838 | 23.990 | - | 23.990 |

2.7.2 Forskudt finansiering 2024-32

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til digitalt rejsekort

Tabel 2.13 Forskudt finansiering vedr. investering i Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning (tusind kr.)

Tabel 2.14 Ansvarligt lån vedr. investering i Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning (tusind kr.)

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Favrskov | 58 | 115 | 28 | 23 | 29 | -28 | -83 | -91 | -51 |
| Hedensted | 53 | 105 | 25 | 21 | 26 | -26 | -76 | -83 | -45 |
| Herning | 230 | 453 | 110 | 91 | 113 | -112 | -329 | -357 | -199 |
| Holstebro | 48 | 95 | 23 | 19 | 24 | -23 | -69 | -75 | -42 |
| Horsens | 330 | 649 | 157 | 130 | 162 | -160 | -471 | -511 | -286 |
| Ikast-Brande | 58 | 115 | 28 | 23 | 29 | -28 | -83 | -91 | -51 |
| Norddjurs | 63 | 124 | 30 | 25 | 31 | -31 | -90 | -98 | -54 |
| Odder | 52 | 103 | 25 | 21 | 26 | -25 | -75 | -81 | -46 |
| Randers | 534 | 1.050 | 255 | 210 | 262 | -260 | -762 | -827 | -462 |
| Ringkøbing-Skjern | 114 | 224 | 54 | 45 | 56 | -55 | -163 | -176 | -99 |
| Silkeborg | 324 | 638 | 155 | 128 | 159 | -158 | -463 | -503 | -280 |
| Skanderborg | 93 | 182 | 44 | 36 | 45 | -45 | -132 | -143 | -80 |
| Skive | 185 | 363 | 88 | 73 | 91 | -90 | -263 | -286 | -161 |
| Struer | 38 | 75 | 18 | 15 | 19 | -19 | -54 | -59 | -33 |
| Syddjurs | 100 | 196 | 48 | 39 | 49 | -48 | -142 | -154 | -88 |
| Viborg | 291 | 572 | 139 | 114 | 143 | -141 | -415 | -451 | -252 |
| Aarhus | 4.171 | 8.202 | 1.990 | 1.640 | 2.050 | -2.028 | -5.952 | -6.462 | -3.611 |
| Region Midtjylland | 5.455 | 10.729 | 2.603 | 2.145 | 2.682 | -2.653 | -7.786 | -8.453 | -4.722 |
| I alt | 12.197 | 23.990 | 5.820 | 4.798 | 5.996 | -5.930 | -17.408 | -18.901 | -10.562 |

2.7.3 Ansvarligt lån 2023-30

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til digitalt rejsekort

3. Budget for den enkelte bestiller

I det efterfølgende findes et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved en væsentlig afvigelse mellem budget 2024 og budget 2025, der er specifik for den enkelte bestiller, vil denne kommenteres. For afvigelser, der følger generelle bevægelser for områderne, henvises der til afsnit 1.

Flextrafik-udgifter viser bestillerens samlede udgifter, som består af vognmandsbetaling samt administrationsomkostninger.

Ruteøkonomier for busdriftens operatørudgifter kan findes på Midttrafiks extranet.

Investeringen til nyt Rejsekort som App og den ikke digitale løsning er ikke medregnet i bestillernes økonomi, da finansieringen er forskudt i årene 2024-2028

3.1 Favrskov Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 31,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,7 mio. kr. inkl. en prisfremskrivning på 0,7 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -4.120 | -4.839 | -4.839 | -4.839 | -4.839 | -719 | -33 |
| Operatørudgifter | 21.348 | 19.990 | 19.990 | 19.990 | 19.990 | -1.358 | 368 |
| Administration | 1.232 | 1.333 | 1.333 | 1.333 | 1.333 | 101 | 51 |
| Billettekontrol | 8 | 6 | 6 | 6 | 6 | -2 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 92 | 87 | 187 | 67 | 67 | -5 | 3 |
| Rejsekort | 242 | 331 | 329 | 368 | 364 | 89 | 13 |
| Busdrift i alt | 18.802 | 16.908 | 17.006 | 16.925 | 16.921 | -1.894 | 402 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 144 | 101 | 101 | 101 | 101 | -43 | 2 |
| Flextur | 1.342 | 959 | 959 | 959 | 959 | -383 | 15 |
| Handicapkørsel | 2.050 | 2.636 | 2.636 | 2.636 | 2.636 | 586 | 47 |
| Kommunalkørsel | 9.497 | 10.572 | 10.572 | 10.572 | 10.572 | 1.075 | 199 |
| Plustur | 196 | 221 | 221 | 221 | 221 | 25 | 5 |
| NOP | 101 | - | - | - | - | -101 | - |
| Flextrafik i alt | 13.330 | 14.489 | 14.489 | 14.489 | 14.489 | 1.159 | 268 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 33 | 35 | 24 | 24 | 24 | 2 | 1 |
| Øvrige i alt | 80 | 84 | 73 | 73 | 73 | 4 | 3 |
| Årets drift | 32.212 | 31.481 | 31.568 | 31.487 | 31.483 | -731 | 672 |
| Bestillerbidrag | -32.212 | -31.481 | -31.568 | -31.487 | -31.483 | 731 | |

Med udgangspunkt i kørslen for Flextrafik de første 4 måneder af 2024, vurderes der, at der på flere af områderne er kommet ekstra aktivitet i forhold til tidligere. Især Special og Kommunalkørsel ses dette. Dette medfører en forventet merudgift på den kommunal kørsel i budget 2025 i forhold til budget 2024.

For operatørudgifterne vil der være et fald i omkostninger for budget 2025 på 1,4 mio. kr. Faldet skyldes at rute 111 er nedlagt, samt fald i køreplantimer på lokalkørsel. Derudover er der en forventning om mindre ekstrakørsel.

3.2 Hedensted Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 14,3 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,1 mio. kr. hvoraf 0,4 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -2.638 | -2.244 | -2.244 | -2.244 | -2.244 | 394 | -43 |
| Operatørudgifter | 8.581 | 8.337 | 8.337 | 8.337 | 8.337 | -244 | 261 |
| Administration | 665 | 711 | 711 | 711 | 711 | 46 | 27 |
| Billetkontrol | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | - | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 79 | 65 | 157 | 48 | 48 | -14 | 3 |
| Rejsekort | 287 | 250 | 253 | 288 | 279 | -37 | 9 |
| Busdrift i alt | 6.982 | 7.127 | 7.222 | 7.148 | 7.139 | 145 | 258 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 562 | 613 | 613 | 613 | 613 | 51 | 13 |
| Flextur | 2.566 | 1.908 | 1.908 | 1.908 | 1.908 | -658 | 30 |
| Handicapkørsel | 3.011 | 4.155 | 4.155 | 4.155 | 4.155 | 1.144 | 76 |
| Plustur | - | 471 | 471 | 471 | 471 | 471 | 9 |
| NOP | 94 | - | - | - | - | -94 | - |
| Flextrafik i alt | 6.233 | 7.147 | 7.147 | 7.147 | 7.147 | 914 | 128 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 24 | 27 | 16 | 16 | 16 | 3 | 1 |
| Øvrige i alt | 24 | 27 | 16 | 16 | 16 | 3 | 1 |
| Årets drift | 13.239 | 14.301 | 14.385 | 14.311 | 14.302 | 1.062 | 387 |
| Bestillerbidrag | -13.239 | -14.301 | -14.385 | -14.311 | -14.302 | -1.062 | |

Som følge af harmoniseringsprojektet blev Flextur i 2024 sat med en forventning om at der ville komme stor vækst. Det viste sig ikke at blive på helt så højt et niveau som først antaget og derfor budgettet for 2025 skruet tilsvarende ned.

3.3 Herning Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 53,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 2,2 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 2,1 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -10.275 | -10.490 | -10.490 | -10.490 | -10.490 | -215 | -216 |
| Operatørudgifter | 51.070 | 53.196 | 53.196 | 53.196 | 53.196 | 2.126 | 2.042 |
| Administration | 3.156 | 3.557 | 3.557 | 3.557 | 3.557 | 401 | 129 |
| Billetkontrol | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | - | 2 |
| Bus-IT og Øvrige | 330 | 295 | 688 | 216 | 216 | -35 | 12 |
| Rejsekort | 1.345 | 1.211 | 1.197 | 1.359 | 1.298 | -134 | 41 |
| Busdrift i alt | 45.667 | 47.810 | 48.189 | 47.879 | 47.818 | 2.143 | 2.010 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 339 | 131 | 131 | 131 | 131 | -208 | 3 |
| Flextur | 655 | 285 | 285 | 285 | 285 | -370 | 5 |
| Handicapkørsel | 4.352 | 4.711 | 4.711 | 4.711 | 4.711 | 359 | 90 |
| Plustur | 43 | 325 | 325 | 325 | 325 | 282 | 7 |
| NOP | 39 | - | - | - | - | -39 | - |
| Flextrafik i alt | 5.428 | 5.452 | 5.452 | 5.452 | 5.452 | 24 | 104 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 229 | 249 | 103 | 103 | 103 | 20 | 4 |
| Øvrige i alt | 229 | 249 | 103 | 103 | 103 | 20 | 4 |
| Årets drift | 51.324 | 53.511 | 53.744 | 53.434 | 53.373 | 2.187 | 2.117 |
| Bestillerbidrag | -51.324 | -53.511 | -53.744 | -53.434 | -53.373 | -2.187 | |

På operatørudgifter er der en lille omkostningsstigning på 2,1 mio. kr., der skyldes 1.167 flere køreplantimer end budget 2024, samt indeksstigningen.

Samarbejdsaftale om varetagelse af rabatruiter blev indført med halvårseffekt i 2024 og dermed opskrives Trafikselskabets budget for 2025 med yderligere et halvt år for at dække de fulde omkostninger.

3.4 Holstebro Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 16,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 1,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,3 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -1.763 | -232 | -232 | -232 | -232 | 1.531 | -2 |
| Operatørdgifter | 12.242 | 9.149 | 9.149 | 9.149 | 9.149 | -3.093 | 163 |
| Administration | 1.028 | 621 | 621 | 621 | 621 | -407 | 42 |
| Billettekontrol | 37 | 19 | 19 | 19 | 19 | -18 | 1 |
| Bus-IT og Øvrige | 175 | 159 | 215 | 116 | 116 | -16 | 7 |
| Rejsekort | 598 | 501 | 456 | 449 | 413 | -97 | 16 |
| Busdrift i alt | 12.317 | 10.217 | 10.228 | 10.122 | 10.086 | -2.100 | 227 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 252 | 22 | 22 | 22 | 22 | -230 | 0 |
| Flextur | 957 | 546 | 546 | 546 | 546 | -411 | 9 |
| Handicapkørsel | 3.333 | 4.058 | 4.058 | 4.058 | 4.058 | 725 | 77 |
| Kommunalkørsel | 952 | 1.599 | 1.599 | 1.599 | 1.599 | 647 | 30 |
| Plustur | 28 | 167 | 167 | 167 | 167 | 139 | 3 |
| NOP | 74 | - | - | - | - | -74 | - |
| Flextrafik i alt | 5.596 | 6.392 | 6.392 | 6.392 | 6.392 | 796 | 119 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 143 | 155 | 64 | 64 | 64 | 12 | 2 |
| Øvrige i alt | 143 | 155 | 64 | 64 | 64 | 12 | 2 |
| Årets drift | 18.056 | 16.764 | 16.684 | 16.578 | 16.542 | -1.292 | 349 |
| Bestillerbidrag | -18.056 | -16.764 | -16.684 | -16.578 | -16.542 | 1.292 | |

Som følge af den planlagte reduktion af bybuskørsel fra sommeren 2024, er indtægterne ligeledes reduceret i budget 2025 med helårseffekt på 2,3 mio. kr. Årsagen til den store reduktion i indtægter, skyldes at der efter servicereduktionen vil være relativt få indtægtsbringende ruter sammenlignet med tidligere. Grundet den store omvæltning, er der stor usikkerhed omkring hvordan kunderne vil reagere på ændringerne, hvorfor de budgetterede indtægter er belagt med stor usikkerhed.

Byrådets beslutning om at nedlægge bybuskørslen fra køreplansskiftet K24 er indregnet i budgettet. Hvilket betyder at der i budget 2025 er et fald i køreplantimer på 6.730 timer, der samlet munder ud i en omkostningsnedgang på 3,1 mio. kr.

3.5 Horsens Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 60,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 2,8 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 2,4 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -17.447 | -17.174 | -17.174 | -17.174 | -17.174 | 273 | -374 |
| Operatørudgifter | 63.325 | 58.704 | 58.704 | 58.704 | 58.704 | -4.621 | 2.250 |
| Administration | 4.569 | 4.713 | 4.713 | 4.713 | 4.713 | 144 | 187 |
| Billetkontrol | 38 | 37 | 37 | 37 | 37 | -1 | 2 |
| Bus-IT og Øvrige | 607 | 489 | 1.043 | 368 | 368 | -118 | 19 |
| Rejsekort | 1.512 | 1.409 | 1.382 | 1.593 | 1.731 | -103 | 66 |
| Busdrift i alt | 52.604 | 48.178 | 48.705 | 48.241 | 48.379 | -4.426 | 2.150 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 740 | 1.164 | 1.164 | 1.164 | 1.164 | 424 | 25 |
| Flextur | 1.552 | 1.373 | 1.373 | 1.373 | 1.373 | -179 | 23 |
| Handicapkørsel | 5.087 | 5.096 | 5.096 | 5.096 | 5.096 | 9 | 100 |
| Kommunalkørsel | 2.913 | 3.528 | 3.528 | 3.528 | 3.528 | 615 | 66 |
| Plustur | 86 | 1.045 | 1.045 | 1.045 | 1.045 | 959 | 21 |
| NOP | 179 | - | - | - | - | -179 | - |
| Flextrafik i alt | 10.557 | 12.206 | 12.206 | 12.206 | 12.206 | 1.649 | 234 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 243 | 261 | 108 | 108 | 108 | 18 | 4 |
| Øvrige i alt | 243 | 261 | 108 | 108 | 108 | 18 | 4 |
| Årets drift | 63.404 | 60.645 | 61.019 | 60.555 | 60.693 | -2.759 | 2.388 |
| Bestillerbidrag | -63.404 | -60.645 | -61.019 | -60.555 | -60.693 | 2.759 | |

For busdriftens operatørudgifter er der en mindreomkostning på 4,6 mio. kr., hvor størstedelen skyldes en EI-pulje på 3,2 mio. kr. i budget 2024 som ikke er budgetteret i budget 2025. Der er i året en nedgang på 4.721 køreplantimer som forventes at give en besparelse på 3,2 mio. kr., denne bliver dog næsten modsvaret af indeksstigningen på 2,3 mio. kr.

3.6 Ikast-Brande Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 20,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 0,7 mio. kr. hvoraf 0,4 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Operatørudgifter | 16.205 | 16.898 | 16.898 | 16.898 | 16.898 | 693 | 318 |
| Bus-IT og Øvrige | 52 | 53 | 153 | 33 | 33 | 1 | 2 |
| Rejsekort | 119 | 118 | 121 | 155 | 143 | -1 | 4 |
| Busdrift i alt | 17.350 | 18.105 | 18.208 | 18.122 | 18.110 | 755 | 364 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flextur | 345 | 363 | 363 | 363 | 363 | 18 | 5 |
| Handicapkørsel | 2.051 | 1.992 | 1.992 | 1.992 | 1.992 | -59 | 39 |
| Plustur | 43 | 42 | 42 | 42 | 42 | -1 | 1 |
| NOP | 30 | - | - | - | - | -30 | - |
| Flextrafik i alt | 2.469 | 2.397 | 2.397 | 2.397 | 2.397 | -72 | 45 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 59 | 63 | 27 | 27 | 27 | 4 | 1 |
| Øvrige i alt | 59 | 63 | 27 | 27 | 27 | 4 | 1 |
| Årets drift | 19.878 | 20.565 | 20.632 | 20.546 | 20.534 | 687 | 410 |
| Bestillerbidrag | -19.878 | -20.565 | -20.632 | -20.546 | -20.534 | -687 | |

3.7 Lemvig Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 9,2 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,8 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,2 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Operatørudgifter | 7.300 | 6.333 | 6.333 | 6.333 | 6.333 | -967 | 119 |
| Administration | 200 | 193 | 193 | 193 | 193 | -7 | 8 |
| Rejsekort | 9 | 9 | 9 | 11 | 8 | - | - |
| Busdrift i alt | 7.509 | 6.535 | 6.535 | 6.537 | 6.534 | -974 | 127 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | - | 93 | 93 | 93 | 93 | 93 | 2 |
| Flextur | 850 | 623 | 623 | 623 | 623 | -227 | 11 |
| Handicapkørsel | 1.204 | 1.727 | 1.727 | 1.727 | 1.727 | 523 | 30 |
| Kommunalkørsel | 161 | 114 | 114 | 114 | 114 | -47 | 2 |
| Plustur | 180 | 87 | 87 | 87 | 87 | -93 | 2 |
| NOP | 31 | - | - | - | - | -31 | - |
| Flextrafik i alt | 2.426 | 2.644 | 2.644 | 2.644 | 2.644 | 218 | 47 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 31 | 32 | 13 | 13 | 13 | 1 | 0 |
| Øvrige i alt | 31 | 32 | 13 | 13 | 13 | 1 | 0 |
| Årets drift | 9.966 | 9.211 | 9.192 | 9.194 | 9.191 | -755 | 174 |
| Bestillerbidrag | -9.966 | -9.211 | -9.192 | -9.194 | -9.191 | 755 | |

For busdriften vil der være en besparelse på ca. 1,0 mio. kr. hvilket skyldes lukning af rute 488 og dermed en besparelse på 664 køreplantimer.

3.8 Norddjurs Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 40,3 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,4 mio. kr. hvoraf 0,9 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -2.015 | -1.775 | -1.775 | -1.775 | -1.775 | 240 | -25 |
| Operatørudgifter | 30.287 | 30.680 | 30.680 | 30.680 | 30.680 | 393 | 665 |
| Administration | 1.434 | 1.521 | 1.521 | 1.521 | 1.521 | 87 | 59 |
| Billetkontrol | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | - | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 113 | 200 | 307 | 178 | 178 | 87 | 9 |
| Rejsekort | 262 | 223 | 224 | 256 | 249 | -39 | 9 |
| Busdrift i alt | 30.089 | 30.857 | 30.965 | 30.868 | 30.861 | 768 | 716 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 753 | 688 | 688 | 688 | 688 | -65 | 14 |
| Flextur | 1.581 | 1.716 | 1.716 | 1.716 | 1.716 | 135 | 29 |
| Handicapkørsel | 2.046 | 2.262 | 2.262 | 2.262 | 2.262 | 216 | 41 |
| Kommunalkørsel | 3.909 | 4.428 | 4.428 | 4.428 | 4.428 | 519 | 75 |
| Plustur | 247 | 248 | 248 | 248 | 248 | 1 | 5 |
| NOP | 182 | - | - | - | - | -182 | - |
| Flextrafik i alt | 8.718 | 9.342 | 9.342 | 9.342 | 9.342 | 624 | 164 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 57 | 58 | 24 | 24 | 24 | 1 | 1 |
| Øvrige i alt | 104 | 107 | 73 | 73 | 73 | 3 | 3 |
| Årets drift | 38.911 | 40.306 | 40.380 | 40.283 | 40.276 | 1.395 | 883 |
| Bestillerbidrag | -38.911 | -40.306 | -40.380 | -40.283 | -40.276 | -1.395 | |

3.9 Odder Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 12,3 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,5 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -1.790 | -2.114 | -2.114 | -2.114 | -2.114 | -324 | -31 |
| Operatørudgifter | 9.929 | 10.367 | 10.367 | 10.367 | 10.367 | 438 | 444 |
| Administration | 776 | 809 | 809 | 809 | 809 | 33 | 32 |
| Billetkontrol | 8 | 7 | 7 | 7 | 7 | -1 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 60 | 58 | 149 | 42 | 42 | -2 | 3 |
| Rejsekort | 203 | 197 | 199 | 231 | 226 | -6 | 8 |
| Busdrift i alt | 9.186 | 9.324 | 9.417 | 9.342 | 9.337 | 138 | 456 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 330 | 340 | 340 | 340 | 340 | 10 | 7 |
| Flextur | 408 | 496 | 496 | 496 | 496 | 88 | 9 |
| Handicapkørsel | 1.846 | 1.885 | 1.885 | 1.885 | 1.885 | 39 | 37 |
| Plustur | 28 | 234 | 234 | 234 | 234 | 206 | 5 |
| NOP | 46 | - | - | - | - | -46 | - |
| Flextrafik i alt | 2.658 | 2.955 | 2.955 | 2.955 | 2.955 | 297 | 57 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 26 | 27 | 10 | 10 | 10 | 1 | 0 |
| Øvrige i alt | 73 | 76 | 59 | 59 | 59 | 3 | 2 |
| Årets drift | 11.917 | 12.355 | 12.431 | 12.356 | 12.351 | 438 | 516 |
| Bestillerbidrag | -11.917 | -12.355 | -12.431 | -12.356 | -12.351 | -438 | |

3.10 Randers Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 97 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 3,7 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 1,9 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -27.055 | -27.582 | -27.582 | -27.582 | -27.582 | -527 | -640 |
| Operatørudgifter | 101.622 | 97.553 | 97.553 | 97.553 | 97.553 | -4.069 | 1.822 |
| Administration | 7.220 | 7.146 | 7.146 | 7.146 | 7.146 | -74 | 296 |
| Billetkontrol | 80 | 78 | 78 | 78 | 78 | -2 | 4 |
| Bus-IT og Øvrige | 1.445 | 1.490 | 2.395 | 1.304 | 1.304 | 45 | 61 |
| Rejsekort | 2.964 | 2.823 | 2.802 | 3.167 | 3.042 | -141 | 99 |
| Busdrift i alt | 86.276 | 81.508 | 82.392 | 81.666 | 81.541 | -4.768 | 1.641 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 398 | 301 | 301 | 301 | 301 | -97 | 6 |
| Flextur | 1.923 | 772 | 772 | 772 | 772 | -1.151 | 13 |
| Handicapkørsel | 7.032 | 8.723 | 8.723 | 8.723 | 8.723 | 1.691 | 171 |
| Kommunalkørsel | 4.394 | 4.804 | 4.804 | 4.804 | 4.804 | 410 | 90 |
| Plustur | 58 | 362 | 362 | 362 | 362 | 304 | 7 |
| NOP | 134 | - | - | - | - | -134 | - |
| Flextrafik i alt | 13.939 | 14.962 | 14.962 | 14.962 | 14.962 | 1.023 | 288 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 438 | 470 | 191 | 191 | 191 | 32 | 7 |
| Øvrige i alt | 485 | 519 | 240 | 240 | 240 | 34 | 9 |
| Årets drift | 100.700 | 96.989 | 97.594 | 96.868 | 96.743 | -3.711 | 1.937 |
| Bestillerbidrag | -100.700 | -96.989 | -97.594 | -96.868 | -96.743 | 3.711 | |

For busdriftens operatørudgifter vil der være en omkostningsnedgang på 4 mio. kr., dette skyldes primært at rute 4A bliver stærkt beskåret med ca. 9000 køreplantimer.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 32,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,1 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,7 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -3.416 | -3.715 | -3.715 | -3.715 | -3.715 | -299 | -53 |
| Operatørudgifter | 26.693 | 27.176 | 27.176 | 27.176 | 27.176 | 483 | 511 |
| Administration | 1.611 | 1.736 | 1.736 | 1.736 | 1.736 | 125 | 66 |
| Billetkontrol | 15 | 8 | 8 | 8 | 8 | -7 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 280 | 259 | 440 | 207 | 207 | -21 | 11 |
| Rejsekort | 583 | 539 | 521 | 568 | 539 | -44 | 19 |
| Busdrift i alt | 25.766 | 26.003 | 26.166 | 25.980 | 25.951 | 237 | 554 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 172 | 129 | 129 | 129 | 129 | -43 | 2 |
| Flextur | 1.688 | 1.533 | 1.533 | 1.533 | 1.533 | -155 | 23 |
| Handicapkørsel | 3.428 | 4.295 | 4.295 | 4.295 | 4.295 | 867 | 82 |
| Plustur | 200 | 480 | 480 | 480 | 480 | 280 | 9 |
| NOP | 81 | - | - | - | - | -81 | - |
| Flextrafik i alt | 5.569 | 6.437 | 6.437 | 6.437 | 6.437 | 868 | 116 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 107 | 117 | 53 | 53 | 53 | 10 | 2 |
| Øvrige i alt | 107 | 117 | 53 | 53 | 53 | 10 | 2 |
| Årets drift | 31.442 | 32.557 | 32.656 | 32.470 | 32.441 | 1.115 | 672 |
| Bestillerbidrag | -31.442 | -32.557 | -32.656 | -32.470 | -32.441 | -1.115 | |

3.12 Silkeborg Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 55,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 4,8 mio. kr. hvoraf 0,5 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -18.979 | -16.819 | -16.819 | -16.819 | -16.819 | 2.160 | -347 |
| Operatørudgifter | 53.195 | 55.774 | 55.774 | 55.774 | 55.774 | 2.579 | 431 |
| Administration | 3.879 | 4.256 | 4.256 | 4.256 | 4.256 | 377 | 159 |
| Billettekontrol | 57 | 58 | 58 | 58 | 58 | 1 | 3 |
| Bus-IT og Øvrige | 726 | 681 | 1.228 | 565 | 565 | -45 | 29 |
| Rejsekort | 1.570 | 1.413 | 1.389 | 1.625 | 1.813 | -157 | 69 |
| Busdrift i alt | 40.448 | 45.363 | 45.886 | 45.459 | 45.647 | 4.915 | 344 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 223 | 270 | 270 | 270 | 270 | 47 | 6 |
| Flextur | 1.078 | 426 | 426 | 426 | 426 | -652 | 5 |
| Handicapkørsel | 5.029 | 6.005 | 6.005 | 6.005 | 6.005 | 976 | 118 |
| Kommunalkørsel | 3.417 | 3.126 | 3.126 | 3.126 | 3.126 | -292 | 59 |
| Plustur | 191 | 140 | 140 | 140 | 140 | -51 | 3 |
| NOP | 157 | - | - | - | - | -157 | - |
| Flextrafik i alt | 10.095 | 9.967 | 9.967 | 9.967 | 9.967 | -129 | 190 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 198 | 227 | 137 | 137 | 137 | 29 | 5 |
| Øvrige i alt | 245 | 276 | 186 | 186 | 186 | 31 | 7 |
| Årets drift | 50.788 | 55.605 | 56.038 | 55.611 | 55.799 | 4.817 | 541 |
| Bestillerbidrag | -50.788 | -55.605 | -56.038 | -55.611 | -55.799 | -4.817 | |

På busdriften ender vi med en stigning i udgifterne på 2,6 mio. kr. Det skyldes en stigning i køreplantimer på eksisterende ruter, men også oprettelsen af ny rute 12 SI, samlet en stigning på 3.257 timer. Derudover er der en stigning i indekseffekten.

3.13 Skanderborg Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 31,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 1,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,9 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -7.552 | -7.528 | -7.528 | -7.528 | -7.528 | 24 | -109 |
| Operatørudgifter | 29.497 | 29.195 | 29.195 | 29.195 | 29.195 | -302 | 726 |
| Administration | 1.681 | 1.784 | 1.784 | 1.784 | 1.784 | 103 | 69 |
| Billetkontrol | 10 | 13 | 13 | 13 | 13 | 3 | 1 |
| Bus-IT og Øvrige | 143 | 132 | 291 | 102 | 102 | -11 | 5 |
| Rejsekort | 632 | 624 | 618 | 687 | 672 | -8 | 23 |
| Busdrift i alt | 24.411 | 24.220 | 24.373 | 24.253 | 24.238 | -191 | 714 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 1.419 | 1.455 | 1.455 | 1.455 | 1.455 | 36 | 31 |
| Flextur | 3.336 | 2.185 | 2.185 | 2.185 | 2.185 | -1.151 | 36 |
| Handicapkørsel | 2.934 | 3.011 | 3.011 | 3.011 | 3.011 | 77 | 59 |
| Kommunalkørsel | 128 | 24 | 24 | 24 | 24 | -104 | 0 |
| Plustur | 368 | 532 | 532 | 532 | 532 | 164 | 11 |
| NOP | 104 | - | - | - | - | -104 | - |
| Flextrafik i alt | 8.289 | 7.207 | 7.207 | 7.207 | 7.207 | -1.082 | 138 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 60 | 65 | 39 | 39 | 39 | 5 | 1 |
| Øvrige i alt | 107 | 114 | 88 | 88 | 88 | 7 | 3 |
| Årets drift | 32.807 | 31.541 | 31.668 | 31.548 | 31.533 | -1.266 | 855 |
| Bestillerbidrag | -32.807 | -31.541 | -31.668 | -31.548 | -31.533 | 1.266 | |

3.14 Skive Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 50,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 1 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -6.549 | -6.384 | -6.384 | -6.384 | -6.384 | 165 | -107 |
| Operatørudgifter | 32.084 | 27.860 | 27.860 | 27.860 | 27.860 | -4.224 | 502 |
| Administration | 2.444 | 2.390 | 2.390 | 2.390 | 2.390 | -54 | 100 |
| Billettekontrol | 28 | 35 | 35 | 35 | 35 | 7 | 1 |
| Bus-IT og Øvrige | 299 | 240 | 550 | 173 | 173 | -59 | 9 |
| Rejsekort | 913 | 851 | 841 | 957 | 909 | -62 | 29 |
| Busdrift i alt | 29.219 | 24.992 | 25.292 | 25.031 | 24.983 | -4.227 | 534 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 166 | 83 | 83 | 83 | 83 | -83 | 2 |
| Flextur | 183 | 261 | 261 | 261 | 261 | 78 | 4 |
| Handicapkørsel | 3.644 | 3.170 | 3.170 | 3.170 | 3.170 | -474 | 65 |
| Kommunalkørsel | 16.688 | 21.759 | 21.759 | 21.759 | 21.759 | 5.071 | 409 |
| Plustur | 15 | 188 | 188 | 188 | 188 | 173 | 4 |
| NOP | 117 | - | - | - | - | -117 | - |
| Flextrafik i alt | 20.813 | 25.461 | 25.461 | 25.461 | 25.461 | 4.648 | 483 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 154 | 167 | 71 | 71 | 71 | 13 | 3 |
| Øvrige i alt | 154 | 167 | 71 | 71 | 71 | 13 | 3 |
| Årets drift | 50.186 | 50.620 | 50.824 | 50.563 | 50.515 | 434 | 1.020 |
| Bestillerbidrag | -50.186 | -50.620 | -50.824 | -50.563 | -50.515 | -434 | |

På busdriften er der et fald i omkostningerne, dette skyldes fald i køreplantimer på 3.213 timer samt færre busafhængige omkostninger.

I maj 2022 blev der indgået nye aftaler med vognmænd til Special kørsel med børn, som blev meget dyrere end tidligere. De tilbudte timepriser for kørslen med Special kørsel afspejler den samfundsmæssige udvikling på tidspunktet for udbuddet (maj 2022), hvor stor usikkerhed i stigende inflation og stigende brændstofpriser gjorde at tilbudsgiverne har taget højde for det ved at øge deres tilbudte timepriser markant. Dette i kombination med forventning om større aktivitet på Special kørsel, medfører en forventet merudgift på den kommunale kørsel i budget 2025 i forhold til budget 2025.

3.15 Struer Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 10,9 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 1,1 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,4 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Operatørudgifter | 7.251 | 7.524 | 7.524 | 7.524 | 7.524 | 273 | 351 |
| Administration | 441 | 473 | 473 | 473 | 473 | 32 | 18 |
| Bus-IT og Øvrige | 43 | 38 | 102 | 24 | 24 | -5 | 1 |
| Rejsekort | 27 | 26 | 61 | 118 | 105 | -1 | - |
| Busdrift i alt | 7.762 | 8.061 | 8.160 | 8.139 | 8.126 | 299 | 370 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flextur | 471 | 680 | 680 | 680 | 680 | 209 | 12 |
| Handicapkørsel | 1.519 | 2.138 | 2.138 | 2.138 | 2.138 | 619 | 40 |
| NOP | 17 | - | - | - | - | -17 | - |
| Flextrafik i alt | 2.007 | 2.818 | 2.818 | 2.818 | 2.818 | 811 | 52 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 42 | 46 | 19 | 19 | 19 | 4 | 1 |
| Øvrige i alt | 42 | 46 | 19 | 19 | 19 | 4 | 1 |
| Årets drift | 9.811 | 10.925 | 10.997 | 10.976 | 10.963 | 1.114 | 423 |
| Bestillerbidrag | -9.811 | -10.925 | -10.997 | -10.976 | -10.963 | -1.114 | |

3.16 Syddjurs Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 31,9 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,1 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,6 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -3.480 | -3.352 | -3.352 | -3.352 | -3.352 | 128 | -55 |
| Operatørudgifter | 24.764 | 24.938 | 24.938 | 24.938 | 24.938 | 174 | 469 |
| Administration | 1.448 | 1.540 | 1.540 | 1.540 | 1.540 | 92 | 59 |
| Billetkontrol | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 1 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 132 | 116 | 286 | 82 | 82 | -16 | 5 |
| Rejsekort | 509 | 407 | 409 | 471 | 457 | -102 | 15 |
| Busdrift i alt | 23.382 | 23.659 | 23.831 | 23.689 | 23.675 | 277 | 493 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 457 | 502 | 502 | 502 | 502 | 45 | 10 |
| Flextur | 3.175 | 2.972 | 2.972 | 2.972 | 2.972 | -203 | 48 |
| Handicapkørsel | 2.571 | 1.888 | 1.888 | 1.888 | 1.888 | -683 | 41 |
| Kommunalkørsel | 2.039 | 2.300 | 2.300 | 2.300 | 2.300 | 261 | 43 |
| Plustur | 214 | 514 | 514 | 514 | 514 | 300 | 10 |
| NOP | 132 | - | - | - | - | -132 | - |
| Flextrafik i alt | 8.588 | 8.176 | 8.176 | 8.176 | 8.176 | -412 | 152 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 49 | 53 | 31 | 31 | 31 | 4 | 1 |
| Øvrige i alt | 96 | 102 | 80 | 80 | 80 | 6 | 3 |
| Årets drift | 32.066 | 31.937 | 32.087 | 31.945 | 31.931 | -129 | 648 |
| Bestillerbidrag | -32.066 | -31.937 | -32.087 | -31.945 | -31.931 | 129 | |

3.17 Viborg Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 54,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en mindredgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 2,5 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -13.023 | -11.882 | -11.882 | -11.882 | -11.882 | 1.141 | -237 |
| Operatørdgifter | 51.465 | 48.835 | 48.835 | 48.835 | 48.835 | -2.630 | 2.277 |
| Administration | 3.991 | 3.734 | 3.734 | 3.734 | 3.734 | -257 | 164 |
| Billetkontrol | 53 | 57 | 57 | 57 | 57 | 4 | 3 |
| Bus-IT og Øvrige | 1.132 | 1.163 | 1.635 | 1.041 | 1.041 | 31 | 47 |
| Rejsekort | 1.798 | 1.649 | 1.603 | 1.760 | 1.674 | -149 | 57 |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 225 | 225 | 225 | 225 | 225 | - | - |
| Busdrift i alt | 45.641 | 43.781 | 44.207 | 43.770 | 43.684 | -1.860 | 2.310 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 243 | 534 | 534 | 534 | 534 | 291 | 11 |
| Flextur | 396 | 657 | 657 | 657 | 657 | 261 | 9 |
| Handicapkørsel | 8.094 | 8.980 | 8.980 | 8.980 | 8.980 | 886 | 169 |
| Kommunalkørsel | 176 | 37 | 37 | 37 | 37 | -139 | 1 |
| Plustur | 43 | 301 | 301 | 301 | 301 | 258 | 6 |
| NOP | 74 | - | - | - | - | -74 | - |
| Flextrafik i alt | 9.026 | 10.509 | 10.509 | 10.509 | 10.509 | 1.483 | 197 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 255 | 278 | 123 | 123 | 123 | 23 | 5 |
| Øvrige i alt | 255 | 278 | 123 | 123 | 123 | 23 | 5 |
| Årets drift | 54.922 | 54.568 | 54.839 | 54.402 | 54.316 | -354 | 2.511 |
| Bestillerbidrag | -54.922 | -54.568 | -54.839 | -54.402 | -54.316 | 354 | |

For busdriften er der et fald i omkostningerne, det skyldes at der er en nedgang i køreplantimerne på 8.720 timer, hvor halvdelen af timerne kommer fra nedlæggelsen af ruterne 4VI og 5VI. De resterende timer er spredt ud over de resterende ruter.

3.18 Aarhus Kommune

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 441 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 18,1 mio. kr. hvoraf 10 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | Heraf indeks |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|---------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -299.072 | -314.610 | -314.610 | -314.610 | -314.610 | -15.538 | -7.901 |
| Operatørudgifter | 548.184 | 561.819 | 561.819 | 561.819 | 561.819 | 13.635 | 10.917 |
| Administration | 33.347 | 37.388 | 37.388 | 37.388 | 37.388 | 4.041 | 1.367 |
| Billetkontrol | 836 | 1.021 | 1.021 | 1.021 | 1.021 | 185 | 537 |
| Bus-IT og Øvrige | 7.890 | 7.846 | 13.743 | 7.343 | 7.343 | -44 | 322 |
| Rejsekort | 19.850 | 21.445 | 22.001 | 24.936 | 24.675 | 1.595 | 800 |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel | -35.000 | -35.000 | -35.000 | -35.000 | -35.000 | - | - |
| Busdrift i alt | 276.035 | 279.909 | 286.362 | 282.897 | 282.636 | 3.874 | 6.041 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 241 | 220 | 220 | 220 | 220 | -21 | 5 |
| Flextur | 1.217 | 1.259 | 1.259 | 1.259 | 1.259 | 42 | 20 |
| Handicapkørsel | 29.672 | 35.004 | 35.004 | 35.004 | 35.004 | 5.332 | 693 |
| Kommunalkørsel | 6.234 | 7.010 | 7.010 | 7.010 | 7.010 | 776 | 132 |
| Plustur | 129 | 58 | 58 | 58 | 58 | -71 | 1 |
| NOP | 488 | - | - | - | - | -488 | - |
| Flextrafik i alt | 37.981 | 43.551 | 43.551 | 43.551 | 43.551 | 5.570 | 851 |
| Letbanedrift | | | | | | | |
| Indtægter | -45.271 | -48.302 | -48.302 | -48.302 | -48.302 | -3.031 | -1.198 |
| Operatørudgifter | 143.504 | 154.793 | 156.014 | 157.265 | 159.144 | 11.289 | 3.982 |
| Administration | 2.688 | 2.879 | 2.879 | 2.879 | 2.879 | 191 | 110 |
| Letbanesekretariat | 257 | 268 | 268 | 268 | 268 | 11 | 10 |
| Billetkontrol | 472 | -27 | -27 | -27 | -27 | -499 | 51 |
| Rejsekort | 3.355 | 3.275 | 3.181 | 2.163 | 2.146 | -81 | 134 |
| Øvrige driftsudgifter | 1.798 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 602 | - |
| Letbanedrift i alt | 106.803 | 115.286 | 116.413 | 116.646 | 118.508 | 8.483 | 3.089 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 2.044 | 2.208 | 913 | 913 | 913 | 164 | 33 |
| Øvrige i alt | 2.044 | 2.208 | 913 | 913 | 913 | 164 | 33 |
| Årets drift | 422.863 | 440.953 | 447.238 | 444.007 | 445.608 | 18.090 | 10.013 |
| Bestillerbidrag | -422.863 | -440.953 | -447.238 | -444.007 | -445.608 | -18.090 | |

På busdriften er der en stigning i omkostningerne på 13,6 mio. kr., hvilket primært skyldes indeksstigning men også en stigning i køreplantimer på 3.143 timer.

Trafikselskabet opskrives budget 2025 med 0,8 mio. kr. vedrørende husleje på Aarhus Rutebilstation.

3.19 Region Midtjylland

For 2025 budgetteres med et tilskudsbehov på 650,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er det en merudgift på 14,9 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 13,7 mio. kr.

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

| | BF2025 - B2024 | | | | | | |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|---------------|
| | B2024 | BF2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -292.878 | -296.513 | -296.513 | -296.513 | -296.513 | -3.635 | -6.746 |
| Operatørudgifter | 438.653 | 438.600 | 438.600 | 438.600 | 438.600 | -53 | 10.730 |
| Administration | 35.626 | 36.712 | 36.712 | 36.712 | 36.712 | 1.086 | 1.465 |
| Billetkontrol | 7 | 492 | 492 | 492 | 492 | 485 | 78 |
| Bus-IT og Øvrige | 6.412 | 6.291 | 11.666 | 5.326 | 5.326 | -121 | 258 |
| Rejsekort | 21.100 | 21.796 | 21.663 | 24.306 | 23.639 | 696 | 838 |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 19.772 | 19.399 | 19.399 | 19.399 | 19.399 | -373 | - |
| Busdrift i alt | 228.692 | 226.777 | 232.019 | 228.322 | 227.655 | -1.915 | 6.623 |
| Flextrafik | | | | | | | |
| Flexbus | 10 | - | - | - | - | -10 | - |
| Siddende patientbefordring | 188.530 | 197.973 | 197.973 | 197.973 | 197.973 | 9.443 | 3.712 |
| NOP | 1.919 | - | - | - | - | -1.919 | - |
| Flextrafik i alt | 190.459 | 197.973 | 197.973 | 197.973 | 197.973 | 7.514 | 3.712 |
| Letbanedrift | | | | | | | |
| Indtægter | -45.271 | -48.302 | -48.302 | -48.302 | -48.302 | -3.031 | -1.198 |
| Operatørudgifter | 177.198 | 187.430 | 188.610 | 189.819 | 191.636 | 10.232 | 3.982 |
| Administration | 2.688 | 2.879 | 2.879 | 2.879 | 2.879 | 191 | 110 |
| Letbanesekretariat | 467 | 486 | 486 | 486 | 486 | 19 | 18 |
| Billetkontrol | 472 | -27 | -27 | -27 | -27 | -499 | 51 |
| Rejsekort | 3.355 | 3.276 | 3.181 | 2.162 | 2.147 | -80 | 134 |
| Øvrige driftsudgifter | 1.798 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 602 | - |
| Letbanedrift i alt | 140.707 | 148.142 | 149.227 | 149.417 | 151.219 | 7.435 | 3.097 |
| Togdrift | | | | | | | |
| Indtægter | -20.896 | -22.638 | -22.638 | -22.638 | -22.638 | -1.742 | -588 |
| Operatørudgifter | 75.225 | 78.141 | 78.541 | 78.541 | 78.541 | 2.916 | 761 |
| Administration | 1.135 | 973 | 973 | 973 | 973 | -162 | 47 |
| Billetkontrol | -280 | -212 | -212 | -212 | -212 | 68 | 47 |
| Rejsekort | 1.333 | 1.788 | 2.730 | 1.244 | 1.108 | 455 | - |
| Investeringstilskud | 15.919 | 16.007 | 18.307 | 18.307 | 18.307 | 88 | - |
| Øvrige driftsudgifter | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | - | - |
| Togdrift i alt | 73.136 | 74.759 | 78.401 | 76.915 | 76.779 | 1.623 | 266 |
| Øvrige | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 2.777 | 3.052 | 1.238 | 1.238 | 1.238 | 275 | 46 |
| Øvrige i alt | 2.777 | 3.052 | 1.238 | 1.238 | 1.238 | 275 | 46 |
| Årets drift | 635.771 | 650.703 | 658.858 | 653.865 | 654.864 | 14.932 | 13.743 |
| Bestillerbidrag | -635.771 | -650.703 | -658.858 | -653.865 | -654.864 | -14.932 | |

For busdriftens operatørudgifter er der et lille fald i omkostningerne, hvilket skyldes en EL pulje på 5,6 mio. kr. i budget 2024 som ikke er budgetteret i 2025. I budget 2025 er der en stigning i køreplantimer på 3.507 timer svarende til en forventet omkostning på 2,2 mio. kr.

Der er, som følge af priser i vognmandsudbud samt indeksfremskrivning, en stigning i vognmandsbetalingen på Siddende Patientbefordring i forhold til budget 2024.

Der er på nuværende tidspunkt varslet mulige besparelser for 27 mio. kr. som ikke er indregnet i budget 2025 for den Siddende Patientbefordring.

I Trafikselskabet opskrives budget 2025 med 0,5 mio. kr. vedrørende husleje på Aarhus Rutebilstation for 2024. Herudover er udgifter til Aarhus Rutebilstation opskrevet med huslejeudgiften i 2025.

Bilag 1 - Opdateret business-case (nov 2023)

| Oprindeligt Rejsekort budget | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Sum 2023 - 2034 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 |
| 1 | Investering i alt | 40.301.000 | 6.576.000 | 6.275.000 | 6.099.000 | 6.029.000 | 8.552.000 | 6.106.000 | 438.000 | 226.000 | - | - | - |
| 2 | Abonnements betaling Rejsekort | 499.492.000 | 36.062.000 | 37.744.000 | 38.876.000 | 39.654.000 | 40.447.000 | 41.256.000 | 42.081.000 | 42.923.000 | 43.781.000 | 44.657.000 | 45.550.000 |
| 3 | Drift og vedligehold af udstyr i busser og Letbane | 191.794.000 | 15.794.000 | 14.334.000 | 14.764.000 | 15.060.000 | 15.361.000 | 15.668.000 | 15.981.000 | 16.301.000 | 16.627.000 | 16.960.000 | 17.299.000 |
| 4 | Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter | 56.074.000 | 4.344.000 | 4.213.000 | 4.339.000 | 4.426.000 | 4.515.000 | 4.605.000 | 4.697.000 | 4.791.000 | 4.887.000 | 4.985.000 | 5.085.000 |
| | Nuværende budget | 787.661.000 | 62.776.000 | 62.566.000 | 64.078.000 | 65.169.000 | 68.875.000 | 67.635.000 | 63.197.000 | 64.241.000 | 65.295.000 | 66.602.000 | 67.934.000 |
| Budget Nationalt Digitalt Rejsekort og Ikke Digital Løsning | | | | | | | | | | | | | |
| | Sum 2023 - 2034 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 |
| 1 | Investering i alt | 40.176.000 | 6.451.000 | 6.275.000 | 6.099.000 | 6.029.000 | 8.552.000 | 6.106.000 | 438.000 | 226.000 | - | - | - |
| 5 | Abonnements betaling Nyt Digitalt Rejsekort | 380.846.000 | 36.643.000 | 36.271.000 | 39.252.000 | 38.022.000 | 38.249.000 | 27.351.000 | 27.294.000 | 27.313.000 | 27.257.000 | 27.277.000 | 27.757.000 |
| 6 | Drift og vedligehold af udstyr i busser og Letbane | 51.883.000 | 13.791.000 | 14.334.000 | 14.764.000 | 7.530.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 |
| 7 | Gennemfaktureringsregne for den ikke digitale løsning og omstillingsbidrag | 70.968.000 | - | 12.296.000 | 14.291.000 | 7.294.000 | 11.440.000 | 3.450.000 | 3.519.000 | 3.589.000 | 3.661.000 | 3.734.000 | 3.809.000 |
| 5 | Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter | 55.239.000 | 3.509.000 | 4.213.000 | 4.339.000 | 4.426.000 | 4.515.000 | 4.605.000 | 4.697.000 | 4.791.000 | 4.887.000 | 4.985.000 | 5.085.000 |
| 8 | Projektorganisation | 4.430.000 | - | 1.000.000 | 1.000.000 | 1.430.000 | 1.000.000 | - | - | - | - | - | - |
| 9 | Installation af Ikke digital løsning, samt afmontering af nuværende Rejsekortudstyret | 7.570.000 | - | 1.080.000 | 2.280.000 | 4.210.000 | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 | Estimerede renter 5% og afdrag Kommunekredit, samt Midttrafiks kassekredit | 82.368.000 | - | 1.250.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | 13.369.000 | 22.529.000 | 10.992.000 | 10.534.000 | 10.076.000 | 9.618.000 | - |
| 11 | Nyt ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan, afdrages i 2027 og 2028 | - | 7.258.000 | 10.887.000 | 10.000.000 | - | -14.072.500 | -14.072.500 | - | - | - | - | - |
| | Udgifter i alt National Digitalt Rejsekort, samt Ikke Digital Løsning | 693.480.000 | 67.652.000 | 87.606.000 | 94.025.000 | 70.941.000 | 63.235.500 | 50.151.500 | 47.123.000 | 46.636.000 | 46.064.000 | 45.797.000 | 36.834.000 |
| 12 | Finansiering Kommunekredit og Midttrafiks kassekredit | -67.958.000 | -7.258.000 | -25.000.000 | -29.900.000 | -5.800.000 | - | - | - | - | - | - | - |
| | Inkl. Lån Kommunekredit og kassekredit | 625.522.000 | 60.394.000 | 62.606.000 | 64.125.000 | 65.141.000 | 63.235.500 | 50.151.500 | 47.123.000 | 46.636.000 | 46.064.000 | 45.797.000 | 36.834.000 |
| | Businesscase Midttrafik National Digitalt Rejsekort, samt Ikke Digital Løsning | -162.139.000 | -2.382.000 | 40.000 | 47.000 | -28.000 | -5.639.500 | -17.483.500 | -16.074.000 | -17.605.000 | -19.231.000 | -20.805.000 | -31.100.000 |

Priserne er løbende og baseret på forventet regnskab 2023

Noter:

1. Renter og afdrag på nuværende Rejsekort lån hos Kommunekredit, samt tilbagebetaling af ansvarlig lån
2. Nuværende fremskrevet abonnementsbetaling til Rejsekort.
3. Drift og vedligehold af udstyr i busser og Letbane (gennemfaktureringer som i første omgang indkøbes af Rejsekort og efterfølgende faktureres til Midttrafik uden overhead)
4. Gebyrer, køb og salg af Rejsekort, distribution af Rejsekort, Datalinje mv.
5. Abonnementsbetaling til RKR ved implementering af Nationalt Digitalt Rejsekort (NDR).
6. Gennemfaktureringer på drift og vedligehold på udstyr i busser og Letbane inkl. Rejsekort besparelser.
7. Budget for gennemfaktureringer i forbindelse med den ikke digitale løsning, samt finansiering af Rejsekorts udviklingsaktiviteter og dobbeltdrift. Rejsekort optager ansvarlig lån i trafikvirksomhederne, som tilbagebetales ved Rejsekorts indtægter fra trafikvirksomhederne.
8. Projektorganisation i forbindelse med afledte omkostninger.
9. Midttrafiks egne omkostninger i forbindelse med installation af den ikke digitale løsning, samt nedtagning af blå punkter mv. (RVM, validatorer og Wlan). Herudover udgifter til projektledelse.
10. Midttrafik forventer at optage lån, samt afregne renter for i alt 82,4 mio. kr. I businesscasen anslås omkostningerne til lån fra Kommunekredit til 5%.
11. Nyt ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan i forbindelse med investeringen, som igen afdrages i 2027 og 2028.
12. Finansiering Kommunekredit og Midttrafiks Kassekredit.

Bilag 2 - Opdateret business-case (maj 2024)

| Budget Rejsekort som app og Ikke Digital Løsning | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 |
| Drift : | | | | | | | | | | | | |
| 1 Abonnement | 36.643.012 | 37.329.000 | 38.964.000 | 37.531.000 | 37.484.000 | 39.208.000 | 28.748.000 | 28.843.000 | 28.863.000 | 28.807.000 | 28.828.000 | 29.308.000 |
| 2 Drift og vedligehold af udstyr i busser og Letbane | 13.393.593 | 14.334.000 | 14.764.000 | 7.530.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 | 183.000 |
| 3 Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter | 3.428.723 | 4.213.000 | 4.339.000 | 4.426.000 | 4.515.000 | 4.605.000 | 4.697.000 | 4.791.000 | 4.887.000 | 4.985.000 | 5.085.000 | 5.187.000 |
| 4 Drift af ny ikke-digitalt løsning | | | | 3.316.000 | 3.382.000 | 3.450.000 | 3.519.000 | 3.589.000 | 3.661.000 | 3.734.000 | 3.809.000 | 3.885.000 |
| Drift i alt | 53.465.327 | 55.876.000 | 58.067.000 | 52.803.000 | 45.564.000 | 47.446.000 | 37.147.000 | 37.406.000 | 37.594.000 | 37.709.000 | 37.905.000 | 38.563.000 |
| Investering: | | | | | | | | | | | | |
| 5 Investering nuværende rejsekort | 6.490.938 | 6.293.000 | 6.093.000 | 6.025.000 | 7.970.000 | 6.106.000 | 438.000 | 226.000 | - | - | - | - |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning: | | | | | | | | | | | | |
| 6 Køb af validatorer | - | 10.685.000 | 12.290.000 | | | | | | | | | |
| 7 Ekstern projektorganisation (Rejsekort & Rejseplan A/S) | | | | 3.978.000 | 8.058.000 | | | | | | | |
| 8 Projektorganisation Midttrafik | - | 1.608.000 | 862.000 | 960.000 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 Installation af Ikke digital løsning, samt afmontering af nuværende Rejsekortudstyr | - | - | 8.838.000 | 5.223.000 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10 Estimerede renter 5% og afdrag Kommunekredit, samt Midttrafiks kassekredit | - | 305.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | 12.080.000 | 20.080.000 | 19.680.000 | 9.200.000 | 8.800.000 | 8.400.000 | - | - |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning i alt | | 12.598.000 | 23.990.000 | 12.161.000 | 20.138.000 | 20.080.000 | 19.680.000 | 9.200.000 | 8.800.000 | 8.400.000 | - | - |
| Investering i alt | 6.490.938 | 18.891.000 | 30.083.000 | 18.186.000 | 28.108.000 | 26.186.000 | 20.118.000 | 9.426.000 | 8.800.000 | 8.400.000 | - | - |
| Rejsekort i alt | 59.956.265 | 74.767.000 | 88.150.000 | 70.989.000 | 73.672.000 | 73.632.000 | 57.265.000 | 46.832.000 | 46.394.000 | 46.109.000 | 37.905.000 | 38.563.000 |
| 11 Forskudt finansiering | | -12.200.000 | -23.990.000 | -5.820.000 | -4.798.000 | -5.796.000 | 5.932.000 | 17.409.000 | 18.901.000 | 10.362.000 | | |
| Bestillerbidrag | 59.956.265 | 62.567.000 | 64.160.000 | 65.169.000 | 68.874.000 | 67.836.000 | 63.197.000 | 64.241.000 | 65.295.000 | 56.471.000 | 37.905.000 | 38.563.000 |
| 12 Ansvarligt lån Rejsekort - medtages ikke i driften | -7.257.725 | -10.886.588 | -10.002.634 | - | 9.072.157 | 12.406.368 | 3.334.211 | 3.334.211 | | | | |

- 1 Abonnementsbetaling til RKRK ved implementering af Nationalt Digitalt Rejsekort (NDR), samt markedsføringsindsats.
- 2 Gennemfaktureringer på drift og vedligehold på udstyr i busser og Letbane inkl. Rejsekort besparelser.
- 3 Gebyrer, køb og salg af Rejsekort, distribution af Rejsekort, Datalinje mv.
- 4 Drift af den ikke-digitale løsning
- 5 Renter og afdrag på nuværende Rejsekort lån hos Kommunekredit, samt tilbagebetaling af ansvarlig lån
- 6 Indkøb af validatorer til bus og perroner (den ikke-digitale løsning)
- 7 Finansiering af særlige projektressourcer
- 8 Intern projektledelse (bl.a. frikøb af nøglemedarbejdere, ekstraordinær markedsføring og hjemtagelse af Rejsekort Kundeservice)
- 9 Midttrafiks egne omkostninger i forbindelse med installering af den ikke digitale løsning, samt nedtagning af blå punkter mv. (RVM, validatorer og Wlan).
- 10 Midttrafik forventer at optage lån, samt afregne renter. I businesscasen ansås omkostningerne til lån fra Kommunekredit til 5%.
- 11 For at påvirke bestillerens økonomi, forskydes merudgifter i forhold til bestillerens oprindelige rejsekort budget
- 12 Midttrafik yder lån til Rejsekort & Rejseplan, som ikke påvirker driften eller bestillerens økonomi.

Opdateret business-case for udviklingen af nationalt digitalt Rejsekort og ikke-digital løsning

Søren Nymarks Vej 3
8270 HøjbjergTlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

09 okt. 2023

Journalnr.:
1.1.4-13971-2023Sagsbehandler:
Niels La Cour ViumE-mail:
nlm@midttrafik.dk**Resume**

For et år siden, blev Midttrafiks bestyrelse præsenteret en business-case vedrørende det kommende nationale digitale Rejsekort. Forudsætninger for den oprindelige business-case er ændret, herudover er den også blevet udvidet til også at indeholde en ikke-digital løsning, hvilket påvirker Midttrafiks lånebehov.

Sagsfremstilling

Rejsekort & Rejseplan A/S skal på vegne af selskabets ejere – trafikvirksomhederne – anskaffe, idriftsætte og levere én samlet national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Det vil være i form af dels en digital tjeneste, som brugere kan tilgå via mobile enheder, og dels en ikke-digital løsning til de nuværende Rejsekort-kunder, der ikke har mulighed for at anvende Rejsekort via en mobil enhed.

De nye løsninger muliggør, at selskabet kan udfase det nuværende meget omkostningstunge Rejsekortsystem og infrastruktur i form af de blå punkter. Den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste vil skulle dække hele Danmark og inkluderer – når den er fuldt udrullet – alle standard-billetprodukter. Kommercielle produkter fra trafikvirksomhederne og øvrige tilsluttede mobilitetsudbydere tilbydes en tilknytning til løsningen.

Målet er at gøre den kollektive mobilitet sømløs og intuitiv med integreret planlægning, reservation og billetkøb samlet ét sted. En styrket realtids-trafikinformation skal gøre det nemmere at benytte kollektiv transport, specielt når rejsen har flere skift, og når der opstår uventede situationer med forsinkelser, aflysninger, sporændringer m.m. Det er således vigtigt, at den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste bidrager til at reducere en række af de kendte kundebarrierer for at bruge den kollektiv transport.

Nedenstående figur på næste side, viser produktudviklingen i de kommende år

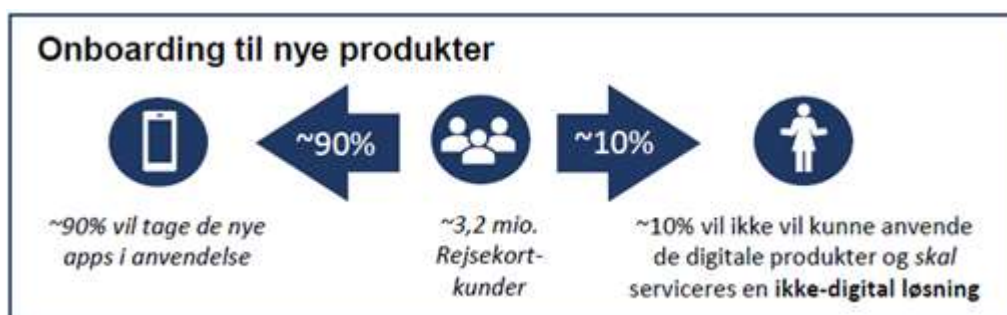


Figur 1 – Produktudviklingen de kommende år

Det er planen, at den nye trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i perioden fra 2022 til 2026. Det indbefatter at ca. 3 mio. rejsekortkunder skal tilbydes at flytte fra en kendt platform til en ny digital løsning. Dette kommer til at foregå i fire hovedfaser, som strækker sig frem til 2026, hvor de blå punkter fjernes og den fulde gevinst ved projektet, realiseres.

Projektet befinder sig aktuelt i hovedfase 1, som er blevet lettere revideret, hvor der fokuseres på en hurtig lancering af et digitalt rejsekort på mobilen og en fremrykket udvikling af den nye ikke-digitale løsning.

Udvikling og implementering af en ny ikke-digital inkluderer i fase 1, da dette vil muliggøre en hurtigere udfasning af det eksisterende Rejsekortsystem end oprindeligt planlagt, hvilket har en mærkbar positiv påvirkning på strategiens business case.



Figur 2 – Migreringen fra Rejsekort til de nye produkter

Ud af godt 3,2 mio. Rejsekortkunder på landsplan, er forventningen at 90% vil migrere til enten det kommende digitale Rejsekort, eller til den netop lancerede RejseBillet. De sidste 10% af Rejsekortkunderne, forventes at blive brugere af den kommende ikke-digitale løsning.

RejseBillet

En app hvor kunden køber sin billet inden rejsen påbegyndes og betaler med MobilePay eller betalingskort. Den fremrykkede lancering af et digitalt rejsekort på mobilen, resulterede i at den gik i luften den 23. august 2023.

RejseBillet rummer endnu ikke alle de planlagte funktioner, til trods for at det kun muligt at købe billetter til enkelte rejser og pendlerkort, har billet-salget har levet op til forventningerne. Der er på halvanden måned oprettet over solgt næsten 35.000 billetter og 822 Pendlerkort, hvilket har resulteret i en omsætning på 2,1 mio. kr.

Del 2. af RejseBillet projektet, skal efter planen gå i luften den 4. december 2024, hvor det så bliver muligt for at købe Ungdomskort og Eventbilletter i RejseBillet appen, så det f.eks. bliver muligt at købe Midttrafiks dagsbillet.

Digitalt Rejsekort

En app, hvor kunden checker ind ved rejsens start og ud ved rejsens afslutning. Prisen beregnes når rejsen afsluttes, som det kendes fra det nuværende Rejsekort, hvilket baseres på GPS-data.

Det bliver ikke nødvendigt at tjekke ind ved skift mellem transportmikkedigitale løsninger undervejs, som det er tilfældet ved det nuværende Rejsekort. Med det digitale Rejsekort forsvinder det nuværende plastikkort og standerne til tjek ind og tjek ud.

Det digitale Rejsekort vil blive sat på markedet i 2024 med gradvis indfasning af de nuværende Rejsekort kundetyper, som voksen, pensionist, handicap etc.

Den ikke-digitale løsning

Løsningen er baseret på kontaktløs betaling (NFC), hvor kunden enten kan bruge sit eget token (f.eks. en nøglebrik), et Rejsekortlignende kort eller sit kreditkort til at check ind med. Til forskel fra det nuværende Rejsekortsystem, er der ikke længere en check ind og check ud funktion, kunden skal derimod på en skærm vælge hvor mange zoner de ønsker at rejse, og herefter bippe deres kort på en validator, og ikke foretage sig noget når rejsen er slut.

Det bliver også muligt at købe rejser på forhånd, meget klippekortslignende, så det f.eks. er muligt at købe 10 stk. 2-zoners rejser, hvor kunden så bipper deres kort, hver gang de ønsker at bruge et "klip". Løsningen understøtter også periodekort, samt mulighed for at have en automatisk genoptankningsaftale hvis man vælger en personlig profil.

For kunderne vil det fremadrettet være muligt at købe billetter og fylder rejser på sit kort via webshop eller eksisterende Rejsekort-salgssteder.

Dertil kommer der en endnu ikke defineret løsning, som muliggør chaufførbetjent billetsalg i bussen.

Nuværende status

Der findes i dag findes ~19.000 blå check ind og check ud standere på landsplan, og rundt regnet 3,3 mio. Rejsekort i omløb. Kontantsalget i busserne, som også er baseret på Rejsekort, har ca. 3 mio. transaktioner om året, og en omsætning på 95 mio. kr.

Det er forventningen, at ca. 2,7-3 mio. af de nuværende 3,3 mio. kortkunder, kommer til at blive digitale Rejsekortkunder i fremtiden, mens 300.000-400.000 af de nuværende kortkunder, kommer til at blive ikke-digitale rejsekortkunder.

Det skyldes en forventning om, at de digitale produkter ikke vurderes at være egnet til disse kunder, f.eks. hvis de ikke har adgang til en smartphone eller kreditkort, er digitalt utrygge eller specifikt ønsker at være anonyme.

Paralleldrift af udstyr i overgangsperioden

Der vil i overgangsperioden være nyt og gammelt Rejsekort udstyr i bus, på stoppested og perronperron/ stationsområder.

For at reducere omkostninger genbruges strømkabling, hvor det er muligt, hvilket betyder, at det nye kortlæser udstyr vil erstatte nogle standere og stå "side om side" med det eksisterende. Ydermere er det eksisterende Rejsekort udstyr oftest placeret optimalt ift. bussens indgange, hvorfor en anden placering af det nye udstyr ikke vil sikre det optimale flow for kunderne.

Fra et kundeperspektiv betyder det, at der i overgangsperioden vil være færre af de nuværende Rejsekort check ind/ud standere end i dag, hvilket skal balanceres med reduktionen i antallet af nuværende Rejsekort kunder i takt med, at de tager det digitale Rejsekort i brug.

Projektets økonomi

Bemærk at der i følgende afsnit omhandlende projektets økonomi og finansiering, er taget udgangspunkt i tal fra Midttrafiks forventede regnskab 2023 og budget 2024, herefter er de fremskrevet med 2% årligt.

Midttrafiks bestyrelse blev den 4. november 2022, fremlagt en business-case for udviklingen af fremtidens Rejsekort, der ville kræve en investering på 331 mio. kr. i 2021 priser¹, som på sigt ville give Midttrafik en årlig besparelse på 20-25 mio. kr.² samt færdiggørelsen af afdrag på gamle lån vedrørende Rejsekortudstyr.

¹ Bilag 3 – Baggrund og strategi, side 2.

² Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app

De økonomiske forudsætninger i den oprindelige business-case, har vist sig ikkeholdbare. Strategien er blevet dyrere, delvist som følge af den valgte ikke-digital løsning, samtidig med at udgifterne til udvikling og drift, har vist sig højere end først antaget. Den samlede økonomi i projektet er gået fra 331 mio. kr.³ til 496 mio. kr.⁴, hvoraf Midttrafiks andel er gået fra 26,5 mio. kr. til 39,7 mio. kr., svarende til 8,8%, foruden det som RKRP direkte gennemfakturerer til Midttrafik.

Dette har to afledte konsekvenser, det samlede finansieringsbehov er steget, og gevinsten i den oprindelige business-case er formindsket, men dog stadig positiv. Det betyder helt konkret, at Midttrafik nu har et finansieringsbehov på 68 mio. kr.⁵ mod tidligere 49 mio. kr.⁶.

De fordeler sig på 20 mio. kr. vedrørende udviklingen af MaaS, 25,8 mio. kr. til udviklingen af den ikke-digitale løsning, herunder afledte omkostninger ved nedtagning af eksisterende Rejsekortudstyr, opsætning af nyt samt intern projektledelse. Endelig 22,2 mio. kr. som et lån til Rejsekort, der tilbagebetales i 2027-2028.

Det udvidede omfang af den opdaterede business-case, betyder også at besparelsen i den oprindelige business-case på 20-25 mio. kr.⁷, nu lyder på i gennemsnit 18,2 mio. kr.⁸ i perioden 2028-2032, og 31,5 mio. kr.⁹ årligt fra 2033 og frem, når Midttrafik har færdigafdraget gamle lån vedrørende Rejsekortudstyr.

Der er stadigvæk en del ubekendte faktorer i projektet, som giver en væsentlig usikkerhed om forudsætningerne for overholdelsen af projektet samlede økonomiske ramme. F.eks. at den ikke-digitale løsning ikke rummer en løsning for chaufførbetjent billetsalg, så eventuelle udviklings- og udstyrsomkostninger hertil, er ikke indregnet i projektet økonomi.

Selve projektets økonomi, beror på at den opstillede tidsplan for implementeringen af RejseBillet, Digitalt Rejsekort og ikke-digitale løsning, overholdes. RKRP vurderer selv, at projektet bør betragtes som et højrisikoprojekt, da tidsplanen betragtes som stram med en begrænset buffer for uforudsete hændelser. Projektet kræver derfor et relativt uproblematisk forløb, hvis plan og økonomi skal overholdes. Dertil er tids- og aktivitetsplan stram pga. hårde deadlines for Rejsekortsystemets nedlukning.

Projektets finansiering

³ Bilag 3 – Baggrund og strategi, side 2.

⁴ Bilag 3 – Baggrund og strategi, side 4.

⁵ Bilag 2 - Opdateret business-case, side 1.

⁶ Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app

⁷ Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app

⁸ Bilag 2 - Opdateret business-case

⁹ Bilag 2 - Opdateret business-case

For ikke at påvirke Midttrafiks bestillers økonomi, bliver investeringen i fremtidens Rejsekort, herunder den ikke-digitale løsning, finansieret gennem en kombination af låneoptag hos Kommunekredit, samt med træk på Midttrafiks kassekredit.

Tidligere har bestyrelsen godkendt, at Midttrafik låner op til 62,4 mio. kr.¹⁰ ved Kommunekredit, men som følge af den ændrede business-case, er behovet steget med 5,6 mio. kr. til 68 mio. kr.¹¹, grundet de øgede omkostninger til den ikke-digitale løsning, samt øgede udgifter til udvikling og drift.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har givet Midttrafik dispensation til i perioden 2023-2025 at kunne foretage låneoptag for op til 40 mio. kr. af den samlede lånepulje på 550 mio. kr. I 2025 skal der søges dispensation vedr. 2026-2028 og i 2028 kan søges for perioden 2029-2031 afhængig af trækket på den samlede afsatte lånepulje på 550 mio. kr., hvoraf Midttrafiks lånepulje er på 89 mio. kr.¹²

Administration vil derfor indstille, at bestyrelsen godkender at Midttrafik kan, hvis behovet opstår, ansøge Indenrigs- og boligministeriet om yderlig dispensation til at optage lån for de resterende 49 mio. kr. i perioden 2026-2031.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender den opdaterede business-case, plus optagelsen af lån for op til 89 mio. kr. i forbindelse med den nye Rejsekort løsning.

Bilag

Bilag 1 - Sagsfremstilling vedr. beslutninger til strategien - Rejsekort Rejseplan AS okt. 2023

Bilag 2 - Baggrund og strategi

Bilag 3 - Notat RR-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app

Bilag 4 - Ansøgning om lånedispensation til ny national MaaS-app

Bilag 5 - Finansieringsmodel opdateret NDR og IDL

¹⁰ Bilag 4 - Indstilling RK-strategi og finansiering af ny rejsekortrejseplan app

¹¹ Bilag 2 - Opdateret business-case, side 1.

¹² Bilag 5 - Ansøgning om lånedispensation til ny national MaaS-app

Bilag 4 - Status på de fem hovedspor i projekt Midttrafik i RejseBillet og Rejsekort

Modtager Bestyrelsen
Udarbejdet af Niels La Cour Vium
Cc
Emne Status på de fem hovedspor i projekt Midttrafik i RejseBillet og Rejsekort

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

30. maj 2024

Journalnr.:
1.1.6-12708-2023

Kontaktperson:
Niels La Cour Vium

E-mail:
nlm@midttrafik.dk

Status på de fem hovedspor i projekt Midttrafik i RejseBillet og Rejsekort

RejseBillet

Kvaliteten af den nationale pendant til Midttrafik app, RejseBillet, har siden sin oprindelige lancering i august 2023, været støt stigende. Selvom trafik-selskaberne stadig har en del udviklingsønsker til den, er RejseBillet efterhånden tæt på at nærme sig et niveau, hvor den udgør et reelt alternativ til trafik-selskabernes egne billetteringsapps, herunder Midttrafik app.

Den største enkeltstående udfordring er understøttelse af salget af Ungdomskort, hvor der afventes en større opdatering af RejseBillet i starten af juni, som forhåbentlig står styr på de sidste udeståender relateret hertil. Aktuelt er der ingen trafik-selskaber som har turde åbne op for salget af ungdomskort på RejseBillet, og de fleste, herunder Midttrafik, forventer først at åbne op for salget heraf i efteråret 2024.

Der kommer der en større grafisk overhaling til RejseBillet i løbet af efteråret 2024, og herefter er det forventningen at kvalitetsniveau og kundeoplevelsen ved at benytte appen, er så tilfredsstillende, at Midttrafik kan begynde at planlægge efter at RejseBillet fuldt ud kan afløse Midttrafik app engang i løbet af 2025.

Rejsekort som app

Den digitale afløser til det nuværende fysiske rejsekortsystem, Rejsekort som app, er lige nu ved at blive testet i en åben betatest, hvor 60.000 danskere medvirker til at kvalitetsteste løsningen, herunder fintuning af appens rutegenkendelse samt indtægtsdeling mellem trafikvirksomhederne.

Indtil videre er resultaterne af betatesten meget positive, en brugerundersøgelse viser at brugerne generelt er mere tilfredse med Rejsekort som app end det fysiske rejsekort. Kunderne fremhæver særligt en større grad af prisgennemskuelighed, at de slipper for at tjekke ind når man skifter transportmiddel og at det generelt gør det lettere at rejse med kollektiv trafik, f.eks. fordi de ikke behøver at have et fysisk kort med sig på farten.

Betatesten løber helt frem til den endelige lancering af Rejsekort som app, hvilket forventeligt sker medio juni 2024, hvorefter der vil være adgang for alle over 18 år, inkl. alderspensionister. Årsagen til at børn ikke kan benytte Rejsekort som app i første omgang, skyldes børn ikke må stifte gæld, hvorfor Rejsekort & Rejseplanen A/S er i gang med at få implementeret en løsning, hvor forældre eller en værge i stedet skal hæfte for gælden. Det forventes at børn kan benytte Rejsekort som app fra foråret 2025.

Den ikke-digitale løsning (foreløbig arbejdstitel)

Den kommende ikke-digitale løsning (IDL), som er det ikke app-baserede alternativ til de kunder som enten har svært ved digitale produkter, eller dem som aktivt fravælger dem, befinder sig lige nu på et tidligt stadie i projektforløbet.

Aktuelt har RKRK taget hul på de første kravspecifikationer, henholdsvis for hardware og software til den ikke-digitale løsning. De to øvrige arbejdsplaner under IDL, billetmedier og internet, er kun lige påbegyndt.

Softwareudbuddet løb ind i uforudsete problemer, da RKRK i første omgang valgte at lave en direkte tildeling af udbuddet til Netcompany, på baggrund af en eksisterende rammeaftale. Dette kom der imidlertid en klage over, som fik medhold, hvilket betød at RKRK IT-rammeaftale blev ophævet, og at softwaredelen af IDL skal i udbud igen. Kammeradvokaten er inddraget i processen og RKRK forventer ikke at det medfører forsinkelser i projektet.

Som led i hardwareudbuddet, har trafikskaberne med meget kort frist skulle melde ind hvor mange validatorer de ønsker at bestille til 1. leveringsrunde, hvor Midttrafik har valgt at tage udgangspunkt i én validator pr. bus/perron. Midttrafiks behov for IDL bus-validatorer topper ifm. køreplansskifte 2026, hvor der er behov for 895 validatorer til bus, uden at tælle reserveenheder med. I første omgang er der dog kun bestilt ind til behovet ifm. køreplansskifte 2025, hvor behovet er på 824 enheder, da enhederne skal installeres i de nye busser, før afmonteringen kan påbegyndes i de busser som udgår. Dette efterlader et udækket restbehov på 71 enheder til køreplansskifte 2026, hvor det i første omgang vil blive undersøgt om det er muligt at låne validatorer af de andre trafikskabers reserver, alternativt må de til nøds efterbestilles ved leverandøren.

Sammenlagt løber bestillingen op i 21,4 mio. kr. inkl. en risikobuffer på 30% og moms. I forhold til den oprindelige business-case, er der ingen nævneværdige økonomiske ændringer. Der er bestilt lidt flere validatorer beregnet til stationer, da RKRK ikke havde inkluderet Lemvigbanen i den oprindelige business-case, dette opvejes dog af at der bestilles færre monteringskits, da de ikke er nødvendige til reserveenheder. De øvrige trafikskaber har ligeledes valgt en konservativ tilgang til bestillingen af udstyr, og har kun bestilt det mest nødtørftige udstyr, 1 validator pr. bus/perron.

Efter den indledende levering, er leverandøren forpligtet til at kunne levere op til 100 ekstra validatorer med en måneds varsel (på landsplan), så hvis der opstår behov for flere validatorer, burde det relativt hurtigt kunne imødekommes.

Fremtidens chaufførbetjente billetsalg

Rejsekort & Rejseplan A/S har på trafiksekskabernes initiativ, nedsat en arbejdsgruppe under deres paraply, som skal tilvejebringe en afløser for det nuværende chaufførbetjente billetsalg. Det nuværende system er baseret på rejsekortsystemet, hvorfor det står til at blive udfaset sammen med de blå punkter, efter planen medio 2026.

Foreløbigt har RKRK initieret en analysefase, hvor trafiksekskaberne er inddraget til at belyse fem forskellige løsningsforslag, hvor de enkelte løsninger skal vurderes på bl.a. tidsforbrug, både administrativt og i salgssituationen, samt omkostninger og anskaffelsespris.

Løsning 1 er en model hvor busoperatørerne printer billetter via IDL webshoppen, og sælger disse papirbilletter med en QR kode påtrykt, hvorefter kunden skanner QR koden på IDL validatoren i bussen og derved har en aktiv billet.

Løsning 2 baserer sig på anvendelsen af en-gangs papkort med en indbygget NFC-chip. En busoperatør vil kunne logge ind i IDL-webshop og bestille et antal billetter af den ønskede type (antal zoner, passagertype, område). De kan så sælges til passagerne, som så scanner billetten på IDL validatoren i bussen, for at aktivere dem.

Løsning 3 er hvor buschaufførerne bliver udstyret med en mindre digital enhed der kan printe en billet, f.eks. noget der minder om en håndholdt dankortterminal. Billetten vil skulle indeholde en QR-kode, men hvis billetten altid udstedes som aktiv, behøver validatoren ikke have en QR kode læser til aktivering af billetten. Så vil QR koden alene skulle bruges til skanning ifm. billetkontrol.

Løsnings 4A baserer sig på anvendelse af en tablet hos chaufføren, som sammen med en printer ville kunne udstede billetter. Chaufføren vil via tabletten kunne logge ind, gennemføre køb og herefter printe den købte billet. Da billetten allerede er aktiv i det den bliver printet, skal billetten således ikke aktiveres på en validator og købet afsluttes for kunden i mødet med chaufføren.

Løsning 4B er en variant af 4A, hvor chaufføren anvender en tablet til at udstede billetter, men i stedet for at printe dem, så har chaufføren en stak billetter, med på forhånd påtrykte QR koder, som på købstidspunktet kobles til en billet. Dvs. når chaufføren får udleveret billetterne inden kørslen

starter, så repræsenterer billetterne endnu ingen værdi, det får de først når de online er koblet til et produkt.

Udfasning af rejsekortsystemet

En nylig nedsat arbejdsgruppe, med repræsentanter fra alle danske trafik-selskaber, er netop begyndt arbejdet med at planlægge udfasningen af det fysiske rejsekortudstyr, som der efter planen bliver slukket for i løbet af sommeren 2026.

Den første opgave har bestået i at udvikle og sikre relevante kriterier samt mulige supplerende kriterier, som kan understøtte et datadrevet beslutningsgrundlaget, til når RKRPs bestyrelse skal om et års tid træffe en beslutning om hvorvidt kontrakten vedr. Rejsekortsystemet skal opsiges. Det handler både om at sikre at en kritisk volumen af Rejsekortkunder er konverteret og anvender de nye løsninger som RejseBillet og Rejsekort som app, men også at de nye løsninger er succesfuldt lanceret og driftsstable.

Dernæst er det planen at arbejdsgruppen skal fokusere på udarbejdelsen af en plan for udfasningen af udstyret, herunder en bæredygtig bortskaffningsstrategi, så det f.eks. sikres at ikke-ibrugtagne rejsekort (rå plastik-kort med NFC-chips indbygget), kan genbruges i den ikke-digitale løsning.

Bilag 1

Forventet regnskab 1

Juni 2024

2024

Indhold

| | |
|---|-----------|
| 1. Forventet regnskab 1 2024 | 3 |
| 1.1 Midttrafiks samlede indtægter | 5 |
| 1.2 Busdrift | 5 |
| 1.3 Flextrafik | 9 |
| 1.4 Letbanedrift | 10 |
| 1.5 Togdrift | 11 |
| 1.6 Øvrige fællesudgifter | 12 |
| 1.7 Likviditet | 13 |
| 2. Byrdefordeling af forventet regnskab | 15 |
| 2.1 Byrdefordeling af nettotilskud | 15 |
| 2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter | 16 |
| 2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter | 20 |
| 2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter | 22 |
| 2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter | 22 |
| 2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter | 23 |
| 2.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort | 24 |
| 3. Forventet regnskab for den enkelte bestiller | 25 |
| 3.1 Favrskov Kommune | 26 |
| 3.2 Hedensted Kommune | 27 |
| 3.3 Herning Kommune | 28 |
| 3.4 Holstebro Kommune | 29 |
| 3.5 Horsens Kommune | 31 |
| 3.6 Ikast-Brande Kommune | 32 |
| 3.7 Lemvig Kommune | 33 |
| 3.8 Norddjurs Kommune | 34 |
| 3.9 Odder Kommune | 35 |
| 3.10 Randers Kommune | 36 |
| 3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune | 37 |
| 3.12 Silkeborg Kommune | 38 |
| 3.13 Skanderborg Kommune | 39 |
| 3.14 Skive Kommune | 40 |
| 3.15 Struer Kommune | 42 |
| 3.16 Syddjurs Kommune | 43 |
| 3.17 Viborg Kommune | 44 |
| 3.18 Aarhus Kommune | 45 |
| 3.19 Region Midtjylland | 47 |

1. Forventet regnskab 1 2024

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 1 (FR1 2024) er budget 2024 (B2024).

Forventningerne til Midttrafiks samlede udgifter i 2024 er nedjusteret med 50,7 mio. kr. til 1.971,5 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes et samlet indeksfald på 40,2 mio. kr.

Af de samlede driftsudgifter står 1.959,2 mio. kr. til byrdefordeling mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks driftsudgifter for året og byrdefordelingen til bestillerne skyldes forskudt finansiering af investering vedr. Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Udgifterne hertil belaster ikke bestillernes økonomi i 2024, da deres finansiering heraf forskydes til 2029-32. Dertil kommer Midttrafiks eget bidrag, som ikke byrdefordeles, til en del af udgifterne for letbanesekretariatet. Ift. den budgetterede byrdefordeling på 2.019,3 mio. kr. forventes således et resultat til byrdefordeling på 60,1 mio. kr.

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 - B2024 | | |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------|--------------|
| | | | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -676,9 | -713,3 | -719,6 | -6,3 | - |
| Operatørudgifter | 1.450,8 | 1.505,4 | 1.456,9 | -48,5 | -31,4 |
| Øvrige driftsudgifter | 66,5 | 74,5 | 84,7 | 10,2 | - |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 21,3 | 20,0 | 20,0 | -0,0 | - |
| Busdrift i alt | 861,7 | 886,6 | 841,9 | -44,7 | -31,4 |
| Flextrafik | | | | | |
| Indtægter | -22,4 | -28,0 | -25,2 | 2,8 | - |
| Operatørudgifter | 651,5 | 681,9 | 680,7 | -1,2 | -8,8 |
| NOP - Ny Optimeringsplatform | 5,6 | 6,8 | - | -6,8 | - |
| Flextrafik i alt | 634,7 | 660,7 | 655,5 | -5,2 | -8,8 |
| Letbanedrift | | | | | |
| Indtægter | -82,9 | -90,5 | -90,3 | 0,2 | - |
| Operatørudgifter | 295,2 | 320,7 | 320,7 | - | - |
| Øvrige driftsudgifter | 9,2 | 10,3 | 12,2 | 1,9 | - |
| Letbanesekretariat | 1,2 | 1,2 | 1,2 | - | - |
| Letbanedrift i alt | 222,6 | 241,6 | 243,7 | 2,1 | - |
| Togdrift | | | | | |
| Indtægter | -19,5 | -20,9 | -22,1 | -1,2 | - |
| Operatørudgifter | 70,8 | 75,2 | 75,2 | - | - |
| Øvrige driftsudgifter | 2,9 | 2,0 | 3,5 | 1,4 | - |
| Investeringstilskud | 12,2 | 15,9 | 15,9 | - | - |
| Togdrift i alt | 66,3 | 72,3 | 72,6 | 0,3 | - |
| Øvrige fællesudgifter | | | | | |
| Administrative udgifter | 128,1 | 129,3 | 129,3 | - | - |
| Billetkontrol | 6,1 | 1,9 | 0,7 | -1,2 | - |
| Tjenestemandspension | 2,6 | 7,0 | 7,1 | 0,1 | - |
| Øvrige administrative udgifter | 20,3 | 22,9 | 21,6 | -1,3 | - |
| Finansielle poster | -10,4 | - | -0,8 | -0,8 | - |
| Øvrige fællesudgifter i alt | 146,7 | 161,0 | 157,8 | -3,2 | - |
| Resultat af primær drift | 1.932,1 | 2.022,2 | 1.971,5 | -50,7 | -40,2 |
| Regulering til byrdefordeling | | | | | |
| Ikke-fordelte udgifter | -0,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Forskudt finansiering | 12,2 | -2,8 | -12,2 | -9,4 | - |
| Midttrafiks resultat | -1,9 | - | - | - | - |
| Regulering i alt | 10,2 | -3,0 | -12,3 | -9,4 | - |
| Resultat til byrdefordeling | 1.942,3 | 2.019,3 | 1.959,2 | -60,1 | -40,2 |
| Efterregulering | | | | | |
| Bidrag fra MTs ejerkreds | -1.605,3 | -1.680,3 | -1.680,3 | - | - |
| Staten | -40,7 | - | - | - | - |
| Øvrige bestillerbidrag | -331,9 | -339,0 | -339,0 | - | - |
| Årets finansiering i alt | -1.977,8 | -2.019,3 | -2.019,3 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -35,5 | - | -60,1 | -60,1 | - |

1.1 Midttrafiks samlede indtægter

Tabel 1.2 Midttrafiks samlede indtægter (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Midttrafiks samlede indtægter | -801,7 | -852,8 | -857,2 | -4,5 |
| <u>Indtægter fordelt på produktkategori</u> | | | | |
| Midttrafik app | -301,3 | -319,0 | -321,8 | -2,8 |
| Rejsekort | -303,1 | -320,7 | -323,5 | -2,8 |
| Kontantsalg | -39,8 | -42,1 | -42,5 | -0,4 |
| Kompensation | -108,8 | -115,2 | -116,2 | -1,0 |
| Andre indtægter (Skolekort, Ungdomskort mv.) | -26,3 | -27,8 | -28,1 | -0,2 |
| Flextrafik | -22,4 | -28,0 | -25,2 | 2,8 |
| <u>Indtægter fordelt på kørselstype</u> | | | | |
| Bus | -676,9 | -713,3 | -719,6 | -6,3 |
| Letbane | -82,9 | -90,5 | -90,3 | 0,2 |
| Tog | -19,5 | -20,9 | -22,1 | -1,2 |
| Flextrafik | -22,4 | -28,0 | -25,2 | 2,8 |

Resultatet for året første 4 måneder, er at de samlede indtægter er 0,5% højere end budget 2024, svarende til 7,5 mio. kr. for bus og bane, samt lavere indtægter på 2,8 mio. kr. for Flextrafik. Takststigning på 10,3 % i starten af 2024 virker umiddelbart ikke til at have påvirket kundernes valg af transportform, da passagertællinger for første kvartal 2024 viser en positiv udvikling for bus, tog og letbanen med ca. 4 %.

Det er overvejende Flextrafik som trækker resultatet ned, da dette forventes at være under det budgetterede. Som følge af harmoniseringsprojektet blev Flextur spået en væsentlig højere aktivitet end der reelt har vist sig at være, hvilket betyder at forventning for indtægterne er nedjusteret

1.2 Busdrift

1.2.1 Indtægter

Forventningen til Midttrafiks bus- og flexbusindtægter i 2024 er på 719,6 mio. kr., hvilket er 6,3 mio. kr. højere end budgetteret, der primært skyldes mere positive passagertal end forventet.

Indtægtsvurderingen efter forventet regnskab ser således ud:

Tabel 1.3 Indtægter for busdriften (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Busindtægter | | | | |
| Befordring værnepligtige | -2,1 | -1,8 | -1,8 | -0,0 |
| Bus & Tog-omstigere | -11,8 | -6,2 | -6,2 | -0,1 |
| Passagerindtægter | -520,4 | -562,6 | -568,4 | -5,7 |
| Refusion off peak | -22,9 | -23,5 | -23,4 | 0,1 |
| Rejsegaranti | 0,3 | 0,3 | 0,3 | - |
| Skolekort | -17,2 | -15,0 | -15,1 | -0,1 |
| Takstkompensation | -34,2 | -33,1 | -32,8 | 0,2 |
| Ungdomskort | -58,8 | -62,6 | -64,1 | -1,6 |
| Ungdomskort - fritidsrejser | -8,9 | -7,6 | -7,7 | -0,2 |
| Busindtægter i alt | -675,9 | -712,1 | -719,3 | -7,3 |
| Flexbus | | | | |
| Indtægter | -1,0 | -1,3 | -0,3 | 1,0 |
| Flexbus i alt | -1,0 | -1,3 | -0,3 | 1,0 |
| Indtægter i alt | -676,9 | -713,3 | -719,6 | -6,3 |

Resultatet for årets første fire måneder, er at de samlede indtægter er over budget, hvilket betyder at de forventede indtægter for 2024 opskrives med 1 %.

Den fuldstændige indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel ændrer ved den samlede fordeling af Midttrafiks indtægter. Dette betyder at, bestillere som det seneste år har haft en negativ eller knap så stærk passagerudvikling, vil opleve at få en lavere %-andel af Midttrafiks indtægter, mens enkelte bestillere står til at få en større %-andel af de samlede indtægter.

1.2.2 Operatørudgifter

Tabel 1.4 Operatørudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | Heraf indeks |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| Rutebus | | | | | |
| Ruteudgifter | 1.540,2 | 1.528,4 | 1.486,5 | -41,9 | -31,3 |
| Øvrige reguleringer | -0,1 | 5,3 | - | -5,3 | - |
| Rutebus i alt | 1.540,0 | 1.533,7 | 1.486,5 | -47,2 | - |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel | -95,0 | -35,0 | -35,0 | - | - |
| Flexbus | 5,7 | 6,7 | 5,4 | -1,3 | -0,1 |
| Operatørudgifter i alt | 1.450,8 | 1.505,4 | 1.456,9 | -48,5 | -31,4 |

Den opdaterede forventning til de samlede operatørudgifter er et tilskudsbehov fra Midttrafiks bestillere på 1.456,9 mio. kr. Sammenlignet med budget på 1.505,4 mio. kr. forventes således mindreudgifter for 48,5 mio. kr. En del af mindreudgifterne skyldes en forventning om indeksfald på 31,4 mio. kr., samt generelt en lidt lavere variabel gennemsnitsomkostning på A-kontrakter.

For den ordinære rutekørsel er A-kontrakter baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for januar og februar måneder samt en budgetberegning for resten af året. B-kontrakter er baseret på de faktiske udgifter fra januar til april 2024 samt skøn for resten af året.

Ift. beregningsgrundlaget for det forventet regnskab forventes der en stigning på 5.220 køreplantimer for Midttrafiks ejere, som anslås at give anledning til en merudgift på ca. 2,6 mio. kr.

Ændringer opsummeres for bestillere i nedenstående tabel.

| Bestiller | Ændring i timer | Effekt af timer (mio. kr.) | Indeks-effekt (mio. kr.) | Øvrige bevægelser (mio. kr.) | I alt (mio. kr.) | Bemærkning |
|-------------------|-----------------|----------------------------|--------------------------|------------------------------|------------------|---|
| Favrskov | 99 | 0,1 | -0,4 | -0,5 | -0,9 | Indekseffekt og mindre ekstrakørsel |
| Hedensted | 93 | 0,1 | -0,2 | -0,2 | -0,3 | |
| Herning | 242 | 0,2 | -1,0 | 0,8 | 0,1 | |
| Holstebro | 863 | 0,5 | -0,4 | 1,2 | 1,3 | Stigning i køreplantimerne på regional/lokalruterne. Nedgang i ruterne 270 og 283. Og tre nye ruter: 296, 297, 298 |
| Horsens | 78 | 0,1 | -1,1 | -2,1 | -3,1 | Fald i køreplantimer i bybusser og regionalbusser. Manglede elbusser, som pr. 1. maj er sat i drift, det er ikke nået at komme med i regnskabet. Mindre budgetteret bonus |
| Ikast-Brande | 268 | 0,2 | -0,4 | 0,3 | 0,1 | Højere omkostninger på bybusser |
| Lemvig | -336 | -0,4 | -0,1 | -0,4 | -0,9 | Nedgang i Køreplantimer på skolekørsel |
| Norrdjurs | 183 | 0,2 | -0,6 | -0,3 | -0,8 | Indekseffekt og et lille fald i Køreplantimer på A-kontrakter |
| Odder | 164 | 0,1 | -0,2 | -0,1 | -0,2 | Indekseffekt |
| Randers | -4.424 | -3,3 | -2,1 | -2,5 | -7,9 | Nedgang i køreplantimer på bybusserne samt indekseffekten. |
| Ringkøbing-Skjern | 504 | 0,3 | -0,6 | -0,2 | -0,4 | Indekseffekt, uden den ville der have været en lille stigning grundet flere køreplantimer på både A og B kontrakter. |
| Silkeborg | 3.497 | 2,0 | -1,6 | 0,2 | 0,6 | Stigning køreplantimer på A-kontrakter |
| Skanderborg | 173 | 0,1 | -0,6 | -0,5 | -1,0 | Indekseffekt |
| Skive | -369 | -0,2 | -0,8 | -0,7 | -1,7 | Nedgang i køreplantimer samt indekseffekt |
| Struer | 14 | 0,0 | -0,1 | -0,2 | -0,3 | |
| Syddjurs | -79 | -0,1 | -0,5 | -0,3 | -0,8 | Indekseffekt og nedgang i antal køreplantimer |
| Viborg | -553 | -0,3 | -1,1 | -0,4 | -1,7 | Indekseffekt og nedgangen i køreplantimer |

| | | | | | | |
|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Aarhus | 730 | 0,5 | -11,3 | -1,4 | -12,1 | Indekseffekt |
| Region | | | | | | |
| Midtjylland | 4.073 | 2,6 | -8,5 | -6,0 | -11,9 | Indekseffekt |
| I alt | 5.220 | 2,6 | -31,3 | -13,2 | -41,9 | |

For Flexbus er forventet regnskab udarbejdet med udgangspunkt i den faktiske kørsel i januar-april 2024, tillagt prognose for resten af året inkl. kendte ændringer i kørslen fra køreplansskiftet. De samlede operatørudgifter til Flexbus er 1,3 mio. kr. lavere end budgetteret. Årsagen skal findes i, at der generelt forventes mindre kørsel end først forudsat.

Der er indregnet evt. køreplanændringer som træder i kraft sommer 2024 og som derfor påvirker enkelte kommuner udover blot ændrede kørselsmønstre. Her kan nævnes Horsens og Viborg kommune som begge har fået flere ruter i spil, mens en kommune som Silkeborg har fået tilføjet flere afgang på allerede eksisterende ruter og Holstebro kommune som omvendt har fået nedlagt en rute.

1.2.3 Øvrige driftsudgifter

Table 1.5 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|---|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| Bus-IT og Øvrige | | | | |
| Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer | 9,3 | 5,3 | 5,5 | 0,2 |
| Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger | 6,1 | 11,3 | 11,5 | 0,3 |
| Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse | 2,9 | 3,4 | 3,3 | -0,2 |
| Bus-IT og Øvrige i alt | 18,3 | 20,0 | 20,3 | 0,3 |
| Rejsekort | | | | |
| Drift | 47,2 | 48,2 | 47,7 | -0,5 |
| Investering nuværende rejsekort | 1,0 | 6,3 | 6,3 | 0,0 |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | - | 10,4 | 10,4 |
| Rejsekort i alt | 48,2 | 54,5 | 64,4 | 9,9 |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 66,5 | 74,5 | 84,7 | 10,2 |

Øvrige driftsudgifter indeholder udgifter til bus-IT og øvrige samt udgifter til rejsekort i busser.

For Bus-IT forventes der merudgifter på 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2024. Dette skyldes hovedsageligt at Aarhus Kommune tilbyder mere buskørsel til arrangementer. Omvendt forventes et fald i udgifter til bl.a. realtidssystem og tælleudstyr.

For Rejsekort forventes merudgifter på 9,9 mio. kr. på busområdet. Dette skyldes primært indkøb af udstyr til den ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillernes økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort budget og i stedet delvist udskyde betalingen indtil realiseringen af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

1.2.4 NT/Sydtrafik-samarbejde

Området vedrører byrdefordeling mellem Midttrafik, NT og Sydtrafik, og vedrører kun Viborg og Region Midtjylland. Forventningen til byrdefordelingen mellem Region Midtjylland og Sydtrafik forventes at holde på budgetniveau.

1.3 Flextrafik

Tabel 1.6 Indtægter og udgifter vedr. flextrafikken (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|------------------|--------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Midttrafiks bestillere | | | | | |
| Indtægter | | | | | |
| Flextur | -8,3 | -10,7 | -8,1 | 2,6 | - |
| Flextur Ung | -0,0 | - | - | - | - |
| Handicapkørsel | -13,6 | -16,9 | -16,2 | 0,7 | - |
| Kommunalkørsel | -0,0 | -0,0 | -0,0 | 0,0 | - |
| Plustur | -0,4 | -0,4 | -0,9 | -0,5 | - |
| Indtægter i alt | -22,4 | -28,0 | -25,2 | 2,8 | - |
| Operatørudgifter | | | | | |
| Flextur | 20,6 | 28,9 | 21,4 | -7,5 | -0,3 |
| Flextur Ung | 0,1 | - | - | - | - |
| Handicapkørsel | 81,0 | 88,8 | 87,6 | -1,2 | -1,1 |
| Kommunalkørsel | 42,7 | 46,7 | 47,7 | 0,9 | -0,6 |
| Plustur | 2,1 | 2,0 | 5,0 | 2,9 | -0,1 |
| Siddende patientbefordring | 173,7 | 177,1 | 180,9 | 3,8 | -2,3 |
| Operatørudgifter i alt | 320,3 | 343,5 | 342,4 | -1,1 | -4,4 |
| NOP | 5,6 | 6,8 | - | -6,8 | - |
| Midttrafik i alt | 303,5 | 322,3 | 317,1 | -5,1 | -4,4 |
| Øvrige Trafikselskaber | | | | | |
| Driftstilskud | 331,2 | 338,4 | 338,3 | -0,1 | -4,4 |
| NOP | 0,0 | 0,0 | - | -0,0 | - |
| Øvrige trafikselskaber i alt | 331,2 | 338,4 | 338,3 | -0,1 | -4,4 |
| Flextrafik i alt | 634,7 | 660,7 | 655,5 | -5,2 | -8,8 |

I forhold til budget 2024 er der i den opdaterede forventning indregnet aktivitetsændringer med udgangspunkt i den faktiske kørsel januar-april 2024.

Omkostningsindekset er faldet siden budgetlægning med 4,4 mio. kr. men udlignes dog på områderne for Siddende Patientbefordring, Kommunalkørsel og Plustur på grund af ændrede kørselsmønstre.

Plustur er et nyt kørselstilbud i flere kommuner, og startede op som en del af harmoniseringsprojektet der trådte i kraft sommeren 2023. Da budgettet for Plustur blev grundlagt var det derfor svært helt at forudsige hvordan det ville udmønte sig. Det har vist sig at være mere populært end først antaget og dermed også medført en væsentlig stigning i operatørudgifterne.

Flexitur blev også som følge af harmoniseringsprojektet spået en væsentlig højere aktivitet end det reelt har vist sig at være aktuel. Dette har medført et fald i forventningen til antal ture i forhold til budgettet og dermed også et mindreforbrug på operatørudgifterne samt færre indtægter end budgetteret.

Selvom Siddende patientbefordring forventes at have et fald i antal ture i forhold til budgettet, så forventes der merudgifter på 3,8 mio. kr., da vognmandsbetaling forventes at være dyrere end først antaget, som følge af det aktuelle vognmandsudbud. Dette på trods af fald i omkostningsindekset siden budgetlægningen.

Dette har resulteret i, at de samlede operatørudgifter er gået fra 343,5 mio. kr. til 342,4 mio. kr. (ekskl. øvrige trafikskaber) og dermed en mindre udgift på 1,1 mio. kr. Omvendt har der også været et fald i kundernes egenbetaling (indtægter) på 2,8 mio. kr. på grund af færre ture end ventet på især Flexitur.

Samlet giver dette en merudgift til bestillerne på 1,7 mio. kr. til vognmandsbetaling, hvoraf 4,4 mio. kr. skyldes indeks.

Projekt NOP blev afsluttet i 2023 og det budgetterede beløb vedrørende 2024 bliver derfor ikke udmøntet.

I alt forventes der samlet for flextrafik et mindreforbrug på 5,1 mio. kr.

Fra efteråret 2024 vil Call Center funktion overgå til NT, og derfor ikke være hos FlexDanmark, som det er gældende i dag. Call Centeret varetager Midttrafiks telefonlinjer til både borgere og vognmænd uden for Midttrafiks åbningstider. Der vil i forbindelse med overgangen fra FlexDanmark til NT komme etableringsomkostninger på ca. 0,8 mio. kr.

1.4 Letbanedrift

Tabel 1.7 Indtægter og udgifter vedr. letbanedriften (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|--|--------------|--------------|--------------|---------------------|
| Indtægter | -82,9 | -90,5 | -90,3 | 0,2 |
| Trafikkøb Aarhus Letbane | 295,2 | 320,7 | 320,7 | - |
| Øvrige driftsudgifter | | | | |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | - | 2,2 | 2,2 |
| Rejsekort - Drift | 5,2 | 6,7 | 6,4 | -0,4 |
| Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter | 4,1 | 3,6 | 3,6 | - |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 9,2 | 10,3 | 12,2 | 1,9 |
| Letbanesekretariat | | | | |
| Letbanesekretariat | 1,1 | 1,2 | 1,2 | - |
| Mer/mindreforbrug | 0,0 | - | - | - |
| Letbanesekretariat i alt | 1,2 | 1,2 | 1,2 | - |
| Letbanedrift i alt | 222,6 | 241,6 | 243,7 | 2,1 |

På området for Letbanedrift forventes der et merforbrug på 2,1 mio.kr.

Der forventes mindreindtægter på samlet 0,2 mio. kr. som kan henføres til den fulde indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, hvor Letbanen har modtaget en højere andel af de samlede indtægter.

Der forventes merudgifter for 1,9 mio. kr. på øvrige driftsudgifter på Letbanedriften. Dette skyldes hovedsageligt udgifter til indkøb af udstyr til rejsekorts ikke-digitale løsning. For ikke at belaste bestillerens økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekort budget og i stedet delvist udskyde betalingen indtil realiseringen af gevinsten ved bortskaffelsen af det eksisterende rejsekort system.

1.5 Togdrift

Tabel 1.8 Indtægter og udgifter vedr. togdriften (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|
| Indtægter | | | | |
| Holstebro-Skjern | -17,8 | -18,6 | -20,1 | -1,5 |
| Lemvigbanen | -1,8 | -2,3 | -1,9 | 0,3 |
| Indtægter i alt | -19,5 | -20,9 | -22,1 | -1,2 |
| Operatørudgifter | | | | |
| Holstebro-Skjern | 48,4 | 52,3 | 52,3 | - |
| Lemvigbanen | 22,4 | 22,9 | 22,9 | - |
| Operatørudgifter i alt | 70,8 | 75,2 | 75,2 | - |
| Øvrige driftsudgifter | | | | |
| Holstebro-Skjern | 1,1 | 1,3 | 1,7 | 0,4 |
| Lemvigbanen | 1,8 | 0,8 | 1,8 | 1,0 |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 2,9 | 2,0 | 3,5 | 1,4 |
| Investeringsstilskud | | | | |
| Lemvigbanen | 12,2 | 15,9 | 15,9 | - |
| Investeringsstilskud i alt | 12,2 | 15,9 | 15,9 | - |
| Togdrift i alt | 66,3 | 72,3 | 72,6 | 0,3 |

På området togdrift, forventes et merforbrug på 0,3 mio. kr.

Der forventes merindtægter på samlet 1,2 mio. kr., som kan henføres til en øget andel af Midttrafiks indtægtsdeling på strækningen Holstebro-Skjern.

På udgiftssiden forventes operatørudgifterne på nuværende tidspunkt at følge budgettet. Øvrige togrelaterede udgifter forventes at give et merforbrug på 1,4 mio. kr., hvilket skyldes at efterreguleringen for omkostningsindekset har været højere end ventet samt der er kommet øget udgifter til abonnementsbetaling på rejsekort. Investeringsstilskuddet til Midtjyske Jernbaner på 4,6 mio. kr. forventes anvendt fuldt ud i 2024. Herudover blev budgettet løftet med et tilskud til indkøb af nye tog på 11,3 mio. kr. i 2024.

1.6 Øvrige fællesudgifter

Tabel 1.9 Øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|---|--------------|--------------|--------------|---------------------|
| Trafikselskab | 128,1 | 129,3 | 129,3 | - |
| Billetkontrol | | | | |
| Billetkontrol | -3,5 | -1,1 | -2,3 | -1,2 |
| Tab på debitorer | 9,6 | 3,0 | 3,0 | - |
| Billetkontrol i alt | 6,1 | 1,9 | 0,7 | -1,2 |
| Finansielt afkast | -10,4 | - | -0,8 | -0,8 |
| Tjenestemandspension | 2,6 | 7,0 | 7,1 | 0,1 |
| Øvrige administrative udgifter | | | | |
| Flexbus | 0,8 | 1,0 | 0,8 | -0,2 |
| Flextur | 4,0 | 5,6 | 3,8 | -1,8 |
| Flextur Ung | 0,0 | - | - | - |
| Kommunalkørsel | 3,4 | 3,8 | 3,9 | 0,1 |
| Plustur | 0,4 | 0,4 | 1,0 | 0,6 |
| Siddende patientbefordring | 11,1 | 11,5 | 11,5 | - |
| Øvrige Trafikselskaber | 0,6 | 0,6 | 0,6 | - |
| Øvrige administrative udgifter i alt | 20,3 | 22,9 | 21,6 | -1,3 |
| Øvrige fællesudgifter i alt | 146,7 | 161,0 | 157,8 | -3,2 |

1.6.1 Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2024 et samlet budget på 129,3 mio. kr. Budgettet kan inddeles i fire, hvor 1,1 mio. kr. vedrører togadministration, 5,4 mio. kr. vedrører letbaneadministration, 105,7 mio. kr. vedrører busadministration og 17,1 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2024.

1.6.2 Billetkontrol

For 2024 forventes en nettoudgift på 0,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet, er det en mindreudgift på 1,2 mio. kr.

For indtægterne, som dækker kontrolafgifter og gebyrer, forventes tendenserne fra 2023 at fortsætte. Det formodes derfor, at der i 2024 vil blive skrevet kontrolafgifter i et omfang tæt på 2023. Forventningerne til de samlede indtægter fra kontrolafgifter og gebyrer er således løftet med 2,7 mio. kr. til 21,1 mio. kr.

Den store stigning i antallet af kontrolafgifter smitter af på antallet af klager, som er en administrativt tung opgave. Det har derfor været nødvendigt at opjustere bemanningen, hvorfor budgettet til lønninger og vikarer opjusteres med 1 mio. kr. Dertil forventes løbende udgifter – bl.a. til kontrolløsningen – at give en merudgift på 0,4 mio. kr. De samlede, administrative udgifter er således opskrevet med 1,4 mio. kr. til 18,8 mio. kr.

1.6.3 Finansielt afkast

Der er i 2024 budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks depoter. Der er aktuelt registreret et afkast på 0,8 mio. kr., svarende til et afkast på 0,3%, som står til fordeling mellem bestillerne. Horisontafkastet – det annualiserede afkast vedr. de kommende 6 måneder – er 3,57% svarende til et forventet resultat på 9 mio. kr.

1.6.4 Tjenestemandspensioner

De forventede udgifter til tjenestemandspensioner i 2024 er 7,1 mio. kr. Udgifterne består af årlige udgifter til pensionerede tjenestemænd (2,4 mio. kr.), den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3% (0,4 mio. kr.) samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende (4,3 mio. kr.). Sammenlignet med budgettet er forventningen opjusteret med 0,1 mio. kr. grundet højere udgifter til pensionerede tjenestemænd, som kun delvist modsvarer af lavere hensættelse til aktive tjenestemænd.

1.7 Likviditet

Ved første forventede regnskab i 2024 er Midttrafiks likviditet god, og det skal dertil bemærkes, at endelig afregning af regnskab 2023 med ejerkredsen først har likvid effekt til september. Ejerkredsen har 36,4 mio. kr. til gode ved Midttrafik. Kassekreditte anvendes i det månedlige cash flow som supplement til repoforretningerne for derved at optimere afkastet fra likviditetsdepotet mest muligt.

Rejsekort og Rejseplan A/S har påbegyndt projektet med en ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste, og der er udarbejdet betalingsplan for trafikelskabernes respektive andele af projektet. Indenrigsministeriet har givet dispensation til delvis lånefinansiering, og Midttrafik har i 2023 besluttet, at den resterende del håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere. Med den vedtagne model for finansiering af projektet vil der frem til og med 2028, inkl. renteudgifter til lånet, blive anvendt knap 81 mio. kr. af Midttrafiks likviditet til forskudt finansiering af projektet og ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan. I 2024 forventes Midttrafiks bidrag på 25 mio. kr. at være dækket af lånefinansiering. Projektets betydning for Midttrafiks likviditet følges løbende.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har indtil 31. december 2025 givet de regionale trafikelskaber dispensation fra kassekreditreglen og samtidigt mulighed for at forhøje kassekreditte til 225 kr. pr. indbygger. På nuværende tidspunkt ses der ikke behov for at hæve Midttrafiks kassekredit yderligere. Ministeriets dispensation giver mulighed for, midlertidigt, at håndtere eventuelle udsving i forhold til indtægter eller udgifter og bidrager dermed til en likvid sikkerhed i det præsenterede budget.

Jyske Bank giver løbende status på Midttrafiks likvide beholdning og samtidigt en vurdering af forventninger til den kommende tid. Formandskabet informeres løbende om dette.

Med den nuværende rentesituation er Midttrafiks likvide beholdning og daglige cash flow stadig baseret på likviditetsdepoter, repoforretning samt kassekredit. Det forventes, at renteniveauet falder ved udgangen af 2024 og at dette fortsætter ind i 2025. Midttrafik følger denne udvikling i samarbejde med banken og er

opmærksomme på, hvilken betydning det kan have for opretholdelsen af likviditetsdepoterne.

2. Byrdefordeling af forventet regnskab

2.1 Byrdefordeling af nettotilskud

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over byrdefordelingen af nettoudgifter.

Tabel 2.1 Byrdefordeling af nettotilskud (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 - B2024 | | |
|---------------------------------|----------------|----------------|------------------|--------------|--------------|
| | | | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Byrdefordeling | | | | | |
| Favrskov | 29,9 | 32,2 | 29,6 | -2,7 | -0,6 |
| Hedensted | 11,5 | 13,2 | 13,3 | 0,1 | -0,3 |
| Herning | 53,1 | 51,3 | 50,6 | -0,7 | -1,0 |
| Holstebro | 22,4 | 18,1 | 19,6 | 1,5 | -0,5 |
| Horsens | 59,9 | 63,4 | 57,2 | -6,2 | -1,2 |
| Ikast-Brande | 19,2 | 19,9 | 19,7 | -0,2 | -0,4 |
| Lemvig | 11,3 | 10,0 | 8,9 | -1,1 | -0,2 |
| Norddjurs | 35,7 | 38,9 | 38,0 | -0,9 | -0,7 |
| Odder | 11,4 | 11,9 | 11,4 | -0,5 | -0,2 |
| Randers | 96,2 | 100,7 | 95,2 | -5,5 | -2,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 28,2 | 31,4 | 30,9 | -0,6 | -0,6 |
| Silkeborg | 54,2 | 50,8 | 49,2 | -1,6 | -1,7 |
| Skanderborg | 30,0 | 32,8 | 29,0 | -3,8 | -0,6 |
| Skive | 49,0 | 50,2 | 50,0 | -0,2 | -1,1 |
| Struer | 7,2 | 9,8 | 9,9 | 0,1 | -0,1 |
| Syddjurs | 30,1 | 32,1 | 29,9 | -2,2 | -0,6 |
| Viborg | 55,6 | 54,9 | 53,0 | -2,0 | -1,2 |
| Aarhus | 364,7 | 422,9 | 403,4 | -19,4 | -11,7 |
| Region Midtjylland | 640,9 | 635,8 | 621,6 | -14,2 | -10,8 |
| Trafikselskaber og øvrige | 331,9 | 339,0 | 338,9 | -0,1 | -4,4 |
| Byrdefordeling i alt | 1.942,3 | 2.019,3 | 1.959,2 | -60,1 | -40,2 |
| Regulering | | | | | |
| Ikke-fordelte udgifter | 0,1 | 0,1 | 0,1 | - | - |
| Forskudt finansiering | -12,2 | 2,8 | 12,2 | 9,4 | - |
| Resultat | 1,9 | - | - | - | - |
| Regulering i alt | -10,2 | 3,0 | 12,3 | 9,4 | - |
| Resultat af primær drift | 1.932,1 | 2.022,2 | 1.971,5 | -50,7 | -40,2 |

2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter

2.2.1 Busdriftens indtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af busdriftens indtægter (inkl. Flexbus).

Tabel 2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Byrdefordeling | | | | |
| Favrskov | -3,8 | -4,2 | -4,8 | -0,7 |
| Hedensted | -2,5 | -2,8 | -2,2 | 0,5 |
| Herning | -10,5 | -10,4 | -10,3 | 0,1 |
| Holstebro | -3,0 | -1,8 | -2,5 | -0,7 |
| Horsens | -17,7 | -17,6 | -18,0 | -0,4 |
| Ikast-Brande | -0,0 | - | - | - |
| Lemvig | -0,0 | - | -0,0 | -0,0 |
| Norddjurs | -1,9 | -2,1 | -1,8 | 0,4 |
| Odder | -2,0 | -1,9 | -2,1 | -0,2 |
| Randers | -26,2 | -27,1 | -27,7 | -0,6 |
| Ringkøbing-Skjern | -3,6 | -3,4 | -3,6 | -0,2 |
| Silkeborg | -19,2 | -19,0 | -19,6 | -0,6 |
| Skanderborg | -7,4 | -7,9 | -7,5 | 0,4 |
| Skive | -6,5 | -6,6 | -6,3 | 0,3 |
| Struer | -0,4 | - | - | - |
| Syddjurs | -3,6 | -3,6 | -3,3 | 0,2 |
| Viborg | -13,5 | -13,1 | -13,3 | -0,3 |
| Aarhus | -281,1 | -299,1 | -306,8 | -7,7 |
| Region Midtjylland | -274,0 | -292,9 | -289,6 | 3,2 |
| Byrdefordeling i alt | -676,9 | -713,3 | -719,6 | -6,3 |

2.2.2 Busdriftens operatørudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af operatørudgifter (inkl. Flexbus).

Tabel 2.3 Byrdefordeling af busdriftens operatørudgifter (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Byrdefordeling | | | | | |
| Favrskov | 20,2 | 21,5 | 20,5 | -1,0 | -0,4 |
| Hedensted | 8,7 | 9,2 | 8,8 | -0,4 | -0,2 |
| Herning | 54,6 | 51,4 | 51,2 | -0,2 | -1,0 |
| Holstebro | 18,5 | 12,5 | 13,6 | 1,1 | -0,4 |
| Horsens | 62,2 | 64,1 | 57,9 | -6,1 | -1,1 |
| Ikast-Brande | 16,5 | 16,2 | 16,3 | 0,1 | -0,4 |
| Lemvig | 8,6 | 7,3 | 6,5 | -0,8 | -0,1 |
| Norddjurs | 29,5 | 31,1 | 30,1 | -0,9 | -0,6 |
| Odder | 10,0 | 10,3 | 10,0 | -0,2 | -0,2 |
| Randers | 100,0 | 102,0 | 97,9 | -4,1 | -2,1 |
| Ringkøbing-Skjern | 25,9 | 26,9 | 26,4 | -0,5 | -0,6 |
| Silkeborg | 58,1 | 53,4 | 54,0 | 0,5 | -1,6 |
| Skanderborg | 29,3 | 31,0 | 29,2 | -1,7 | -0,6 |
| Skive | 32,8 | 32,3 | 30,5 | -1,8 | -0,8 |
| Struer | 5,4 | 7,3 | 7,0 | -0,3 | -0,1 |
| Syddjurs | 24,8 | 25,2 | 24,4 | -0,9 | -0,5 |
| Viborg | 56,0 | 51,7 | 50,0 | -1,7 | -1,1 |
| Aarhus | 450,1 | 513,4 | 501,3 | -12,2 | -11,3 |
| Region Midtjylland | 439,5 | 438,7 | 421,2 | -17,5 | -8,5 |
| Byrdefordeling i alt | 1.450,8 | 1.505,4 | 1.456,9 | -48,5 | -31,4 |

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer for busdriften.

Tabel 2.4 Fordeling af køreplantimer for busdriften (tusind)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Favrskov | 23,7 | 23,9 | 23,8 | -0,1 |
| Hedensted | 13,3 | 13,2 | 13,0 | -0,2 |
| Herning | 59,9 | 56,4 | 55,1 | -1,3 |
| Holstebro | 26,0 | 17,0 | 17,3 | 0,4 |
| Horsens | 82,4 | 76,1 | 76,9 | 0,7 |
| Ikast-Brande | 20,5 | 20,3 | 20,5 | 0,3 |
| Lemvig | 8,9 | 6,5 | 6,8 | 0,3 |
| Norddjurs | 33,4 | 33,9 | 33,3 | -0,6 |
| Odder | 11,8 | 11,9 | 11,9 | 0,0 |
| Randers | 122,2 | 123,7 | 118,5 | -5,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 31,2 | 31,2 | 31,4 | 0,2 |
| Silkeborg | 68,9 | 60,2 | 63,4 | 3,2 |
| Skanderborg | 34,6 | 35,6 | 34,5 | -1,1 |
| Skive | 40,1 | 38,5 | 38,4 | -0,1 |
| Struer | 7,5 | 7,1 | 7,2 | 0,0 |
| Syddjurs | 28,9 | 28,6 | 28,3 | -0,3 |
| Viborg | 72,3 | 64,3 | 63,7 | -0,6 |
| Aarhus | 540,4 | 538,7 | 539,2 | 0,4 |
| Region Midtjylland | 534,5 | 504,5 | 508,1 | 3,6 |
| Trafikselskaber og øvrige | 31,4 | 30,6 | 30,8 | 0,2 |
| I alt | 1.791,8 | 1.722,4 | 1.722,2 | -0,2 |

2.2.3 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige driftsudgifter.

Tabel 2.5 Byrdefordeling af øvrige driftsudgifter vedr. busdriften (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| Byrdefordeling | | | | |
| Favrskov | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,0 |
| Hedensted | 0,4 | 0,4 | 0,4 | -0,0 |
| Herning | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 0,0 |
| Holstebro | 0,8 | 0,8 | 0,8 | -0,0 |
| Horsens | 2,2 | 2,1 | 2,2 | 0,1 |
| Ikast-Brande | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,0 |
| Lemvig | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - |
| Norddjurs | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,0 |
| Odder | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,0 |
| Randers | 4,1 | 4,4 | 4,4 | 0,0 |
| Ringkøbing-Skjern | 0,7 | 0,9 | 0,9 | 0,0 |
| Silkeborg | 2,2 | 2,3 | 2,3 | 0,0 |
| Skanderborg | 0,6 | 0,8 | 0,8 | -0,0 |
| Skive | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 0,0 |
| Struer | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| Syddjurs | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 |
| Viborg | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 0,0 |
| Aarhus | 27,7 | 27,7 | 29,3 | 1,6 |
| Region Midtjylland | 26,0 | 27,5 | 26,1 | -1,4 |
| Byrdefordeling i alt | 72,0 | 74,5 | 75,0 | 0,5 |
| Forskudt finansiering | -5,5 | - | 9,7 | 9,7 |
| Resultat af primær drift | 66,5 | 74,5 | 84,7 | 10,2 |

2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flextrafikkens nettoudgifter (ekskl. Flexbus).

Tabel 2.6 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 - B2024 | | |
|---------------------------------|--------------|--------------|------------------|-------------|--------------|
| | | | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Byrdefordeling | | | | | |
| Favrskov | 11,1 | 11,9 | 11,0 | -0,9 | -0,2 |
| Hedensted | 4,0 | 4,5 | 4,6 | 0,1 | -0,1 |
| Herning | 3,4 | 4,3 | 3,8 | -0,5 | -0,1 |
| Holstebro | 4,0 | 4,4 | 5,6 | 1,2 | -0,1 |
| Horsens | 7,3 | 8,1 | 8,0 | -0,0 | -0,1 |
| Ikast-Brande | 1,7 | 2,0 | 1,6 | -0,3 | -0,0 |
| Lemvig | 2,1 | 2,1 | 1,9 | -0,2 | -0,0 |
| Norddjurs | 6,1 | 6,8 | 6,6 | -0,2 | -0,1 |
| Odder | 1,9 | 1,9 | 1,8 | -0,1 | -0,0 |
| Randers | 10,0 | 11,2 | 10,7 | -0,5 | -0,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 3,8 | 4,4 | 4,6 | 0,2 | -0,1 |
| Silkeborg | 7,1 | 8,1 | 7,0 | -1,1 | -0,1 |
| Skanderborg | 4,5 | 5,4 | 3,9 | -1,5 | -0,1 |
| Skive | 18,5 | 19,3 | 19,8 | 0,5 | -0,3 |
| Struer | 1,6 | 1,7 | 2,1 | 0,4 | -0,0 |
| Syddjurs | 6,3 | 6,9 | 5,8 | -1,1 | -0,1 |
| Viborg | 6,4 | 7,3 | 7,0 | -0,4 | -0,1 |
| Aarhus | 28,7 | 30,2 | 30,5 | 0,3 | -0,5 |
| Region Midtjylland | 177,5 | 179,0 | 180,9 | 1,9 | -2,3 |
| Trafikselskaber og øvrige | 331,2 | 338,4 | 338,3 | -0,1 | -4,4 |
| Byrdefordeling i alt | 637,1 | 657,9 | 655,5 | -2,4 | -8,8 |
| Forskudt finansiering | -2,4 | 2,8 | - | -2,8 | - |
| Resultat af primær drift | 634,7 | 660,7 | 655,5 | -5,2 | -8,8 |

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

Tabel 2.7 Fordeling af antal ture for Flextrafikken (tusind)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Favrskov | 58,9 | 60,8 | 60,4 | -0,5 |
| Hedensted | 24,0 | 27,8 | 25,7 | -2,1 |
| Herning | 10,1 | 14,2 | 13,0 | -1,2 |
| Holstebro | 16,5 | 20,7 | 18,2 | -2,5 |
| Horsens | 38,6 | 40,5 | 46,5 | 6,1 |
| Ikast-Brande | 9,3 | 10,6 | 10,0 | -0,6 |
| Lemvig | 9,1 | 9,2 | 7,7 | -1,5 |
| Norrdjurs | 30,9 | 35,4 | 32,2 | -3,2 |
| Odder | 8,7 | 8,1 | 9,7 | 1,6 |
| Randers | 45,5 | 53,1 | 47,7 | -5,4 |
| Ringkøbing-Skjern | 17,8 | 22,7 | 19,5 | -3,1 |
| Silkeborg | 33,1 | 41,1 | 31,7 | -9,4 |
| Skanderborg | 30,6 | 36,2 | 29,2 | -7,0 |
| Skive | 67,4 | 67,9 | 71,8 | 3,9 |
| Struer | 6,9 | 7,3 | 7,2 | -0,2 |
| Syddjurs | 29,9 | 33,4 | 31,1 | -2,3 |
| Viborg | 22,4 | 24,2 | 26,7 | 2,5 |
| Aarhus | 126,5 | 131,6 | 134,3 | 2,7 |
| Region Midtjylland | 421,4 | 430,0 | 423,5 | -6,5 |
| Trafikselskaber og øvrige | 0,9 | 0,7 | 0,4 | -0,3 |
| I alt | 1.008,6 | 1.075,7 | 1.046,5 | -29,2 |

2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Letbanen.

Tabel 2.8 Byrdefordeling af letbanedriftens nettoudgifter (tusind. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Byrdefordeling | | | | |
| Favrskov | 45 | 47 | 47 | - |
| Norddjurs | 45 | 47 | 47 | - |
| Odder | 45 | 47 | 47 | - |
| Randers | 45 | 47 | 47 | - |
| Silkeborg | 45 | 47 | 47 | - |
| Skanderborg | 45 | 47 | 47 | - |
| Syddjurs | 45 | 47 | 47 | - |
| Aarhus | 94.791 | 103.643 | 103.446 | -197 |
| Region Midtjylland | 127.386 | 137.547 | 137.350 | -197 |
| Byrdefordeling i alt | 222.492 | 241.519 | 241.125 | -394 |
| Regulering | | | | |
| Ikke-fordelte udgifter | 111 | 115 | 115 | - |
| Forskudt finansiering | - | - | 2.466 | 2.466 |
| Resultat | 45 | - | - | - |
| Regulering i alt | 156 | 115 | 2.581 | 2.466 |
| Resultat af primær drift | 222.648 | 241.634 | 243.706 | 2.072 |

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for Letbanen.

Tabel 2.9 Fordeling af køreplantimer for letbanedriften (tusind)

| | #REFERENCE! | | | |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|----------|
| Aarhus | 40,7 | 41,3 | 41,3 | - |
| Region Midtjylland | 40,7 | 41,3 | 41,3 | - |
| I alt | 81,5 | 82,7 | 82,7 | - |

2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer for tog.

Tabel 2.10 Fordeling af køreplantimer for togdriften (tusind)

| | #REFERENCE! | | | |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|----------|
| Region Midtjylland | 17,8 | 17,5 | 17,5 | - |
| I alt | 17,8 | 17,5 | 17,5 | - |

2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af øvrige fællesudgifter.

Tabel 2.11 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|
| Byrdefordeling | | | | |
| Favrskov | 2,0 | 2,5 | 2,5 | -0,1 |
| Hedensted | 1,7 | 2,0 | 1,8 | -0,1 |
| Herning | 4,0 | 4,3 | 4,2 | -0,1 |
| Holstebro | 2,3 | 2,2 | 2,1 | -0,1 |
| Horsens | 6,5 | 6,7 | 6,9 | 0,2 |
| Ikast-Brande | 1,3 | 1,6 | 1,5 | -0,0 |
| Lemvig | 0,6 | 0,6 | 0,5 | -0,1 |
| Norddjurs | 2,2 | 2,8 | 2,6 | -0,2 |
| Odder | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 0,0 |
| Randers | 8,6 | 10,2 | 9,9 | -0,3 |
| Ringkøbing-Skjern | 2,3 | 2,7 | 2,6 | -0,1 |
| Silkeborg | 5,9 | 5,9 | 5,5 | -0,4 |
| Skanderborg | 3,0 | 3,4 | 2,6 | -0,9 |
| Skive | 3,5 | 4,0 | 4,7 | 0,8 |
| Struer | 0,7 | 0,8 | 0,8 | -0,0 |
| Syddjurs | 2,4 | 2,8 | 2,3 | -0,5 |
| Viborg | 5,5 | 5,8 | 6,2 | 0,4 |
| Aarhus | 44,5 | 47,0 | 45,7 | -1,3 |
| Region Midtjylland | 50,0 | 53,9 | 53,4 | -0,5 |
| Trafikselskaber og øvrige | 0,6 | 0,6 | 0,6 | - |
| Byrdefordeling i alt | 149,1 | 161,0 | 157,8 | -3,2 |
| Regulering | | | | |
| Ikke-fordelte udgifter | 0,0 | - | - | - |
| Forskudt finansiering | -4,3 | - | - | - |
| Resultat | 1,9 | - | - | - |
| Regulering i alt | -2,4 | - | - | - |
| Resultat af primær drift | 146,7 | 161,0 | 157,8 | -3,2 |

2.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til digitalt rejsekort

Tabel 2.12 Byrdefordeling af udgifter vedr. digitalt rejsekort (tusind kr.)

| | Investering bus og letbane | | | | | |
|-----------------------------------|---|-----------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|---------------|
| | Estimerede renter Kommune- kredit | Køb af validatorer | Projekt- organisation | Investering i alt | Forskudt finansiering | FR1 2024 |
| Byrdefordeling | | | | | | |
| Favrskov | 2 | 57 | 11 | 70 | -58 | 12 |
| Hedensted | 2 | 51 | 10 | 63 | -53 | 10 |
| Herning | 8 | 222 | 42 | 272 | -230 | 42 |
| Holstebro | 2 | 46 | 9 | 57 | -48 | 9 |
| Horsens | 11 | 317 | 61 | 389 | -330 | 59 |
| Ikast-Brande | 2 | 57 | 10 | 69 | -58 | 11 |
| Norddjurs | 2 | 61 | 12 | 75 | -63 | 12 |
| Odder | 2 | 50 | 9 | 61 | -52 | 9 |
| Randers | 18 | 513 | 98 | 629 | -534 | 95 |
| Ringkøbing-Skjern | 4 | 110 | 21 | 135 | -114 | 21 |
| Silkeborg | 11 | 312 | 59 | 382 | -324 | 58 |
| Skanderborg | 3 | 89 | 16 | 108 | -93 | 15 |
| Skive | 6 | 177 | 34 | 217 | -185 | 32 |
| Struer | 1 | 37 | 7 | 45 | -38 | 7 |
| Syddjurs | 3 | 96 | 18 | 117 | -100 | 17 |
| Viborg | 10 | 280 | 53 | 343 | -291 | 52 |
| Aarhus | 108 | 4.120 | 571 | 4.799 | -4.171 | 628 |
| Region Midtjylland | 107 | 4.091 | 568 | 4.766 | -5.458 | -692 |
| Byrdefordeling i alt | 302 | 10.686 | 1.609 | 12.597 | -12.200 | 397 |
| Forskudt finansiering | - | - | - | - | 12.200 | 12.200 |
| Midttrafiks driftsudgifter | 302 | 10.686 | 1.609 | 12.597 | - | 12.597 |

3. Forventet regnskab for den enkelte bestiller

I det efterfølgende findes et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved en væsentlig afvigelse mellem budget 2024 og forventet regnskab, der er specifik for den enkelte bestiller, vil denne kommenteres. For afvigelser, der følger generelle bevægelser for områderne, henvises der til afsnit 1.

Flextrafik-udgifter viser bestillerens samlede udgifter, som består af vognmandsbetaling samt administrationsomkostninger.

Ruteøkonomier for busdriftens operatørudgifter kan findes på Midttrafiks extranet.

Investeringen til nyt Rejsekort som App og den ikke digitale løsning er ikke medregnet i bestillernes økonomi, da finansieringen er forskudt i årene 2024-2028

3.1 Favrskov Kommune

For 2024 forventes udgifter for 29,6 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 2,7 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 0,6 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -3.779 | -4.120 | -4.809 | -689 | - |
| Operatørudgifter | 20.186 | 21.348 | 20.453 | -895 | -436 |
| Administration | 923 | 1.232 | 1.232 | - | - |
| Billettekontrol | 5 | 8 | 6 | -2 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 84 | 92 | 91 | -1 | - |
| Rejsekort | 171 | 242 | 248 | 6 | - |
| Busdrift i alt | 17.590 | 18.802 | 17.221 | -1.581 | -436 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 67 | 144 | 91 | -53 | -3 |
| Flextur | 1.004 | 1.342 | 905 | -437 | -15 |
| Flextur Ung | 12 | - | - | - | - |
| Handicapkørsel | 2.288 | 2.050 | 2.437 | 387 | -33 |
| Kommunalkørsel | 8.623 | 9.497 | 8.624 | -873 | -106 |
| Plustur | 178 | 196 | 208 | 12 | -3 |
| NOP | 203 | 101 | - | -101 | - |
| Flextrafik i alt | 12.374 | 13.330 | 12.265 | -1.065 | -160 |
| Øvrige | | | | | |
| Letbanesekretariat | 45 | 47 | 47 | - | - |
| Finansielt afkast | -179 | - | -14 | -14 | - |
| Tjenestemandspension | 34 | 33 | 34 | 1 | - |
| Øvrige i alt | -101 | 80 | 67 | -13 | - |
| Årets drift | 29.863 | 32.212 | 29.553 | -2.659 | -596 |
| Statslig kompensation | -563 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 29.301 | 32.212 | 29.553 | -2.659 | |
| Bestillerbidrag | -30.204 | -32.212 | -32.212 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -903 | - | -2.659 | -2.659 | |

Ekstrakørsel på rute 115 er i forventet regnskab nedskrevet med 0,3 mio. kr.

Busindtægterne forventes at stige samlet med 0,7 mio. kr., hvilket primært er pga. overtagelse af rute fra Region Midtjylland, samt fordi den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Favrskov Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Der forventes højere kørselsniveau for især Specialkørsel og Kommunalkørsel, men pga. indeksregulering er der et forventet mindreforbrug på Flextrafik på 1,1 mio. kr.

3.2 Hedensted Kommune

For 2024 forventes udgifter for 13,3 mio. kr. hvilket er en opjustering ift. budgettet på 0,1 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,3 mio. kr.

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

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|--------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -2.442 | -2.638 | -2.207 | 431 | - |
| Operatørudgifter | 8.073 | 8.581 | 8.258 | -323 | -173 |
| Administration | 615 | 665 | 665 | - | - |
| Billettekontrol | 8 | 8 | 8 | - | - |
| Bus-IT og Øvrige | 73 | 79 | 68 | -11 | - |
| Rejsekort | 284 | 287 | 294 | 7 | - |
| Regionalt tilskud | -741 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 5.870 | 6.982 | 7.086 | 104 | -173 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 598 | 562 | 600 | 38 | -6 |
| Flextur | 1.799 | 2.566 | 1.738 | -828 | -29 |
| Handicapkørsel | 3.018 | 3.011 | 3.453 | 442 | -46 |
| Plustur | 78 | - | 426 | 426 | -6 |
| NOP | 189 | 94 | - | -94 | - |
| Flextrafik i alt | 5.681 | 6.233 | 6.217 | -16 | -86 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -68 | - | -6 | -6 | - |
| Tjenestemandspension | 24 | 24 | 25 | 1 | - |
| Øvrige i alt | -45 | 24 | 19 | -5 | - |
| Årets drift | 11.506 | 13.239 | 13.322 | 83 | -258 |
| Statslig kompensation | -278 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 11.228 | 13.239 | 13.322 | 83 | |
| Bestillerbidrag | -11.186 | -13.239 | -13.239 | - | - |
| Resultat til efterregulering | 42 | - | 83 | 83 | |

Busindtægterne forventes at været 0,4 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Hedensted Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.3 Herning Kommune

For 2024 forventes udgifter for 50,6 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 0,8 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 1,0 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|-------------|---------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -10.528 | -10.275 | -10.293 | -18 | - |
| Operatørudgifter | 54.565 | 51.070 | 51.122 | 52 | -961 |
| Administration | 3.429 | 3.156 | 3.156 | - | - |
| Billettekontrol | 36 | 41 | 39 | -2 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 287 | 330 | 322 | -8 | - |
| Rejsekort | 1.327 | 1.345 | 1.365 | 20 | - |
| Regionalt tilskud | -3 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 49.113 | 45.667 | 45.711 | 44 | -961 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 89 | 339 | 119 | -220 | -4 |
| Flextur | 140 | 655 | 271 | -384 | -4 |
| Handicapkørsel | 3.776 | 4.352 | 3.970 | -382 | -52 |
| Plustur | 26 | 43 | 291 | 248 | -4 |
| NOP | 78 | 39 | - | -39 | - |
| Flextrafik i alt | 4.110 | 5.428 | 4.651 | -777 | -63 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -311 | - | -22 | -22 | - |
| Tjenestemandspension | 229 | 229 | 235 | 6 | - |
| Øvrige i alt | -82 | 229 | 213 | -16 | - |
| Årets drift | 53.140 | 51.324 | 50.575 | -749 | -1.025 |
| Statslig kompensation | -1.195 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 51.945 | 51.324 | 50.575 | -749 | |
| Bestillerbidrag | -52.637 | -51.324 | -51.324 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -691 | - | -749 | -749 | |

For busdriftens operatørudgifter forventes merudgifter på 0,1 mio. kr. Indeksfald skønnes at give en mindreudgift på 1,0 mio. kr. mens en stigning på 242 timer giver en merudgift på ca. 0,2 mio. kr. Derudover er der udbetalt ca. 0,2 mio. kr. mere i bonus til busselskaber.

3.4 Holstebro Kommune

For 2024 forventes udgifter for 19,6 mio. kr. hvilket er en opjustering ift. budgettet på 1,5 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,5 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -2.998 | -1.763 | -2.487 | -724 | - |
| Operatørudgifter | 18.247 | 12.242 | 13.545 | 1.303 | -406 |
| Administration | 1.459 | 1.028 | 1.028 | - | - |
| Billettekontrol | 41 | 37 | 18 | -19 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 166 | 175 | 172 | -3 | - |
| Rejsekort | 657 | 598 | 596 | -2 | - |
| Regionalt tilskud | -212 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 17.361 | 12.317 | 12.872 | 555 | -406 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 225 | 252 | 97 | -155 | -2 |
| Flextur | 311 | 957 | 475 | -482 | -7 |
| Handicapkørsel | 3.196 | 3.333 | 4.256 | 923 | -55 |
| Kommunalkørsel | 1.062 | 952 | 1.574 | 622 | -19 |
| Plustur | 56 | 28 | 161 | 133 | -2 |
| NOP | 149 | 74 | - | -74 | - |
| Flextrafik i alt | 5.000 | 5.596 | 6.563 | 967 | -85 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -123 | - | -8 | -8 | - |
| Tjenestemandspension | 140 | 143 | 144 | 1 | - |
| Øvrige i alt | 17 | 143 | 136 | -7 | - |
| Årets drift | 22.378 | 18.056 | 19.571 | 1.515 | -492 |
| Statslig kompensation | -427 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 21.951 | 18.056 | 19.571 | 1.515 | |
| Bestillerbidrag | -21.834 | -18.056 | -18.056 | - | - |
| Resultat til efterregulering | 117 | - | 1.515 | 1.515 | |

Sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2024 forventes der 863 flere køreplantimer på buskørslen. Dette vil give en stigning i udgifterne på 1,3 mio.kr. Derudover er der en stigning i de busafhængige omkostninger, grundet nye ruter.

Busindtægterne forventes at være 0,7 mio. kr. over budget. Dette skyldes det budgetterede tab af indtægter på grund af besparelser på busområdet i Holstebro Kommune, i første omgang er blevet overvurderet for 2024. Først i forbindelse med K24 vil vi kunne se den fulde effekt på indtægterne. Den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Holstebro Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

I forhold til handicapkørsel har tendensen ultimo 2023 samt 1. kvartal 2024 vist at kørselsaktiviteten samt den gennemsnitlige turpris har været stigende og lægger over det niveau der lægger til grund for budgettet. Dette har medført en forventning om et merforbrug på området i forhold til det budgetterede.

Samme gør sig gældende for Kommunalkørsel, hvor 1. kvartal 2024 viser at den gennemsnitlig turpris har været stigende, og lægger over niveauet for budget 2024.

3.5 Horsens Kommune

For 2024 forventes udgifter for 57,2 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 6,2 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 1,2 mio. kr.

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

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|---------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -17.526 | -17.447 | -17.919 | -472 | - |
| Operatørudgifter | 61.479 | 63.325 | 57.072 | -6.253 | -1.060 |
| Administration | 4.724 | 4.569 | 4.569 | - | - |
| Billettekontrol | 33 | 38 | 34 | -4 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 535 | 607 | 493 | -114 | - |
| Rejsekort | 1.617 | 1.512 | 1.739 | 227 | - |
| Regionalt tilskud | -528 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 50.334 | 52.604 | 45.988 | -6.616 | -1.060 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 674 | 740 | 996 | 256 | -13 |
| Flextur | 1.151 | 1.552 | 1.253 | -299 | -19 |
| Handicapkørsel | 4.653 | 5.087 | 4.461 | -626 | -58 |
| Kommunalkørsel | 2.585 | 2.913 | 3.282 | 369 | -37 |
| Plustur | 292 | 86 | 992 | 906 | -13 |
| NOP | 359 | 179 | - | -179 | - |
| Flextrafik i alt | 9.714 | 10.557 | 10.984 | 427 | -139 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -366 | - | -27 | -27 | - |
| Tjenestemandspension | 242 | 243 | 246 | 3 | - |
| Øvrige i alt | -124 | 243 | 219 | -24 | - |
| Årets drift | 59.925 | 63.404 | 57.191 | -6.213 | -1.199 |
| Statslig kompensation | -1.484 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 58.441 | 63.404 | 57.191 | -6.213 | |
| Bestillerbidrag | -59.907 | -63.404 | -63.404 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -1.466 | - | -6.213 | -6.213 | |

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 6,3 mio. kr. Det skyldes dels en pulje på EI på ca. 3 mio. kr. i budget 2024, som ikke bliver realiseret, samt indeksfald på 1,1 mio. kr. og et fald i køreplantimer på by- og lokalkørsel som dog timemæssigt opvejes af en stigning i køreplantimer på skolekørsel, men ikke omkostningsmæssigt. Desuden falder den gennemsnitlige pris på skolekørsel.

Busindtægterne forventes at være 0,5 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Horsens Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Der forventes en nedgang i udgifter på Bus-IT på 0,1 mio. kr. Dette skyldes forventede mindredgifter på Horsens rutebilstation.

Der forventes en højere udgift på rejsekort på 0,2 mio. kr. Dette skyldes mindre reguleringer i budget for investering af rejsekort som app og den ikke-digital løsning.

3.6 Ikast-Brande Kommune

For 2024 forventes udgifter for 19,7 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 0,2 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,4 mio. kr.

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

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|--------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -49 | - | - | - | - |
| Operatørudgifter | 16.511 | 16.205 | 16.317 | 112 | -354 |
| Administration | 912 | 974 | 974 | - | - |
| Bus-IT og Øvrige | 2 | 52 | 50 | -2 | - |
| Rejsekort | 26 | 119 | 124 | 5 | - |
| Regionalt tilskud | -254 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 17.148 | 17.350 | 17.465 | 115 | -354 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | - | - | - | - | -1 |
| Flextur | 311 | 345 | 331 | -14 | -6 |
| Handicapkørsel | 1.749 | 2.051 | 1.764 | -287 | -23 |
| Plustur | 20 | 43 | 55 | 12 | -1 |
| NOP | 59 | 30 | - | -30 | - |
| Flextrafik i alt | 2.139 | 2.469 | 2.150 | -319 | -30 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -111 | - | -9 | -9 | - |
| Tjenestemandspension | 59 | 59 | 61 | 2 | - |
| Øvrige i alt | -52 | 59 | 52 | -7 | - |
| Årets drift | 19.235 | 19.878 | 19.667 | -211 | -384 |
| Statslig kompensation | -263 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 18.972 | 19.878 | 19.667 | -211 | |
| Bestillerbidrag | -19.105 | -19.878 | -19.878 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -133 | - | -211 | -211 | |

Busdriftens operatørudgifter er opskrevet med 0,1 mio. kr. Det skyldes primært indekseffekt samt en stigning i omkostninger på bybusser i forhold til budget 2024.

3.7 Lemvig Kommune

For 2024 forventes udgifter for 8,9 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 1,1 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 0,2 mio. kr.

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

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-------------------------------------|---------------|--------------|---------------|------------------|--------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Operatørudgifter | 8.542 | 7.300 | 6.394 | -906 | -139 |
| Administration | 286 | 200 | 200 | - | - |
| Rejsekort | 9 | 9 | 9 | - | - |
| Busdrift i alt | 8.837 | 7.509 | 6.603 | -906 | -139 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 66 | - | 89 | 89 | -1 |
| Flextur | 823 | 850 | 565 | -285 | -8 |
| Handicapkørsel | 1.295 | 1.204 | 1.376 | 172 | -19 |
| Kommunalkørsel | 117 | 161 | 116 | -45 | -1 |
| Plustur | 154 | 180 | 90 | -90 | -1 |
| NOP | 63 | 31 | - | -31 | - |
| Flextrafik i alt | 2.518 | 2.426 | 2.236 | -190 | -31 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -73 | - | -4 | -4 | - |
| Tjenestemandspension | 31 | 31 | 32 | 1 | - |
| Øvrige i alt | -42 | 31 | 28 | -3 | - |
| Årets drift | 11.313 | 9.966 | 8.867 | -1.099 | -170 |
| Statslig kompensation | -174 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 11.139 | 9.966 | 8.867 | -1.099 | |
| Bestillerbidrag | -11.336 | -9.966 | -9.966 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -197 | - | -1.099 | -1.099 | |

Resultatet for busdriftens operatørudgifter ender 0,9 mio. kr. under budget, dette skyldes primært en nedgang i køreplantimer på 336 timer samt indekseffekten.

3.8 Norddjurs Kommune

For 2024 forventes udgifter for 38 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 0,9 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,7 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|-------------|--------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -1.790 | -2.015 | -1.753 | 262 | - |
| Operatørudgifter | 28.879 | 30.287 | 29.525 | -762 | -624 |
| Administration | 1.285 | 1.434 | 1.434 | - | - |
| Billettekontrol | 8 | 8 | 8 | - | - |
| Bus-IT og Øvrige | 88 | 113 | 111 | -2 | - |
| Rejsekort | 243 | 262 | 268 | 6 | - |
| Regionalt tilskud | -560 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 28.152 | 30.089 | 29.593 | -496 | -624 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 618 | 753 | 659 | -94 | -3 |
| Flextur | 1.176 | 1.581 | 1.545 | -36 | -24 |
| Flextur Ung | 3 | - | - | - | - |
| Handicapkørsel | 1.897 | 2.046 | 1.882 | -164 | -25 |
| Kommunalkørsel | 3.383 | 3.909 | 4.030 | 121 | -47 |
| Plustur | 233 | 247 | 229 | -18 | -3 |
| NOP | 365 | 182 | - | -182 | - |
| Flextrafik i alt | 7.674 | 8.718 | 8.345 | -373 | -102 |
| Øvrige | | | | | |
| Letbanesekretariat | 45 | 47 | 47 | - | - |
| Finansielt afkast | -209 | - | -17 | -17 | - |
| Tjenestemandspension | 59 | 57 | 59 | 2 | - |
| Øvrige i alt | -105 | 104 | 89 | -15 | - |
| Årets drift | 35.721 | 38.911 | 38.027 | -884 | -726 |
| Statslig kompensation | -599 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 35.122 | 38.911 | 38.027 | -884 | |
| Bestillerbidrag | -35.206 | -38.911 | -38.911 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -84 | - | -884 | -884 | |

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,8 mio. kr., hvilket primært skyldes indeksfald.

Busindtægterne forventes at være 0,3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Norddjurs Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.9 Odder Kommune

For 2024 forventes udgifter for 11,4 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 0,5 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,2 mio. kr.

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

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|--------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -1.910 | -1.790 | -2.089 | -299 | - |
| Operatørudgifter | 9.720 | 9.929 | 9.743 | -186 | -159 |
| Administration | 720 | 776 | 776 | - | - |
| Billettekontrol | 6 | 8 | 7 | -1 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 48 | 60 | 58 | -2 | - |
| Rejsekort | 174 | 203 | 209 | 6 | - |
| Busdrift i alt | 8.758 | 9.186 | 8.704 | -482 | -159 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 324 | 330 | 328 | -2 | -3 |
| Flextur | 392 | 408 | 467 | 59 | -7 |
| Handicapkørsel | 1.776 | 1.846 | 1.623 | -223 | -21 |
| Plustur | 82 | 28 | 221 | 193 | -3 |
| NOP | 92 | 46 | - | -46 | - |
| Flextrafik i alt | 2.665 | 2.658 | 2.639 | -19 | -33 |
| Øvrige | | | | | |
| Letbanesekretariat | 45 | 47 | 47 | - | - |
| Finansielt afkast | -69 | - | -5 | -5 | - |
| Tjenestemandspension | 26 | 26 | 26 | - | - |
| Øvrige i alt | 2 | 73 | 68 | -5 | - |
| Årets drift | 11.425 | 11.917 | 11.411 | -506 | -192 |
| Statslig kompensation | -244 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 11.181 | 11.917 | 11.411 | -506 | |
| Bestillerbidrag | -11.573 | -11.917 | -11.917 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -392 | - | -506 | -506 | |

Busdriftens operatørudgifter er reduceret med ca. 0,2 mio. kr. Det skyldes primært indeksfald

Busindtægterne forventes at været 0,3 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Odder Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.10 Randers Kommune

For 2024 forventes udgifter for 95,2 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 5,5 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 2,2 mio. kr.

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

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
|-------------------------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|------------------|
| | | | | | FR1 2024 - B2024 |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -26.167 | -27.055 | -27.740 | -685 | - |
| Operatørudgifter | 99.707 | 101.622 | 97.625 | -3.997 | -2.081 |
| Administration | 6.564 | 7.220 | 7.220 | - | - |
| Billettekontrol | 72 | 80 | 72 | -8 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 1.135 | 1.445 | 1.437 | -8 | - |
| Rejsekort | 2.935 | 2.964 | 3.012 | 48 | - |
| Regionalt tilskud | -421 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 83.825 | 86.276 | 81.626 | -4.650 | -2.081 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 335 | 398 | 298 | -100 | -4 |
| Flextur | 933 | 1.923 | 702 | -1.221 | -10 |
| Handicapkørsel | 7.074 | 7.032 | 7.385 | 353 | -93 |
| Kommunalkørsel | 3.734 | 4.394 | 4.406 | 12 | -51 |
| Plustur | 63 | 58 | 329 | 271 | -4 |
| NOP | 269 | 134 | - | -134 | - |
| Flextrafik i alt | 12.409 | 13.939 | 13.120 | -819 | -163 |
| Øvrige | | | | | |
| Letbanesekretariat | 45 | 47 | 47 | - | - |
| Finansielt afkast | -551 | - | -44 | -44 | - |
| Tjenestemandspension | 432 | 438 | 444 | 6 | - |
| Øvrige i alt | -74 | 485 | 447 | -38 | - |
| Årets drift | 96.159 | 100.700 | 95.193 | -5.507 | -2.244 |
| Statslig kompensation | -2.318 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 93.841 | 100.700 | 95.193 | -5.507 | |
| Bestillerbidrag | -94.904 | -100.700 | -100.700 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -1.063 | - | -5.507 | -5.507 | |

Busdriftens operatørudgifter reduceres med ca. 4 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, dette skyldes primært en reduktion på 4.424 køreplantimer, som kan henføres til rute 4RA, samt indeksfald.

Busindtægterne forventes at været 0,7 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Randers Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

For 2024 forventes udgifter for 30,8 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 0,6 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,6 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|-------------|--------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -3.541 | -3.416 | -3.612 | -196 | - |
| Operatørudgifter | 25.729 | 26.693 | 26.279 | -414 | -567 |
| Administration | 1.535 | 1.611 | 1.611 | - | - |
| Billettekontrol | 18 | 15 | 8 | -7 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 204 | 280 | 277 | -3 | - |
| Rejsekort | 485 | 583 | 594 | 11 | - |
| Regionalt tilskud | -964 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 23.466 | 25.766 | 25.157 | -609 | -567 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 147 | 172 | 89 | -83 | -5 |
| Flextur | 1.188 | 1.688 | 1.404 | -284 | -24 |
| Handicapkørsel | 3.149 | 3.428 | 3.685 | 257 | -48 |
| Plustur | 96 | 200 | 422 | 222 | -5 |
| NOP | 162 | 81 | - | -81 | - |
| Flextrafik i alt | 4.743 | 5.569 | 5.600 | 31 | -83 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -160 | - | -14 | -14 | - |
| Tjenestemandspension | 106 | 107 | 110 | 3 | - |
| Øvrige i alt | -53 | 107 | 96 | -11 | - |
| Årets drift | 28.155 | 31.442 | 30.853 | -589 | -650 |
| Statslig kompensation | -748 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 27.408 | 31.442 | 30.853 | -589 | |
| Bestillerbidrag | -28.137 | -31.442 | -31.442 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -729 | - | -589 | -589 | |

For busdriftens operatørudgifter forventes et mindreforbrug på 0,4 mio. kr., der primært skyldes indeksfald på 0,6 mio. kr. Dertil kommer merudgifter på 0,2 mio. kr., pga. en stigning i køreplantimer på både A og B kontrakter.

Busindtægterne forventes at været 0,2 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Ringkøbing-Skjern Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.12 Silkeborg Kommune

For 2024 forventes udgifter for 49,2 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 1,6 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 1,6 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -19.167 | -18.979 | -19.623 | -644 | - |
| Operatørudgifter | 57.897 | 53.195 | 53.786 | 591 | -1.554 |
| Administration | 4.485 | 3.879 | 3.879 | - | - |
| Billetkontrol | 51 | 57 | 54 | -3 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 659 | 726 | 725 | -1 | - |
| Rejsekort | 1.553 | 1.570 | 1.596 | 26 | - |
| Busdrift i alt | 45.478 | 40.448 | 40.417 | -31 | -1.554 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 155 | 223 | 176 | -47 | -2 |
| Flextur | 711 | 1.078 | 277 | -801 | -7 |
| Handicapkørsel | 4.897 | 5.029 | 5.111 | 82 | -65 |
| Kommunalkørsel | 2.570 | 3.417 | 2.887 | -530 | -33 |
| Plustur | 128 | 191 | 125 | -66 | -2 |
| NOP | 315 | 157 | - | -157 | - |
| Flextrafik i alt | 8.775 | 10.095 | 8.576 | -1.519 | -109 |
| Øvrige | | | | | |
| Letbanesekretariat | 45 | 47 | 47 | - | - |
| Finansielt afkast | -317 | - | -22 | -22 | - |
| Tjenestemandspension | 194 | 198 | 205 | 7 | - |
| Øvrige i alt | -78 | 245 | 230 | -15 | - |
| Årets drift | 54.175 | 50.788 | 49.223 | -1.565 | -1.663 |
| Statslig kompensation | -1.488 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 52.687 | 50.788 | 49.223 | -1.565 | |
| Bestillerbidrag | -53.670 | -50.788 | -50.788 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -983 | - | -1.565 | -1.565 | |

Busdriftens operatørudgifter stiger med 0,6 mio. kr., som fortrinsvist skyldes en stigning i køreplantimer på 3.497 timer, primært på bybusser.

Busindtægterne forventes at været 0,6 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Silkeborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.13 Skanderborg Kommune

For 2024 forventes udgifter for 29 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 3,8 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,6 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -7.073 | -7.552 | -7.425 | 127 | - |
| Operatørudgifter | 28.084 | 29.497 | 28.023 | -1.474 | -560 |
| Administration | 1.608 | 1.681 | 1.681 | - | - |
| Billettekontrol | 10 | 10 | 12 | 2 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 116 | 143 | 135 | -8 | - |
| Rejsekort | 533 | 632 | 638 | 6 | - |
| Regionalt tilskud | -214 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 23.065 | 24.411 | 23.064 | -1.347 | -560 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 1.152 | 1.419 | 1.197 | -222 | -6 |
| Flextur | 2.199 | 3.336 | 1.555 | -1.781 | -31 |
| Flextur Ung | 81 | - | - | - | - |
| Handicapkørsel | 2.904 | 2.934 | 2.582 | -352 | -32 |
| Kommunalkørsel | 54 | 128 | 33 | -95 | -0 |
| Plustur | 385 | 368 | 510 | 142 | -6 |
| NOP | 209 | 104 | - | -104 | - |
| Flextrafik i alt | 6.983 | 8.289 | 5.877 | -2.412 | -77 |
| Øvrige | | | | | |
| Letbanesekretariat | 45 | 47 | 47 | - | - |
| Finansielt afkast | -184 | - | -14 | -14 | - |
| Tjenestemandspension | 60 | 60 | 62 | 2 | - |
| Øvrige i alt | -79 | 107 | 95 | -12 | - |
| Årets drift | 29.969 | 32.807 | 29.036 | -3.771 | -637 |
| Statslig kompensation | -811 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 29.158 | 32.807 | 29.036 | -3.771 | |
| Bestillerbidrag | -29.521 | -32.807 | -32.807 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -362 | - | -3.771 | -3.771 | |

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 1,4 mio. kr. hvilket primært skyldes indeksfald og forventningen om mindre ekstrakørsel.

Busindtægterne forventes at være 0,1 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Skanderborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.14 Skive Kommune

For 2024 forventes udgifter for 50 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 0,2 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 1,1 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -6.502 | -6.549 | -6.293 | 256 | - |
| Operatørudgifter | 32.649 | 32.084 | 30.418 | -1.666 | -800 |
| Administration | 2.358 | 2.444 | 2.444 | - | - |
| Billettekontrol | 30 | 28 | 33 | 5 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 245 | 299 | 295 | -4 | - |
| Rejsekort | 890 | 913 | 929 | 16 | - |
| Regionalt tilskud | -388 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 29.282 | 29.219 | 27.826 | -1.393 | -800 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 115 | 166 | 259 | 93 | -2 |
| Flextur | 209 | 183 | 745 | 562 | -4 |
| Handicapkørsel | 3.032 | 3.644 | 2.857 | -787 | -36 |
| Kommunalkørsel | 16.164 | 16.688 | 17.971 | 1.283 | -223 |
| Plustur | 69 | 15 | 174 | 159 | -2 |
| NOP | 235 | 117 | - | -117 | - |
| Flextrafik i alt | 19.826 | 20.813 | 22.006 | 1.193 | -267 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -246 | - | -22 | -22 | - |
| Tjenestemandspension | 151 | 154 | 156 | 2 | - |
| Øvrige i alt | -95 | 154 | 134 | -20 | - |
| Årets drift | 49.012 | 50.186 | 49.966 | -220 | -1.067 |
| Statslig kompensation | -854 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 48.159 | 50.186 | 49.966 | -220 | |
| Bestillerbidrag | -48.773 | -50.186 | -50.186 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -614 | - | -220 | -220 | |

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 1,7 mio. kr. Det skyldes primært indeksfald på 0,8 mio. kr. og en reduktion på 369 køreplantimer sammenlignet med budget 2024, samt lavere variable, gennemsnitlige omkostninger.

Busindtægterne forventes at været 0,3 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Skive Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

En kombination af forventning om flere ture end budgetteret for flere af Flextrafiks områder, og høje tilbudte timepriser for Specialkørsel i nuværende udbud, gør at der forventes merudgifter for Flextrafik på 1,2 mio. kr.

Dette afspejles i afvigelsen for Kommunalkørsel, hvor de tilbudte timepriser for Specialkørsel afspejler den samfundsmæssige udvikling på tidspunktet for udbuddet i maj 2022, herunder stor usikkerhed i stigende inflation og ikke mindst stigende

brændstofpriser. Tilbudsgiverne har taget højde for disse usikkerheder ved at øge den tilbudte timepris markant. Disse timepriser sviger fra 375 kr. til 1300kr., således den gennemsnitlige tildelte timepris udgør 738 kr. mod tidligere ca. 400 kr.

3.15 Struer Kommune

For 2024 forventes udgifter for 9,9 mio. kr. hvilket er en opjustering ift. budgettet på 0,1 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,1 mio. kr.

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

| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | FR1 2024 - B2024 | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|------------------|--------------|
| | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -360 | - | - | - | - |
| Operatørudgifter | 5.410 | 7.251 | 6.991 | -260 | -113 |
| Administration | 448 | 441 | 441 | - | - |
| Billettekontrol | 3 | - | - | - | - |
| Bus-IT og Øvrige | 40 | 43 | 43 | - | - |
| Rejsekort | 91 | 27 | 34 | 7 | - |
| Regionalt tilskud | -281 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 5.351 | 7.762 | 7.509 | -253 | -113 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | - | - | 10 | 10 | - |
| Flextur | 435 | 471 | 571 | 100 | -9 |
| Handicapkørsel | 1.390 | 1.519 | 1.801 | 282 | -24 |
| Plustur | 1 | - | - | - | - |
| NOP | 34 | 17 | - | -17 | - |
| Flextrafik i alt | 1.861 | 2.007 | 2.382 | 375 | -33 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -45 | - | -4 | -4 | - |
| Tjenestemandspension | 41 | 42 | 43 | 1 | - |
| Øvrige i alt | -3 | 42 | 39 | -3 | - |
| Årets drift | 7.209 | 9.811 | 9.930 | 119 | -146 |
| Statslig kompensation | -132 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 7.077 | 9.811 | 9.930 | 119 | |
| Bestillerbidrag | -7.158 | -9.811 | -9.811 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -81 | - | 119 | 119 | |

Busdriftens operatørudgifter reduceres samlet med 0,3 mio. kr. der kan henføres til indeksfald samt lidt lavere variable, gennemsnitlige omkostninger.

3.16 Syddjurs Kommune

For 2024 forventes udgifter for 29,9 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 2,2 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 0,6 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -3.594 | -3.480 | -3.306 | 174 | - |
| Operatørudgifter | 24.329 | 24.764 | 23.934 | -830 | -514 |
| Administration | 1.425 | 1.448 | 1.448 | - | - |
| Billettekontrol | 10 | 9 | 9 | - | - |
| Bus-IT og Øvrige | 118 | 132 | 130 | -2 | - |
| Rejsekort | 513 | 509 | 518 | 9 | - |
| Regionalt tilskud | -431 | - | - | - | - |
| Busdrift i alt | 22.369 | 23.382 | 22.733 | -649 | -514 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 468 | 457 | 466 | 9 | -6 |
| Flextur | 2.295 | 3.175 | 2.219 | -956 | -42 |
| Flextur Ung | 35 | - | - | - | - |
| Handicapkørsel | 2.354 | 2.571 | 1.813 | -758 | -22 |
| Kommunalkørsel | 2.230 | 2.039 | 2.059 | 20 | -24 |
| Plustur | 164 | 214 | 489 | 275 | -6 |
| NOP | 264 | 132 | - | -132 | - |
| Flextrafik i alt | 7.810 | 8.588 | 7.046 | -1.542 | -101 |
| Øvrige | | | | | |
| Letbanesekretariat | 45 | 47 | 47 | - | - |
| Finansielt afkast | -177 | - | -14 | -14 | - |
| Tjenestemandspension | 49 | 49 | 50 | 1 | - |
| Øvrige i alt | -83 | 96 | 83 | -13 | - |
| Årets drift | 30.097 | 32.066 | 29.862 | -2.204 | -615 |
| Statslig kompensation | -671 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 29.426 | 32.066 | 29.862 | -2.204 | |
| Bestillerbidrag | -29.936 | -32.066 | -32.066 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -510 | - | -2.204 | -2.204 | |

Busdriftens operatørudgifter er nedskrevet med 0,8 mio. kr., som primært skyldes indeksfald og en lille reduktion af køreplantimer på 79 timer.

Busindtægterne forventes at været 0,2 mio. kr. under budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Syddjurs Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.17 Viborg Kommune

For 2024 forventes udgifter for 53 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 2 mio. kr. Der er forudsat et indeksfald ift. budgettet på 1,2 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -13.456 | -13.023 | -13.326 | -303 | - |
| Operatørudgifter | 55.924 | 51.465 | 49.724 | -1.741 | -1.065 |
| Administration | 4.277 | 3.991 | 3.991 | - | - |
| Billettekontrol | 51 | 53 | 53 | - | - |
| Bus-IT og Øvrige | 1.172 | 1.132 | 1.123 | -9 | - |
| Rejsekort | 1.828 | 1.798 | 1.821 | 23 | - |
| Regionalt tilskud | -2.176 | - | - | - | - |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 244 | 225 | 225 | - | - |
| Busdrift i alt | 47.865 | 45.641 | 43.611 | -2.030 | -1.065 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 111 | 243 | 290 | 47 | -3 |
| Flextur | 367 | 396 | 984 | 588 | -11 |
| Handicapkørsel | 7.019 | 8.094 | 7.560 | -534 | -99 |
| Kommunalkørsel | 44 | 176 | 24 | -152 | -0 |
| Plustur | 57 | 43 | 265 | 222 | -3 |
| NOP | 148 | 74 | - | -74 | - |
| Flextrafik i alt | 7.745 | 9.026 | 9.123 | 97 | -116 |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -304 | - | -24 | -24 | - |
| Tjenestemandspension | 252 | 255 | 259 | 4 | - |
| Øvrige i alt | -52 | 255 | 235 | -20 | - |
| Årets drift | 55.559 | 54.922 | 52.969 | -1.953 | -1.182 |
| Statslig kompensation | -1.262 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 54.296 | 54.922 | 52.969 | -1.953 | |
| Bestillerbidrag | -55.477 | -54.922 | -54.922 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -1.180 | - | -1.953 | -1.953 | |

Busdriftens operatørudgifter nedskrives med 1,7 mio. kr. som følge af indeksfald og fald i køreplantimer på 553 timer.

Busindtægterne forventes at været 0,3 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Viborg Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

3.18 Aarhus Kommune

For 2024 forventes udgifter for 403,4 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 19,4 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 11,7 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -281.051 | -299.072 | -306.807 | -7.735 | - |
| Operatørudgifter | 544.876 | 548.184 | 536.081 | -12.103 | -11.263 |
| Administration | 30.717 | 33.347 | 33.347 | - | - |
| Billettekontrol | 4.405 | 836 | 377 | -459 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 7.794 | 7.890 | 8.456 | 566 | - |
| Rejsekort | 19.949 | 19.850 | 20.869 | 1.019 | - |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel | -95.000 | -35.000 | -35.000 | - | - |
| Busdrift i alt | 231.690 | 276.035 | 257.323 | -18.712 | -11.263 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 223 | 241 | 202 | -39 | -1 |
| Flextur | 899 | 1.217 | 1.059 | -158 | -18 |
| Handicapkørsel | 28.105 | 29.672 | 30.375 | 703 | -381 |
| Kommunalkørsel | 5.553 | 6.234 | 6.479 | 245 | -74 |
| Plustur | 18 | 129 | 55 | -74 | -1 |
| NOP | 978 | 488 | - | -488 | - |
| Flextrafik i alt | 35.777 | 37.981 | 38.170 | 189 | -474 |
| Letbanedrift | | | | | |
| Indtægter | -41.452 | -45.271 | -45.170 | 101 | - |
| Operatørudgifter | 131.385 | 143.504 | 143.504 | - | - |
| Administration | 2.469 | 2.688 | 2.688 | - | - |
| Letbanesekretariat | 247 | 257 | 257 | - | - |
| Billettekontrol | 214 | 472 | -89 | -561 | - |
| Rejsekort | 2.575 | 3.355 | 3.057 | -298 | - |
| Øvrige driftsudgifter | 2.035 | 1.798 | 1.798 | - | - |
| Letbanedrift i alt | 97.474 | 106.803 | 106.045 | -758 | - |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -2.226 | - | -183 | -183 | - |
| Tjenestemandspension | 2.013 | 2.044 | 2.078 | 34 | - |
| Øvrige i alt | -213 | 2.044 | 1.895 | -149 | - |
| Årets drift | 364.728 | 422.863 | 403.433 | -19.430 | -11.737 |
| Statslig kompensation | -11.392 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 353.336 | 422.863 | 403.433 | -19.430 | |
| Bestillerbidrag | -367.093 | -422.863 | -422.863 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -13.757 | - | -19.430 | -19.430 | |

Busdriftens operatørudgifter reduceres med 12,1 mio. kr. som kan henføres til indeksfald.

Busindtægterne forventes at været 7,7 mio. kr. over budget, hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har øget Aarhus Kommunes andel af Midttrafiks samlede indtægter.

Der forventes et merforbrug på bus-IT på 0,6 mio. kr. Dette skyldes Aarhus Kommunes strategi for 2024 er at tilbyde mere buskørsel til arrangementer. Derfor er der ekstra udgifter til kørsel ifm. AGF-fodboldkampe, Fed Fredag i Tivoli og andre lignende arrangementer bestilt af Aarhus Kommune.

Der forventes en højere udgift på rejsekort på 1,0 mio. kr. Dette skyldes mindre reguleringer i budget for investering af rejsekort som app og den ikke-digital løsning.

3.19 Region Midtjylland

For 2024 forventes udgifter for 621,6 mio. kr. hvilket er en nedjustering ift. budgettet på 14,2 mio. kr. Der er forudsat en et indeksfald ift. budgettet på 10,8 mio. kr.

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

| | FR1 2024 - B2024 | | | | |
|-------------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | R2023 | B2024 | FR1 2024 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | |
| Indtægter | -273.975 | -292.878 | -289.643 | 3.235 | - |
| Operatørudgifter | 439.214 | 438.653 | 421.176 | -17.477 | -8.474 |
| Administration | 35.426 | 35.626 | 35.626 | - | - |
| Billetkontrol | 662 | 7 | 395 | 388 | - |
| Bus-IT og Øvrige | 5.565 | 6.412 | 6.335 | -77 | - |
| Rejsekort | 20.402 | 21.100 | 19.801 | -1.299 | - |
| Regionalt tilskud | 7.172 | - | - | - | - |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 21.069 | 19.772 | 19.734 | -38 | - |
| Busdrift i alt | 255.534 | 228.692 | 213.424 | -15.268 | -8.474 |
| Flextrafik | | | | | |
| Flexbus | 237 | 10 | - | -10 | - |
| Siddende patientbefordring | 184.756 | 188.530 | 192.328 | 3.798 | -2.339 |
| NOP | 3.849 | 1.919 | - | -1.919 | - |
| Flextrafik i alt | 188.843 | 190.459 | 192.328 | 1.869 | -2.339 |
| Letbanedrift | | | | | |
| Indtægter | -41.452 | -45.271 | -45.170 | 101 | - |
| Operatørudgifter | 163.779 | 177.198 | 177.198 | - | - |
| Administration | 2.469 | 2.688 | 2.688 | - | - |
| Letbanesekretariat | 449 | 467 | 467 | - | - |
| Billetkontrol | 214 | 472 | -89 | -561 | - |
| Rejsekort | 2.575 | 3.355 | 3.057 | -298 | - |
| Øvrige driftsudgifter | 2.035 | 1.798 | 1.798 | - | - |
| Letbanedrift i alt | 130.069 | 140.707 | 139.949 | -758 | - |
| Togdrift | | | | | |
| Indtægter | -19.535 | -20.896 | -22.053 | -1.157 | - |
| Operatørudgifter | 70.753 | 75.225 | 75.225 | - | - |
| Administration | 1.069 | 1.135 | 1.135 | - | - |
| Billetkontrol | 199 | -280 | -293 | -13 | - |
| Rejsekort | 1.119 | 1.333 | 1.788 | 455 | - |
| Investeringstilskud | 12.206 | 15.919 | 15.919 | - | - |
| Øvrige driftsudgifter | 1.798 | 700 | 1.671 | 971 | - |
| Togdrift i alt | 67.610 | 73.136 | 73.392 | 256 | - |
| Øvrige | | | | | |
| Finansielt afkast | -3.894 | - | -328 | -328 | - |
| Tjenestemandspension | 2.736 | 2.777 | 2.841 | 64 | - |
| Øvrige i alt | -1.158 | 2.777 | 2.513 | -264 | - |
| Årets drift | 640.898 | 635.771 | 621.606 | -14.165 | -10.813 |
| Statslig kompensation | -15.763 | - | - | - | - |
| Til byrdefordeling | 625.135 | 635.771 | 621.606 | -14.165 | |
| Bestillerbidrag | -637.641 | -635.771 | -635.771 | - | - |
| Resultat til efterregulering | -12.506 | - | -14.165 | -14.165 | |

For busdriftens operatørudgifter forventes en mindreudgift på 17,5 mio. kr., som fortrinsvist kommer fra et indeksfald på 8,5 mio. kr. Dertil kommer fradrag i busbetaling samt bod ifm. forsinkelse i levering af elbusser på samlet ca. 1,2 mio. kr.

For NT/Sydtrafik-samarbejdet er forventningen til byrdefordelingen med Sydtrafik nedskrevet med 0,4 mio. kr.

Busindtægterne forventes at været 3,2 mio. kr. under budget hvilket skyldes at den seneste kvartalsopdatering af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, har mindsket Region Midtjyllands andel af Midttrafiks samlede indtægter. Omvendt for togindtægterne forventes at være 1,2 mio. kr. over budget, hvilket også skyldes den seneste kvartalsopdatering, hvor andel af indtægterne for tog er øget.

Trods forventning om færre antal ture for Siddende Patientbefordring end budget, så forventes der merudgift på 3,8 mio. kr., da vognmandsbetaling forventes at være dyrere end budgetteret. Dette på trods af fald i omkostningsindeks siden budgetlægning.

Der forventes en mindreudgift på rejsekort på 1,3 mio. kr. Dette skyldes mindre reguleringer i budget for investering af rejsekort som app og den ikke-digital løsning.

Bilag 1 - Nøgletal vedr. harmoniseringen 26. juni 2023 til 30. april 2024

Tabel 1a: Flexitur - Udvikling i antal flexiture til enten 7 eller 3 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 sammenholdt med samme periode året før:

| Bestiller | Antal ture | Udvikling siden sidste år |
|-------------------|----------------|---------------------------|
| Favrskov | 8.335 | -7 % |
| Hedensted | 11.548 | -14 % |
| Herning | 1.684 | |
| Holstebro | 1.742 | 9 % |
| Horsens | 6.684 | 9 % |
| Ikast-Brande | 3.630 | 19 % |
| Lemvig | 2.604 | -44 % |
| Norddjurs | 7.744 | -17 % |
| Odder | 2.575 | 65 % |
| Randers | 3.810 | -42 % |
| Ringkøbing-Skjern | 8.098 | 1 % |
| Silkeborg | 3.373 | -46 % |
| Skanderborg | 14.535 | -12 % |
| Skive | 1.615 | 35 % |
| Struer | 2.529 | 30 % |
| Syddjurs | 12.833 | 2 % |
| Viborg | 3.458 | 24 % |
| Aarhus | 6.366 | 6 % |
| Total | 103.163 | -7 % |

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

23. maj 2024

Journalnr.:
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:
Christina Nysten Justesen

E-mail:
CNJ@Midttrafik.dk

Tabel 1b: Flexitur - Udvikling i antal flexiture til 15 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

| Kommune (fra) | Antal ture | Udvikling siden sidste år |
|-------------------|---------------|---------------------------|
| Favrskov | 470 | |
| Hedensted | 481 | 23.950 % |
| Herning | 1.499 | 1 % |
| Holstebro | 1.143 | 6 % |
| Horsens | 2.783 | 13 % |
| Ikast-Brande | 242 | |
| Lemvig | 750 | 269 % |
| Norddjurs | 1.484 | 1.369 % |
| Odder | 683 | -19 % |
| Randers | 3.861 | 77 % |
| Ringkøbing-Skjern | 425 | |
| Silkeborg | 2.948 | 179 % |
| Skanderborg | 639 | 63.800 % |
| Skive | 765 | -28 % |
| Struer | 107 | |
| Syddjurs | 448 | 127 % |
| Viborg | 3.401 | 56 % |
| Aarhus | 7.530 | 19 % |
| | 29.659 | 55 % |

Tabel 2: Flextur - Antal ture til/fra knudepunkter fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

| Bestiller | Samlet fra/til knudepunkt |
|-------------------|---------------------------|
| Favrskov | 1.495 |
| Hedensted | 3.491 |
| Herning | 660 |
| Holstebro | 787 |
| Horsens | 4.350 |
| Ikast-Brande | 43 |
| Lemvig | 1.988 |
| Norddjurs | 3.406 |
| Odder | 2.260 |
| Randers | 2.554 |
| Ringkøbing-Skjern | 36 |
| Silkeborg | 215 |
| Skanderborg | 5.433 |
| Skive | 714 |
| Struer | 825 |
| Syddjurs | 4.223 |
| Viborg | 785 |
| Aarhus | 2.271 |
| Total | 35.536 |

Tabel 3: Flextur – Udvikling i antal flexture over kommunegrænser til enten 7 eller 3 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 sammenholdt med samme periode året før:

| Bestiller | Antal ture | Udvikling siden sidste år |
|-------------------|---------------|---------------------------|
| Favrskov | 944 | 26 % |
| Hedensted | 3.323 | -6 % |
| Herning | 272 | |
| Holstebro | 482 | 61 % |
| Horsens | 2.646 | 20 % |
| Ikast-Brande | 354 | -8 % |
| Lemvig | 481 | 40 % |
| Norddjurs | 1.043 | 87 % |
| Odder | 449 | 70 % |
| Randers | 519 | 1.822 % |
| Ringkøbing-Skjern | 561 | -3 % |
| Silkeborg | 1.133 | 33 % |
| Skanderborg | 1.794 | -11 % |
| Skive | 133 | -4 % |
| Struer | 696 | 70 % |
| Syddjurs | 1.334 | 77 % |
| Viborg | 462 | -2 % |
| Aarhus | 1.184 | 118.300 % |
| Total | 17.810 | 31 % |

Note: Randers og Aarhus kommuner havde ikke pris aftaler før harmoniseringen og derfor var taksten 14 kr. pr. km.

Tabel 4: Flexitur – Udvikling i kommunernes økonomi til flexitur fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 sammenholdt med samme periode året før:

| Bestiller | Nettoomkostning | Udvikling siden sidste år | Bestillerudgift i alt | Udvikling siden sidste år |
|-------------------|-------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------|
| Favrskov | 518.400 | -14 % | 779.900 | -10 % |
| Hedensted | 1.058.900 | -16 % | 1.421.300 | -14 % |
| Herning | 155.300 | | 208.300 | |
| Holstebro | 264.100 | 32 % | 318.700 | 29 % |
| Horsens | 755.200 | 8 % | 965.100 | 10 % |
| Ikast-Brande | 180.300 | 42 % | 294.100 | 36 % |
| Lemvig | 407.900 | -35 % | 489.400 | -36 % |
| Norddjurs | 806.100 | 18 % | 1.049.100 | 10 % |
| Odder | 295.100 | 87 % | 375.900 | 84 % |
| Randers | 422.400 | -46 % | 542.000 | -45 % |
| Ringkøbing-Skjern | 816.100 | 32 % | 1.070.200 | 26 % |
| Silkeborg | 271.300 | -50 % | 376.900 | -48 % |
| Skanderborg | 1.177.500 | -18 % | 1.633.400 | -15 % |
| Skive | 176.600 | 112 % | 227.300 | 92 % |
| Struer | 384.000 | 105 % | 463.400 | 90 % |
| Syddjurs | 1.451.800 | -14 % | 1.854.600 | -10 % |
| Viborg | 313.500 | 92 % | 422.300 | 72 % |
| Aarhus | 615.800 | 22 % | 815.500 | 20 % |
| Total | 10.070.500 | -3 % | 13.307.600 | -2 % |

Tabel 5: Flexstur - Kommunernes økonomi på ture til/fra knudepunkter fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

| Bestiller | Nettoomkostning | Bestillerudgift i alt |
|-------------------|------------------|-----------------------|
| Favrskov | 183.200 | 230.300 |
| Hedensted | 495.000 | 605.100 |
| Herning | 78.700 | 99.400 |
| Holstebro | 159.600 | 184.400 |
| Horsens | 610.500 | 747.100 |
| Ikast-Brande | 7.400 | 8.800 |
| Lemvig | 347.800 | 410.100 |
| Norddjurs | 418.300 | 525.400 |
| Odder | 266.500 | 337.500 |
| Randers | 356.200 | 436.600 |
| Ringkøbing-Skjern | 6.400 | 7.500 |
| Silkeborg | 33.700 | 40.400 |
| Skanderborg | 654.400 | 825.300 |
| Skive | 102.100 | 124.600 |
| Struer | 206.200 | 232.100 |
| Syddjurs | 723.700 | 856.700 |
| Viborg | 167.000 | 191.800 |
| Aarhus | 400.800 | 472.200 |
| Total | 5.217.500 | 6.335.100 |

Tabel 6: Plustur – Antal ture fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

| Bestiller | Antal ture |
|-------------------|---------------|
| Favrskov | 1.094 |
| Hedensted | 1.151 |
| Herning | 808 |
| Holstebro | 704 |
| Horsens | 3.987 |
| Ikast-Brande | 272 |
| Lemvig | 489 |
| Norddjurs | 1.100 |
| Odder | 1.048 |
| Randers | 1.067 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.079 |
| Silkeborg | 613 |
| Skanderborg | 2.571 |
| Skive | 679 |
| Struer | 5 |
| Syddjurs | 1.730 |
| Viborg | 866 |
| Aarhus | 279 |
| Total | 19.542 |

Note: Udviklingen ift. samme periode sidste år er ikke medtaget på plustur, da ordningen kun eksisterede i fem kommuner før harmoniseringen.

Tabel 7: Plustur - Kommunernes økonomi fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024:

| Bestiller | Nettoomkostning | Bestillerudgift i alt |
|-------------------|------------------|-----------------------|
| Favrskov | 108.600 | 143.000 |
| Hedensted | 175.000 | 211.500 |
| Herning | 95.400 | 121.100 |
| Holstebro | 92.200 | 114.300 |
| Horsens | 536.700 | 662.500 |
| Ikast-Brande | 34.400 | 43.000 |
| Lemvig | 81.200 | 96.500 |
| Norddjurs | 157.500 | 192.000 |
| Odder | 128.200 | 161.200 |
| Randers | 122.300 | 156.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 189.600 | 223.600 |
| Silkeborg | 64.200 | 83.500 |
| Skanderborg | 314.800 | 395.600 |
| Skive | 116.600 | 137.900 |
| Struer | 1.100 | 1.300 |
| Syddjurs | 264.300 | 318.600 |
| Viborg | 103.700 | 131.000 |
| Aarhus | 28.100 | 36.800 |
| Total | 2.613.800 | 3.229.300 |

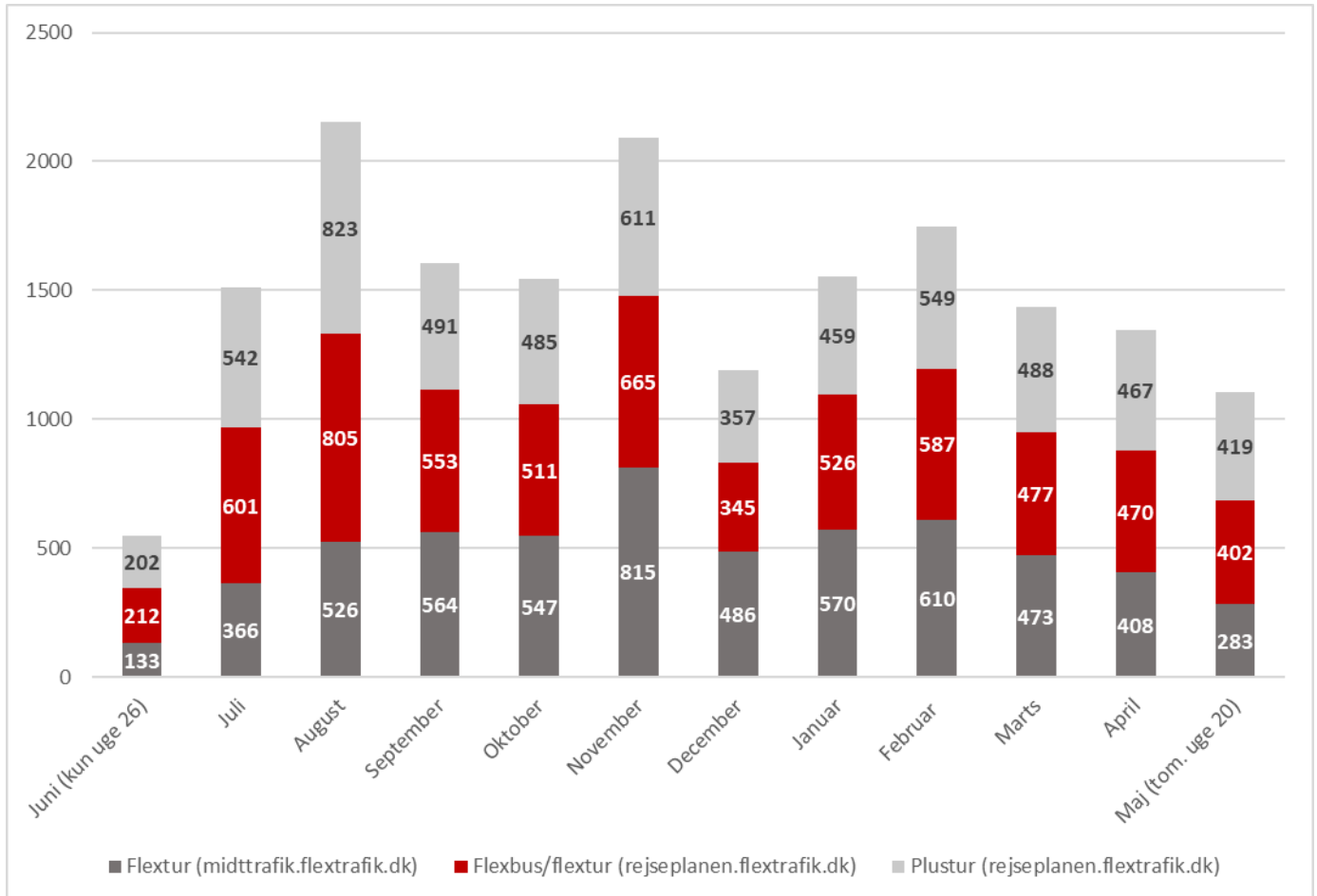
Note: Udviklingen ift. samme periode sidste år er ikke medtaget på plustur, da ordningen kun eksisterede i fem kommuner før harmoniseringen.

Tabel 8: Flexstur - Fordelingen af bestillingskanalerne for flexsture til enten 7 eller 3 kr. pr. km fra 26. juni 2023 tom. 30. april 2024 og udviklingen heraf sammenholdt med samme periode sidste år:

| Bestillingsplatform Bestiller | Rejseplanen | | | Selvbetjeningen | | Telefonbestilling | |
|----------------------------------|--------------|---------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|-------------------|---------------------------|
| | Antal ture | Antal ture | Udvikling siden sidste år | Antal ture | Udvikling siden sidste år | Antal ture | Udvikling siden sidste år |
| Favrskov | 451 | 2.529 | -33 % | 5.355 | 4 % | | |
| Hedensted | 442 | 3.091 | -34 % | 8.015 | -9 % | | |
| Herning | 408 | 255 | | 1.021 | | | |
| Holstebro | 76 | 499 | 11 % | 1.167 | 1 % | | |
| Horsens | 390 | 2.244 | -23 % | 4.050 | 25 % | | |
| Ikast-Brande | 201 | 924 | 54 % | 2.505 | 2 % | | |
| Lemvig | 118 | 724 | -62 % | 1.762 | -35 % | | |
| Norddjurs | 789 | 1.906 | -40 % | 5.049 | -17 % | | |
| Odder | 229 | 900 | 24 % | 1.446 | 73 % | | |
| Randers | 150 | 1.336 | -54 % | 2.324 | -36 % | | |
| Ringkøbing-Skjern | 744 | 2.590 | -11 % | 4.764 | -7 % | | |
| Silkeborg | 303 | 811 | -53 % | 2.259 | -50 % | | |
| Skanderborg | 1.096 | 6.394 | -22 % | 7.045 | -15 % | | |
| Skive | 147 | 362 | 24 % | 1.106 | 23 % | | |
| Struer | 126 | 954 | 1 % | 1.449 | 44 % | | |
| Syddjurs | 1.784 | 3.522 | -32 % | 7.527 | 2 % | | |
| Viborg | 344 | 606 | -26 % | 2.508 | 27 % | | |
| Aarhus | 373 | 2.063 | -19 % | 3.930 | 14 % | | |
| Total | 8.171 | 31.710 | -28 % | 63.282 | -5 % | | |

Note: Udviklingen for flexsture bestilt via Rejseplanen er ikke medtaget, da dette ikke var en mulighed på daværende tidspunkt.

Tabel 9: Graf over antal nye kunder, der er blevet oprettet til at bestille online fordelt på portal og kørselstype pr. måned fra juni 2023 (kun uge 26, hvor harmoniseringen trådte i kraft) tom. uge 20 i maj 2024



Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

- Afrapportering af fase 1

Med Helga Theil Thomsen,
formand for ekspertudvalget

4. Juni 2024

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark



FASE 1

”Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.”

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

AGENDA

1

Introduktion

2

Fund i kortlægningen

3

**Katalog over nye
mobilitetstilbud**

4

Det videre arbejde

INTRODUKTION



EKSPERTUDVALG OM KOLLEKTIV MOBILITET I HELE DANMARK



Mogens Fosgerau
*professor ved Økonomisk Institut,
Københavns Universitet*

Alexander Høst Frederiksen
*VP of Commercial Development og medstifter,
Donkey Republic*

Maria Wass-Danielsen
*partner og seniorrådgiver,
Urban Creators*

Eskil Thuesen
*ressourcedirektør,
Movia*

Liselotte Lyngsø
*fremtidsforsker og stifter,
Future Navigator*

Nicolai Bernt Sørensen
*kommerciel direktør,
Nordjyllands Trafikselskab*

Ditte Bendix Langg,
*seniorspecialist,
NIRAS*

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

Carsten Hyldborg Jensen
*konsulent,
fhv. direktør i FynBus (2008-2022)*

KOMMISSORIE

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- ”give inspiration til nye transportløsninger, som kan variere på tværs af geografi.”
 - ”give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur.”
 - ”for så vidt angår de regionale trafikselskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor.”
- Ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser.
 - Fase 1 og 2 afsluttes med en delrapport, og det samlede arbejde offentliggøres efter fase 3 i én samlet rapport.

Fase 1

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- ”kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet.”
 - ”undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud.”
 - ”udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder.”
- Det er udvalgets forståelse, at der lægges særlig vægt på udfordringer og mulige løsninger i landdistrikter og mindre byer.
 - Udvalget leverer, jf. kommissoriet for arbejdet, ikke anbefalinger i fase 1, men analyserer videre på løsningernes økonomi samt fordele og ulemper ved løsningerne og endeligt, hvorledes de kan organiseres med henblik på anbefalinger efter fase 3.

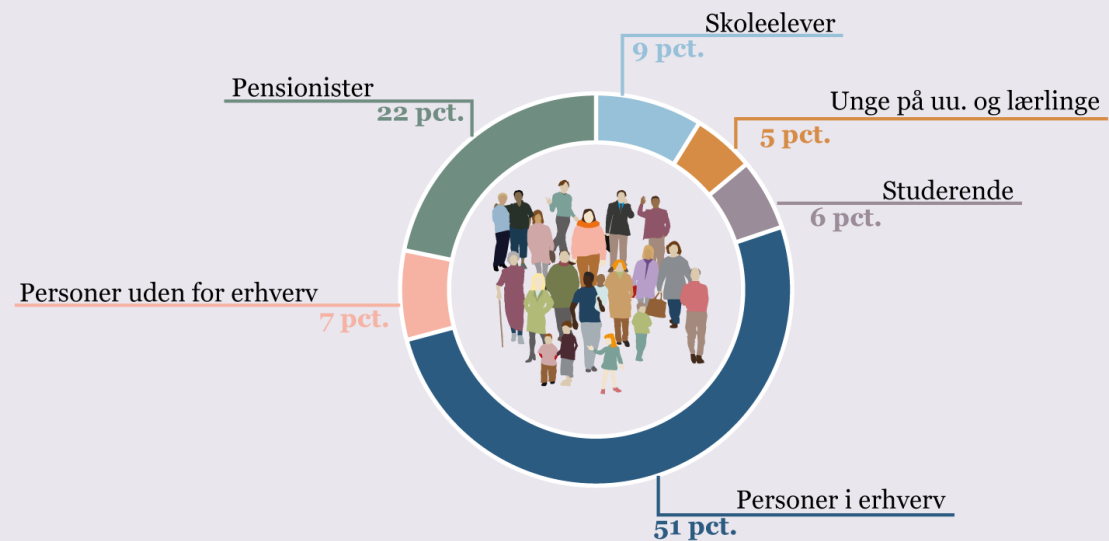
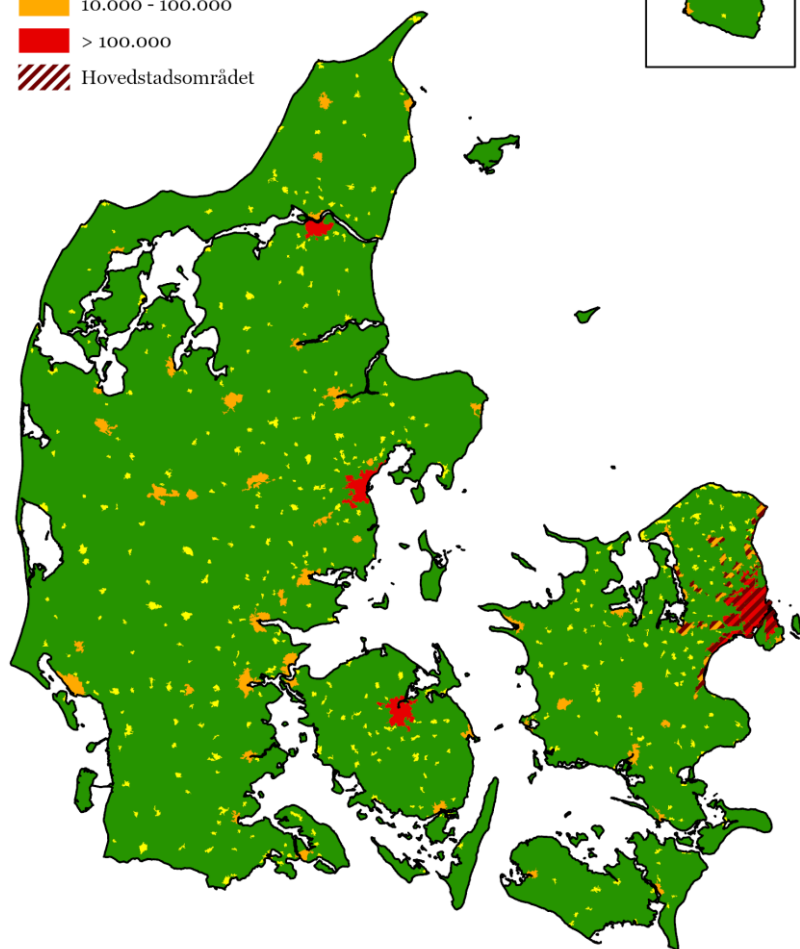
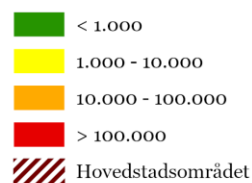


FUND I KORTLÆGNINGEN



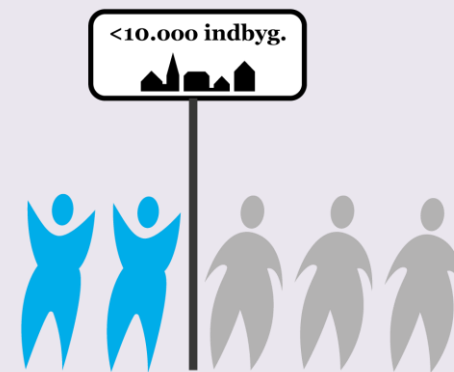
Danmark opdelt i 5 geografier

Udvalget har opmærksomhed på udvekslingen mellem by og land.



Fordelingen mellem de seks befolkningsgrupper af de 10-84-årige.

1/5 af befolkningen bor i landdistrikt (>1.000 indbyggere) og 1/5 i de mindre byer (1.000-10.000 indbyggere).



Der er væsentlig forskel på, hvilke transportmidler der benyttes, om man bor på landet eller i byen



Der er generelt ikke forskel på turformålene på tværs af geografierne (for alle transportformer), men **fritidsrejser** udgør den største andel af turformålene.

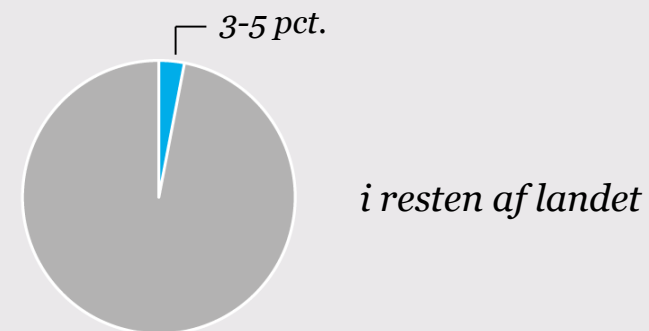
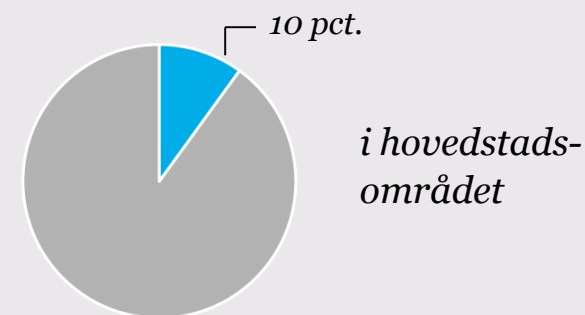


Cykel og gang udgør **ca. halvdelen af alle ture** i Aarhus, Odense, Aalborg og hovedstadsområdet....



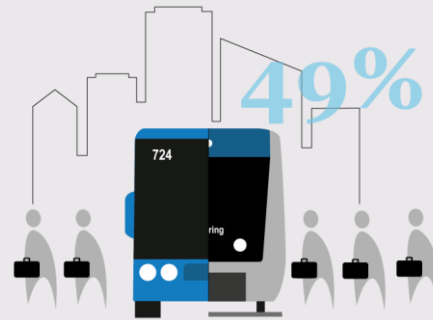
...mens bilen er dominerende i landdistrikter, mindre byer og mellemstore byer.

Kollektiv transport som andel af alle ture:

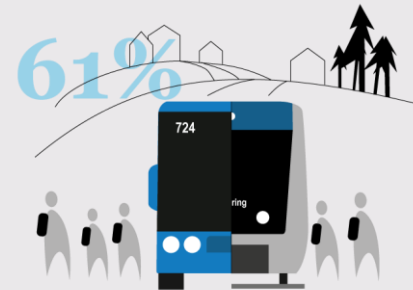


Der er også forskel på antallet af ture på tværs af land og by – og på tværs af befolkningsgrupper

I hovedstadsområdet er det hovedsageligt **personer i erhverv**, som rejser med kollektiv transport (bus og tog)...



..mens det primært er **skoleelever og unge til ungdomsuddannelser** i landdistrikter.



Flextrafik udgør generelt en meget lille andel af den samlede kollektive transport.



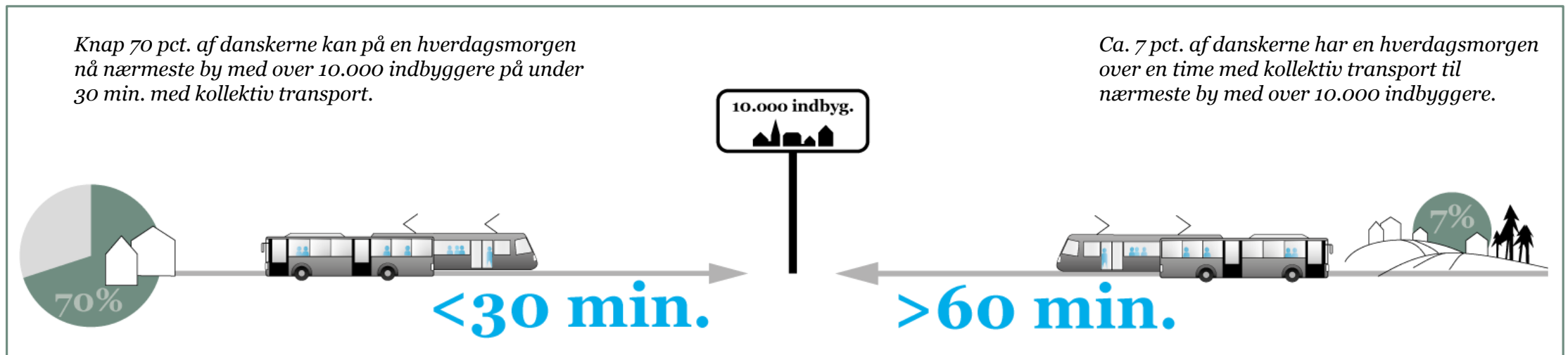
Danskerne foretager i gennemsnit **3 ture om dagen** på tværs af geografierne. I landdistrikter og i mindre byer foretages der 2,8 ture om dagen.

Pensionister
Færrest
2,5 ture pr. dag

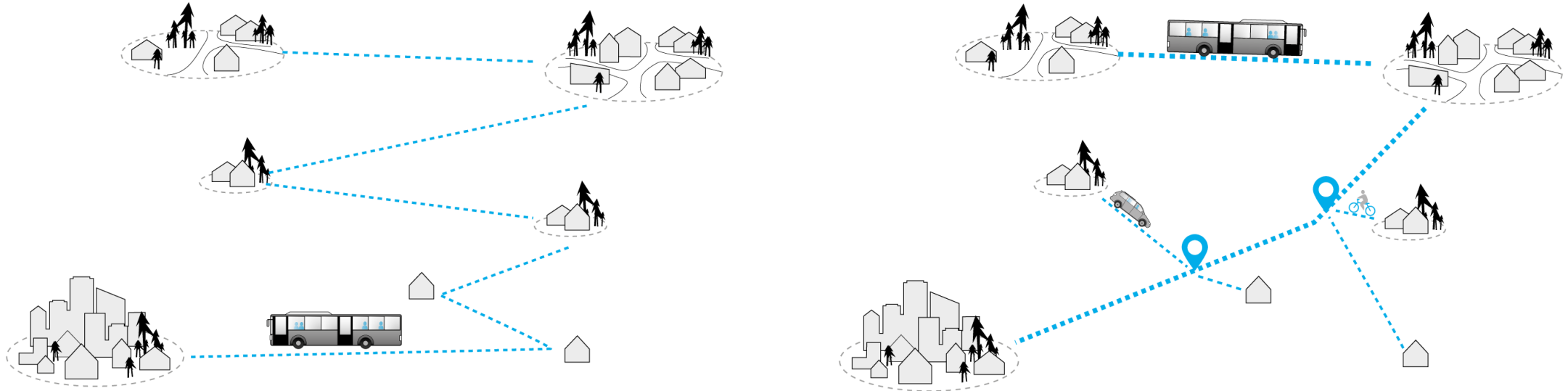
gennemsnittet
3 ture pr. dag

Flest
3,3 ture pr. dag
Personer i erhverv

I tyndtbefolkede områder kan der være langt til rutebunden kollektiv transport



Karakteristika og udfordringer for den kollektive transport i de enkelte geografier



I de større byer og i hovedstadsområdet er der en større fortætning af indbyggere på mindre areal, hvilket giver et større grundlag for rutebunden kollektiv transport.

I landdistrikter og mindre byer løser bilen hovedparten af transportbehovet for indbyggerne, hvor den rutebunde kollektive transport særligt sikrer adgang til skolegang for de yngste og unge borgere.

Det er ikke økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder og i områder med spredt beboelse med (flere af) de traditionelle rutebunde løsninger – så meget desto mindre med et faldende passagergrundlag.

KATALOG OVER NYE MOBILITETSLØSNINGER



Udvalget har modtaget mange input i fase 1 om mobilitetsløsninger

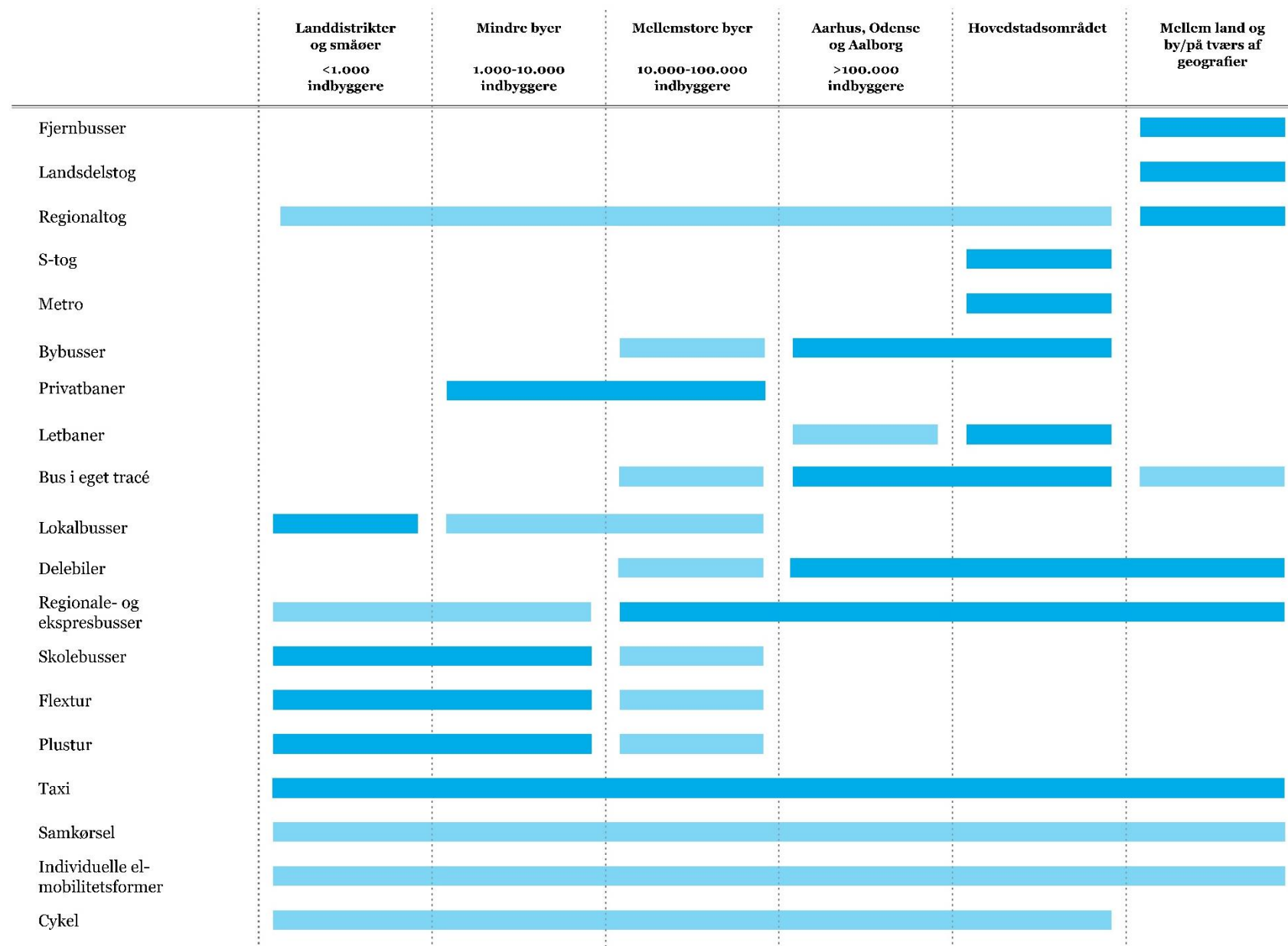
Grundlag og inspiration for arbejdet med mobilitetsløsninger:

- Udvalget har afholdt en workshop for brugerne af den kollektive transport, og har modtaget idéer og ønsker.
- Udvalget har afholdt et dialogmøde med interessenter i transportsektoren, og har modtaget deres ideer og forslag.
- Udvalget har modtaget mange input fra offentligheden i den åbne idépostkasse – og har i øvrigt modtaget input fra både aktører og organisationer.
- Udvalget har indsamlet international inspiration i mobilitetsløsninger, som anvendes i andre lande.

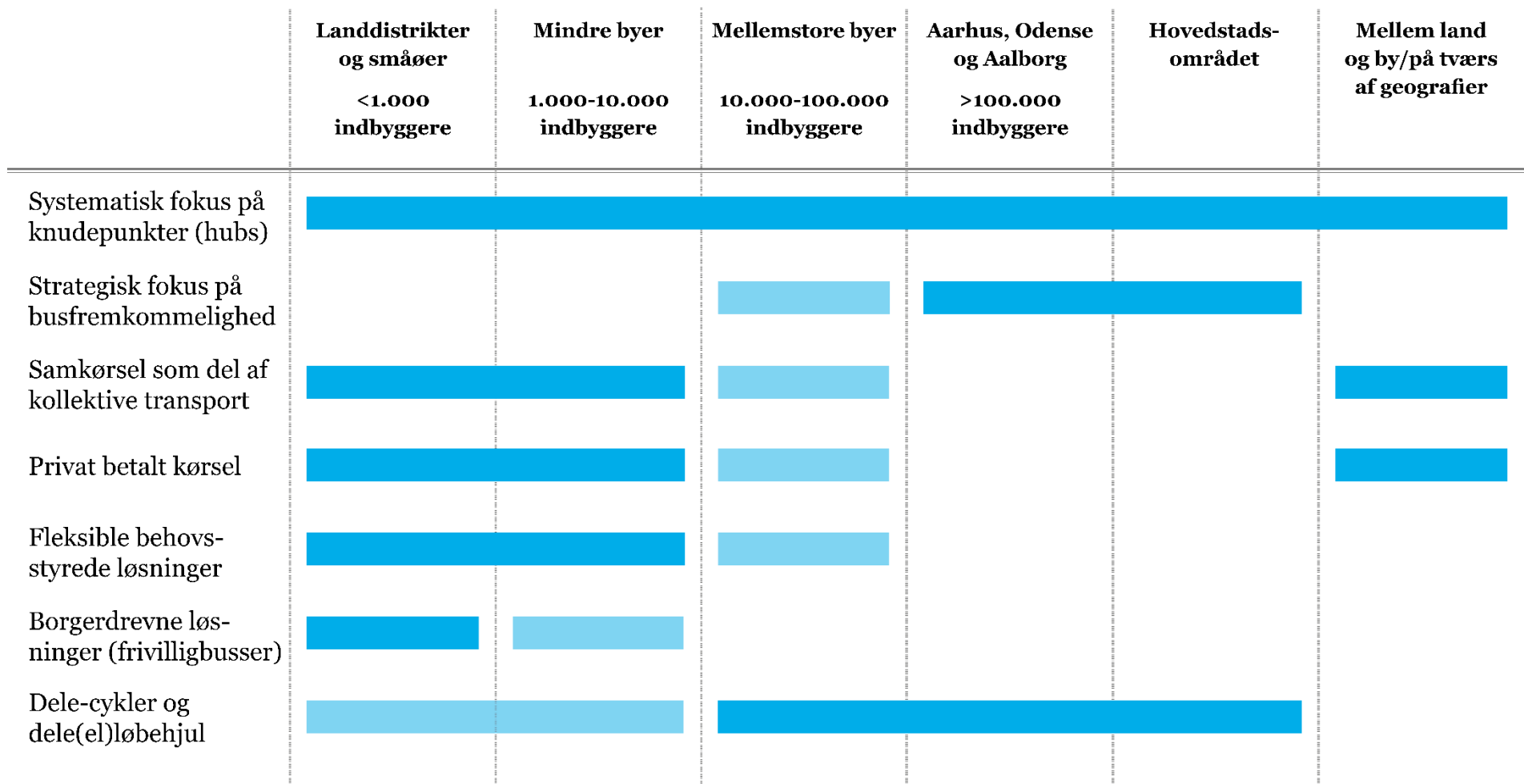


Katalog over mobilitets-løsninger

- løsninger udbredt i Danmark

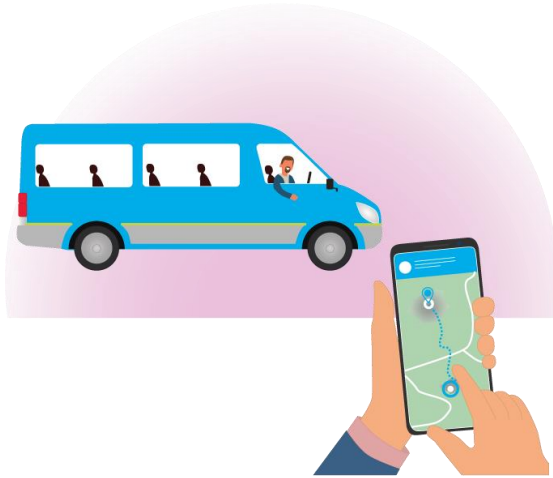


Katalog over mobilitetsløsninger – nye løsninger



Bruttokatalog:

Nye kollektive transportløsninger, der kan have potentiale i landdistrikter og mindre byer



Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus-på-bestilling

Transportløsninger, der tilbydes fleksibelt, og kører direkte i områder med spredt beboelse, giver mulighed for bedre at ramme rejsemålet og forkorte rejsetiden.

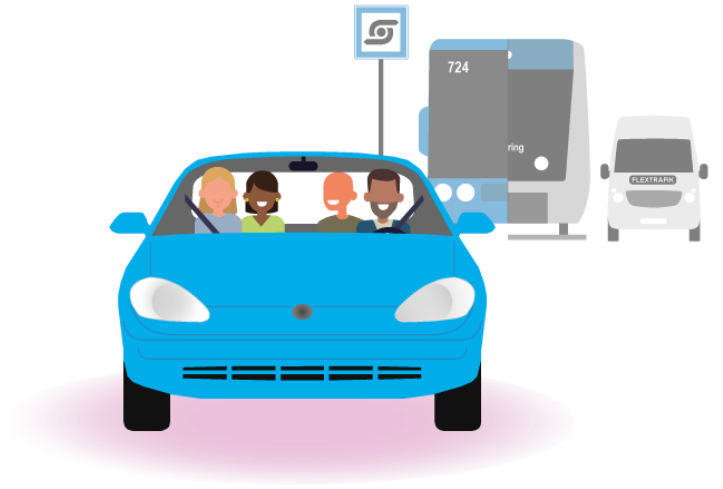
Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan driftsøkonomien kan styres, herunder efterspørgslen og omkostningsstrukturen.



Lempeligere rammer for privat betalt kørsel

Ændrede rammer kan give et incitament til, at flere stiller deres private bil til rådighed og er villige til at medtage andre med et transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvilke rammer der vil skabe tilstrækkeligt incitament til at flere stiller sin privatbil til rådighed.

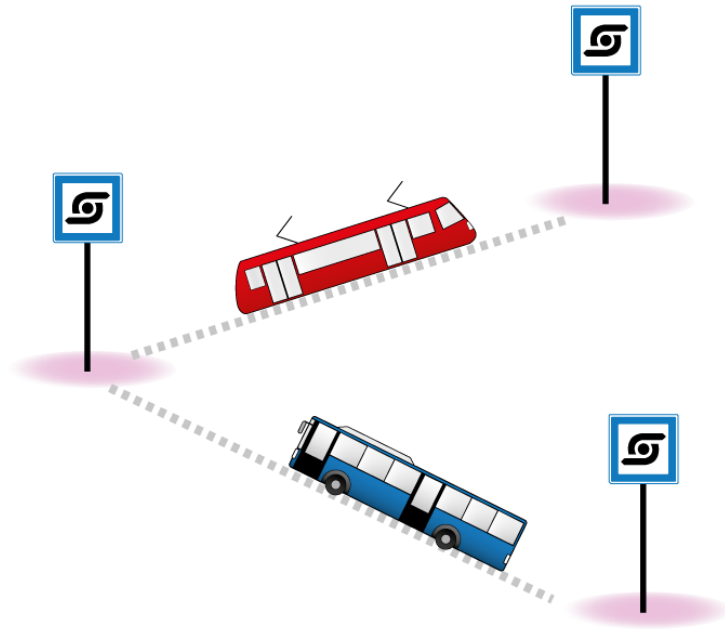


Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport

Vil kunne give trafikselskaberne mulighed for at inddrage eksisterende bilkapacitet på vejene i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

Udvalget vil blandt andet overveje, hvordan det undgås at betale for eksisterende samkørsel.

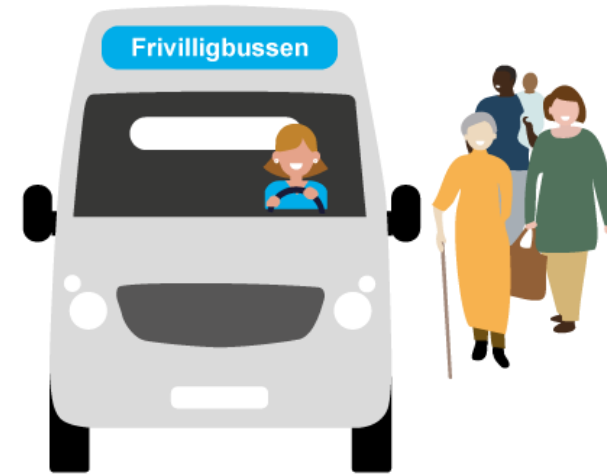
Bruttokatalog fortsat:



Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet

Kombinerede rejser vil kunne lettes, og flere vil kunne få mere gavn af hovednettet, der samtidig vil kunne få et større passagergrundlag.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan koblingerne kan fremmes.

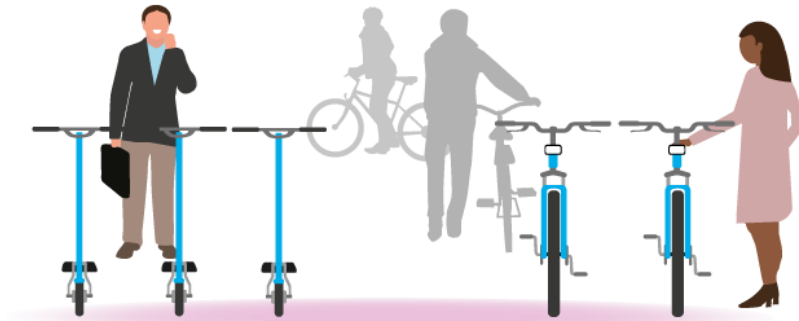


Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Der vil kunne skabes bedre muligheder for, at lokalsamfund understøtter eget transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvorledes disse løsninger kan anvendes, så de giver et tilfredsstillende niveau af forsyningsikkerhed.

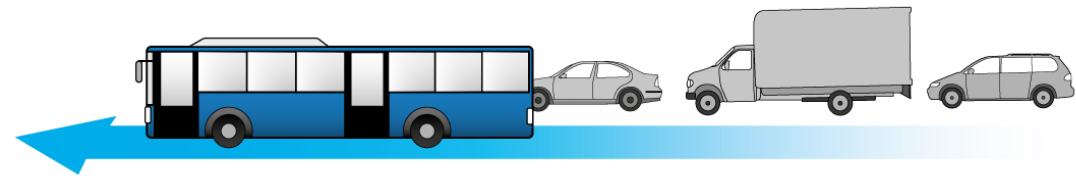
Bruttokatalog fortsat:



Øget udbredelse af dele-cykler og deleløbehjul

Vil, foruden at være en løsning i de store byer, kunne fungere som supplerende transportløsning i områder med længere til stationer og stoppesteder.

Udvalget vil blandt andet undersøge, under hvilke rammevilkår disse løsninger kan blive et attraktivt supplement til den kollektive transport på landet.



Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

Øget effektivitet og punktlighed vil kunne øge attraktiviteten af kollektiv transport.

Udvalget vil blandt andet undersøge, om der kan opstilles anbefalinger for, hvornår investeringer i busfremkommelighed kan betale sig.



Brugeroplevelse - de enkelte transportløsninger kan ikke stå alene

Der skal sikres en ramme, der binder løsningerne sammen for brugeren. Der er risiko for forringelse af det kollektive transporttilbud, hvis der ikke sikres en kundeorienteret, fælles ramme om tilbuddene.

Udvalget vil i fase 3 arbejde videre med at belyse en række forhold omkring løsningerne i kataloget, og hvordan tilbuddene kan tilrettelægges hensigtsmæssigt inden for en samlet ramme, hvorved det sikres, at brugeren er i centrum.

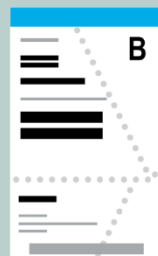
En sådan ramme skal understøtte, at tilbuddene fremstår koordinerede og overskuelige for den enkelte borger, så man har sikkerhed for at komme frem.

DET VIDERE ARBEJDE



Rammerne for det videre arbejde

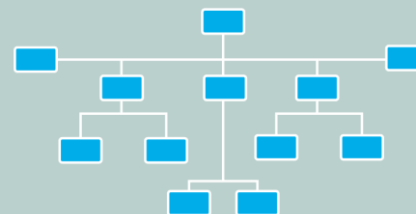
FASE 2



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

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

FASE 3



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

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Temaer for videre analyser af mobilitetsløsninger



Udfordringer

Tryghed for den rejsende

I det videre arbejde vil udvalget have fokus på, hvilke krav, der kan og skal stilles til nye aktører i den kollektive mobilitet, eller hvilke andre redskaber der kan anvendes, således at de rejsende kan føle sig trygge ved at anvende de nye tilbud.

Forsyningsikkerhed

Udvalget vil se nærmere på, hvilken incitamentsstruktur og samtænkning og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan bidrage til en høj forsyningsikkerhed.

Konkurrence mellem transportmidler

Udvalget vil se på, hvilken incitamentsstruktur og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan modgå, at tilbuddene udkonkurrerer hinanden.

Barrierer

Organisatoriske

Udvalget skal i henhold til kommissoriet se på organiseringen af den kollektive transportsektor. Organiseringen skal kunne håndtere de nye transportløsninger mv., der er arbejdet med i fase 1 og fase 2.

Lovgivningsmæssige

Udvalget skal i fase 3 overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikselskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.

Tak.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....

Styrk mobiliteten i land- områderne

Trafikselskabernes bud på løsninger



TRAFIKSELSKABERNE

Lad os styrke mobiliteten i landområderne

Som samfund ønsker vi at styrke mobiliteten i landområderne, og i trafikelskaberne oplever vi stor interesse for at udvikle nye løsninger. Skal vi lykkes, kræver det bredt samarbejde, investeringer og mere fleksible lovrammer.

Lukkede lokalskoler og voksende transportafstand til uddannelsesinstitutioner, sundhedstilbud og indkøbsmuligheder betyder, at især børn, unge, ældre og andre uden egen bil i stigende grad er afhængige af den kollektive transport.

Kapaciteten i den traditionelle bus udnyttes fuldt ud, når børn skal til og fra skole og pendlerne på arbejde. Men når bussen kører uden for myldretiden, hvor efterspørgslen er meget mindre og er spredt, kan den være udfordret på fleksibiliteten. I trafikelskaberne oplever vi derfor en stigende interesse fra borgere, kommuner, regioner og politikere for at vi sammen kan udvikle nye og mere fleksible transportløsninger, som supplement til og afløsning af den traditionelle kollektive transport.

Klar til at tage ansvar

Trafikelskabernes erfaringer er, at der ikke findes én løsning til alle udfordringer på tværs af Danmark. Det er en kompliceret opgave, hvor der skal tages hensyn til mange interesser, lokal geografi og den demografiske udvikling. Nye tiltag kræver økonomi, bredt samarbejde og koordinering på tværs af stat, regioner, kommuner og lokale aktører. Det er en vigtig opgave, som trafikelskaberne gerne tager større ansvar for.

Trafikelskaberne har stor erfaring inden for drift og optimering af kerneprodukterne i form af bus og lokaltog, lige som vi har udviklet Flextrafik og samarbejdet om at skalere og standardisere den løsning på tværs af landet. På den baggrund har vi forslag til flere løsninger, som kan styrke den kollektive transport i landområderne, hvis der er politisk opbakning til at tilpasse rammevilkårene og føre dem ud i livet.

Vi præsenterer fire anbefalinger til mulige løsningsforslag på side 7 til 10.

Nye rammevilkår

I dag udgør de lovmæssige rammevilkår en barriere for at styrke mobiliteten og skabe bedre sammenhæng mellem by og land.

For eksempel har trafikelskaberne under den nuværende ramme ikke lov hjemmel til at påtage sig en mere aktiv og koordinerende rolle inden for blandt andet samkørsel og mikromobilitet. Samtidig betyder de økonomiske konjunkturer, at selskaberne sammen med kommuner og regioner har svært ved at prioritere storskala-forsøg, hvor de kan teste fremtidens grønne og mere sammenhængende mobilitetsløsninger for landområderne, som vil kræve investeringer

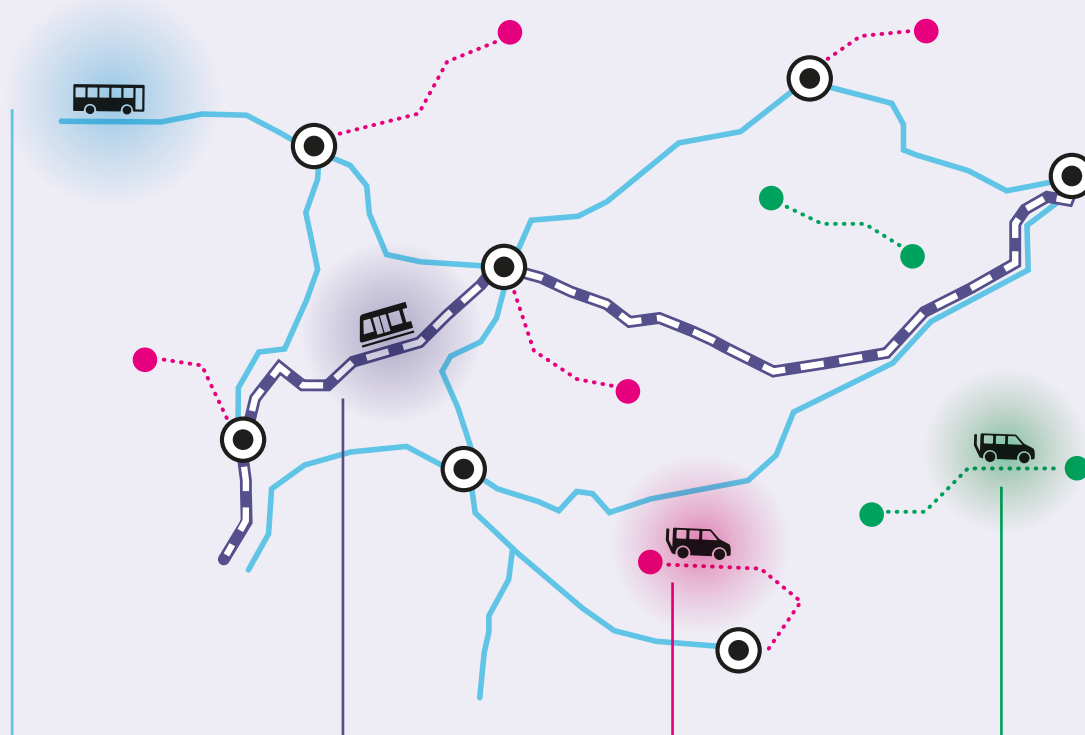
Med denne folder ønsker vi at give bud på, hvilke nye tiltag, der i tillæg til eller som erstatning for den traditionelle kollektive transport kan styrke mobilitet i landområderne. I Danmark har vi et solidt udgangspunkt, men vi skal udvikle og forny os for at fremme omstillingen til mere miljørigtig transport og service for at sikre den kollektive transport i de tyndest befolkede områder af landet.

I trafikelskaberne er vi klar til dialog om, hvordan vi skaber de bedste rammevilkår og afprøver løsninger. Det er en vigtig og ikke helt let opgave.

Formand for Trafikelskaberne
Steen Vindum, Midttrafik

Vores udgangspunkt

Danmark er overordnet set godt dækket af kollektiv transport. Statens jernbanetrafik er rygraden i den kollektiv transport på tværs af landet. Trafikselskabernes kerneprodukter består af bus, lokaltog og flextrafik, der til sammen opfylder behovet hos mange.



Bus

Styrken ved den traditionelle bus er, at den er velkendt, har faste afgang, og at den kan flytte mange mennesker. Begrænsningen ligger i de tyndt befolkede områder, hvor bussen ikke altid er den bedste løsning ud fra hverken et økonomisk eller miljø-mæssigt perspektiv.

Lokaltog

Styrken ved lokaltog er, at det som en del af rygraden i den kollektive transport forbinder regionale stationsbyer og udgør en central del af disse byers identitet. Begrænsningerne er, at lokalbanerne ofte er ensporede jernbaner, hvilket gør det svært at øge frekvensen. Og at det er dyrt at udvide skinnenet og anlægge nye stationer.

Plustur

Styrken ved Plustur er, at det giver mulighed for at bestille transport til eller fra en adresse, som ikke kan nås med bus eller tog. Transporten sker til eller fra nærmeste tilslutning til kollektiv transport. Begrænsninger er lang bestillingstid, ringe kendskab, og at det ikke tilbydes i alle kommuner.

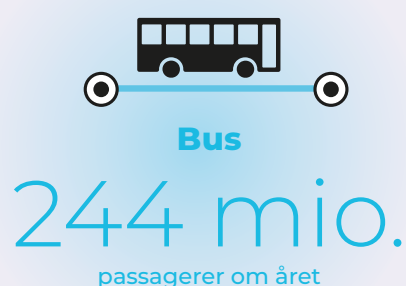
Flextur

Styrken ved Flextur er, at det er et tilbud om transport fra én adresse til en anden i de områder, hvor busruten eller Plustur af forskellige årsager ikke passer til passagerens behov. Begrænsningerne er lang bestillingstid, lavt kendskab, særskilt takstsystem og usikkerhed om økonomien for kommunerne.

| Tilbud indenfor Flextrafikken | Nordjyllands Trafikselskab | Midttrafik | Sydtrafik | Fynbus | BAT | Movia |
|--|----------------------------|------------|-----------|--------|-----|-------|
| Plustur Fra stoppested til dør | X | X | X | X | | X |
| Flextur Fra dør til dør | X | X | X | X | | X |
| Flexbus Fra stoppested til stoppested efter køreplan | X | X | X | X | | |

Kerneprodukterne løser forskellige opgaver

Der er stor variation i antal passagerer, kapacitet og funktion for trafiksekskabernes kerneprodukter. Alle produkter er med til at løse en samfundsopgave.



MYTER ?

De store "tomme" busser ?

De fleste buslinjer har en spidsbelastning i forbindelse med pendling til og fra arbejde, uddannelse og skole. Derfor vil antallet af passagerer i bussen variere i løbet af dagen og i løbet af ruten. Det er med andre ord spidsbelastningen, der dimensionerer bussens størrelse. Hvis man på nogle tidspunkter skulle køre med en mindre bus, ville det i mange tilfælde være en ekstraomkostning. Fra et økonomisk synspunkt er det således mest rentabelt at køre med den store bus, man allerede har betalt for, selvom efterspørgslen er lav.

Flextrafik kan erstatte busserne ?

Både flex- og plustur er gode løsninger, der giver mobilitet for borgerne i de områder og på de tidspunkter, hvor bus og lokaltog ikke kan slå til. Men som det fremgår af de årlige passagertal, har flextrafik ikke den fornødne kapacitet til at erstatte busserne i spidsbelastningsperioderne med mange skolebørn og uddannelsessøgende. Dertil vil der også være store kommunale merudgifter forbundet med en overflytning. Der køres i dag knap 900.000 ture årligt med Flextur på landsplan, og en typisk busrute på landet har 50.000 - 100.000 passagerer årligt.



Fire løsnings-
forslag til
at få flere
med ombord →

Trafikselskaberne er klar til at teste og udrulle nye transportløsninger

Sammen med vores samarbejdspartnere har vi opbygget viden, erfaring og kompetencer med drift og udvikling af den kollektive transport i landområderne. Vi har gennemført test af forskellige bud på nye løsninger såsom delecykler, samkørsel og nye flexprodukter. Erfaringer fra vores forsøg viser, at den gode mobilitet i landområderne består af et bredt udbud af løsninger med opbakning i lokalbefolkningen.

Nogle løsninger har potentialet til at gå fra pilotforsøg til nye hyldevarer, enten som helt nye produkter, eller som tiltag, der kan understøtte og styrke de eksisterende kerneprodukter. På de følgende sider præsenteres selskabernes anbefalinger til fire konkrete løsninger, der kan være næste skridt i en styrkelse af den kollektive transport i landområderne. Selvom løsningerne enkeltvis har en begrænset størrelsesorden sammenlignet med klassisk kollektiv transport, så kan de i sammenhæng og som supplement til kerneprodukterne bidrage til den gode mobilitet. Løsninger som trafikselskaberne er klar til at teste i stor skala i landområderne.

Samarbejde og lokal forankring

Storskalaforsøg af løsningerne bygger videre på den gode tradition for samarbejde og vidensdeling selskaberne imellem og ikke mindst med regioner,

kommuner og landsbyråd mv. Flextrafikken er med sine 30 år på bagen et godt eksempel på, hvordan et forsøg i ét selskab er blevet skaleret, harmoniseret og integreret på tværs af trafikselskaberne.

Når der skal etableres offentlig-privat samarbejde og integreres nye løsninger i eksisterende systemer, er der behov for en aktør, der kan igangsætte, koordinere og holde hånden under lokale initiativer. Det viser erfaringerne fra bl.a. Flextrafikken.

Fleksible rammevilkår og investeringer

Den teknologiske udvikling kan give mulighed for at integrere nye transportformer i eksisterende løsninger som Rejseplanen og Rejsekortet.

Derimod er de eksisterende lovrammer en barriere. I trafikselskaberne ser vi derfor et behov for en samlet vurdering af investeringsbehovet, samt hvordan vi kan tilpasse lovgivningen og andre rammevilkår, så de tager højde for at integrere samkørsel, mikromobilitet og for eksempel civilsamfundsbaserede løsninger i den kollektive trafik.

Med fleksible rammevilkår og investeringer kan vi i fællesskab sikre mobiliteten og skabe et økonomisk, miljømæssigt og socialt bæredygtigt landsamfund i Danmark.

95.000

husstande
i landdistrikterne har ikke
adgang til egen bil

Samkørsel

Udnytter de tomme bilsæder

1.

Betal med Rejsekortet for at køre med i din nabos bil. Det er konceptet bag et pilotprojekt gennemført mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT), Region Nordjylland og samkørselstjenesten NaboGo i 2022. Målsætningen var 8.000 ture, og der blev kørt 20.000.

NT og NaboGo har integreret samkørsel i Rejseplanen, og NaboGo har integreret alle NT's stoppesteder i deres app.

Økonomisk integration og nye korridorer

Fortsætter passageren rejsen med kollektiv transport, indgår samkørslen i den samlede rejsepris på samme måde, som hvis passageren havde skifte fra bus til tog.

Trafikselskaberne køber pladser hos private bilister i oplagte korridorer for samkørsel. Bilisterne får et lille beløb for at stille sæder til rådighed, uanset om der er passagerer med eller ej. Dermed kan trafikselskaberne skabe nye korridorer, der hvor bussen er for dyr en løsning.

Nemt at udbrede

Projektet kan relativt nemt skaleres til andre geografiske områder, hvor der er mange biler og begrænset kollektiv transport. Succesfuld udbredelse kræver samarbejde mellem trafikselskaber, samkørsels-tjenester, ungdomsuddannelser, virksomheder, kommuner og regionen.

Virksomheder og uddannelser skal hjælpe med at markedsføre, mens trafikselskaberne sammen med kommune og region skal finde en økonomisk fordelingsnøgle. Økonomisk forventes samkørselsordninger at være billigere for kommunerne end Plustur og Flextur.

Proces

Anden fase af pilotprojektet i Nordjylland består af to dele. Den ene er samkørsel til og fra et knudepunkt for kollektiv transport, mens den anden er etablering af samkørselsruter i korridorer på landet uden kollektiv transport, for eksempel til uddannelsesinstitutioner.

Processen kræver etablering af nye partnerskaber, igangsætning af nyt pilotprojekt og herefter fuld idriftsættelse.

Barrierer og risici

Lov om trafikselskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafikselskaberne kan købe kapacitet af andre udbydere af mobilitet, i dette tilfælde samkørselstjenester.



Fleksibel offentlig transport

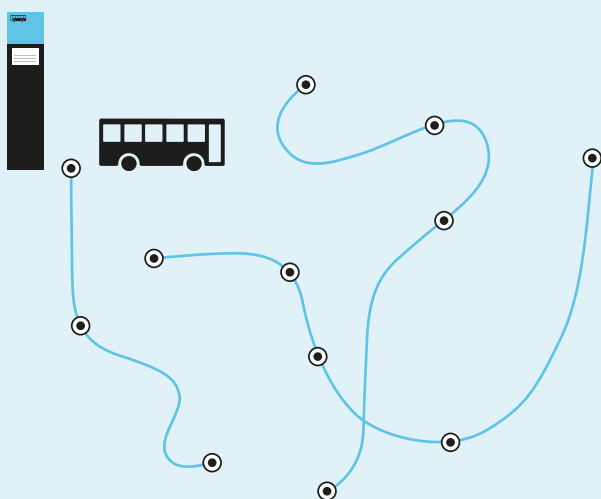
Gør bussen mere fleksibel

2.

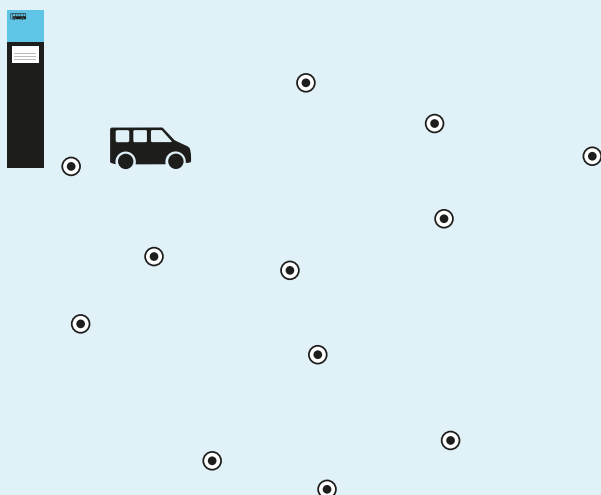
Fleksibel offentlig transport er et koncept, hvor trafikselskaberne tilbyder mindre busser, der kører i en direkte rute mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder, men kun kører, når de bliver bestilt af en borger. Det vil sige uden en fast køreplan.

De mindre busser vil, når borgerne har brug for det, køre med højere frekvens og kortere rejsetid end den sædvanlige busdrift i landområderne. Dermed bliver det mere effektivt for borgerne, og trafikselskaberne undgår at køre ture uden passagerer.

Bus i rutedrift



Fleksibel offentlig transport



Nemt at komme til knudepunkter

Fleksibel offentlig transport med behovs-styrede busser vil skabe et mere fleksibelt transporttilbud i landdistrikterne. Trafikselskaberne vil have særligt fokus på at bringe pendlere og studerende uden for de større byer direkte til trafikale knudepunkter, men servicen skal være attraktiv for alle kundegrupper, da det skal erstatte den traditionelle rutedrift.

Bedre økonomisk overblik

Bestillingen af bussen vil foregå nemt via en app, og betalingen sker i Rejsekortet. Da Flexibel offentlig transport forventes at erstatte mange flexture, vil det give kommunerne bedre mulighed for at styre økonomien.

Et succesfuldt projekt kræver samarbejde mellem kommune, trafikselskab og lokalbefolkningen.

Proces

Movia designer et pilotforsøg i samarbejde med Faxe Kommune om serviceniveau og driftsøkonomi, med henblik på at afgøre om der skal gennemføres egentlige forsøg på en til tre linjer i perioden 2023 til 2025. Projektet er skalerbart, da geografi, demografi og busbetjening i området er typisk for landområder.

Barrierer og risici

Risiko for lav anvendelsesgrad, hvis løsningen bliver for kompleks, eller det bliver for svært at finde en løsning til ikke-digitale passagerer. Lav anvendelsesgrad vil give usikkerhed om driftsøkonomien for kommunerne og trafikselskabet.

Frivilligbussen

Aktiverer de lokale kræfter

3.

Konceptet bag Frivilligbussen er, at trafik-selskabet stiller en eller flere 9-personers minibusser til rådighed for et landsby-samfund. Trafikselskabet varetager køb eller leasing af minibussen og stiller et booking- og betalingssystem til rådighed, mens bussen køres af frivillige fra lokal-samfundet. Ruter og frekvens aftales i lokalsamfundet, så det kan for eksempel være daglige ture til indkøbsmuligheder eller sundhedscentre.

Frivilligbussen skal være et lokalforankret supplement til den eksisterende flextrafik i områder, der ikke har busbetjening ud over enkelte skolebusture morgen og eftermiddag.

Øget mobilitet for unge og ældre

Frivilligbussen skal øge mobiliteten for især unge og ældre uden egen bil i de områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at opretholde en almindelig busrute. Da et succesfuldt projekt er afhængig af stort lokalt engagement, er skalerings-potentialet moderat. Men med trafik-selskabet som igangsætter og tovholder i forhold til køretøj og økonomi øges sandsynligheden for succes, da lokalsamfundet kun skal koncentrere sig om driften.

Frivilligbussen kan udover at øge mobiliteten være med til at styrke sociale fællesskaber i et lokalsamfund.

Proces

Med udgangspunkt i læringen fra tidligere forsøg med landsby-busser udvikles et koncept for Frivilligbussen. Konceptet finjusteres i et pilotprojekt og udbredes herefter til aktive lokalsamfund over hele landet.

Barrierer og risici

Lov om trafik-selskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafik-selskabet kan påtage sig koordineringsrollen, hvis en kommune ønsker det. Lokalsamfundet skal være aktivt og kunne sikre tilstrækkeligt med pålidelige chauffører, der kan leve op til nogle fastsatte kriterier. Passagerer skal være dækket af bussens ansvarsforsikring.



Hubs binder mobiliteten sammen

4.

Styrker sammenhængen mellem transportformer



Fra forblæst busterminal til inspirerende trafikknudepunkt, der samler kollektive transportformer, p-pladser, ladestandere, samkørsel, delecycler og andre tilbud inden for mikromobilitet.

Bedre faciliteter for parkering, indkøb og andre dagligdagsfunktioner i forbindelse med skift mellem transportformer kan få flere borgere i de små byers opland til at vælge kollektiv transport. Gode hubs vil gøre det mere attraktivt for bilister at skifte til den kollektive transport for en del af rejsen og gøre trafikknudepunkter til oplagte udgangspunkter for flextrafik, samkørsel og mikromobilitet.

Rønde sætter retningen

I samarbejde med lokale aktører har Midttrafik udarbejdet en vision for, hvordan Rønde Busterminal kan blive fremtidens mobilitetshub. Tiltag som tryghed, komfort, tilgængelighed, rejseinformation, grønne arealer og gode ventefaciliteter er defineret som parametre for at inspirere rejsende til i højere grad at bruge knudepunktet til at skifte fra cykel, bil, flextrafik eller lokalbus til den regionale hovedrute mod Aarhus.

Hver dag står 1.300 passagerer fra Rønde og opland på en busrute i Rønde, og det tal forventes at vokse med en ny mobilitetshub. Konceptet kan udbredes til andre

trafikselskaber, skaleres til resten af landet og bidrage til at øge mobiliteten i landområder, så flere får glæde af den kollektive transport.

Proces

Strategien konkretiseres, og to til tre pilotprojekter etableres med henblik på udvikling og udrulning af et fælles, samlet koncept for hubs.

Barrierer og risici

Trafikselskaber, regioner, kommuner, mobilitetsudbydere og lokale interessenter skal arbejde sammen på tværs af ansvar og retning. For eksempel er gode publikumsfaciliteter af afgørende betydning for trafikselskaberne, men ligger uden for trafikselskabernes ansvarsområde.

I landområderne er der ikke et marked for dele- og mikromobilitet. Under den nuværende lovgivning har trafikselskaberne ikke mulighed for at understøtte denne markedsudvikling, selv om det ligger inden for selskabernes interessesfære.



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.sal
9000 Aalborg

info@ntmail.dk
www.nordjyllandstrafikselskab.dk

Fynbus

Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

fynbus@fynbus.dk
www.fynbus.dk



midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks vej 3
8270 Højbjerg

midttrafik@midttrafik.dk
www.midttrafik.dk



BAT

Snellemark 30
3700 Rønne

post@bat.dk
www.bat.dk



Sydtrafik

Banegårdspladsen 5
6600 Vejen

post@sydtrafik.dk
www.sydtrafik.dk



Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

movia@moviatrafik.dk
www.movia.dk



TRAFIKSELSKABERNE

Trafikselskaberne

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

lor@moviatrafik.dk
www.trafikselskaberne.dk



TRAFIKSELSKABERNE