



Aarhus, 6. december 2024

Bilagssamling
til åben dagsorden til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
13. december 2024 kl. 10:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg

Budget 2025

Bilag 1 - Hovednotat

| | |
|--------------------------------------|----------|
| 1. Budget 2025 | 2 |
| 1.1 Proces for budget 2025 | 2 |
| 1.2 Ændringer til budget 2025 | 2 |
| 1.3 Midttrafiks samlede driftsbudget | 3 |
| 1.4 Busdrift | 6 |
| 1.5 Flextrafik | 12 |
| 1.6 Letbanedrift | 13 |
| 1.7 Togdrift | 15 |
| 1.8 Øvrige fællesudgifter | 17 |
| 1.9 Likviditet | 21 |

1. Budget 2025

1.1 Proces for budget 2025

I henhold til den af bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2025, udarbejdede administrationen et budgetoplæg for 2025, som bestyrelsen godkendte på mødet den 21. juni 2024. Budgettet har været i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2024.

Tilbagemeldingerne fra den politiske høring er blevet indarbejdet i budgetforslaget, og det endelige budget for 2025 blev behandlet på bestyrelsesmødet den 13. december 2024.

1.2 Ændringer til budget 2025

Der er foretaget en række ændringer i budgettet, siden budgetforslaget blev sendt i høring. De fleste ændringer er foretaget på baggrund af høringssvar fra bestillerne, mens enkelte har karakter af tekniske korrektioner. Ændringerne opsummeres herunder og beskrives mere uddybende i resten af materialet, hvor det er relevant.

Budget 2025 er nedskrevet med 14,1 mio. kr. sammenlignet med budgetforslaget.

Budgettet for busdriften er opjusteret med 10,3 mio. kr., primært på grund af en opjustering på rejsekort med 14,6 mio. kr., som vedrører indkøb af validatorer til den ikke-digitale løsning i 2025, hvor hele købet forventes at ligge i 2025 og installationen af validatorene i 2026. Stigningen i budgettet for Rejsekortet bevirker, at bestillerbidraget i 2025 hæves med 1,5 mio. kr. mens resten bliver lånefinansieret. Derudover er der i ruteøkonomien lavet nogle småjusteringer, såsom 3 nedlagte ruter i Silkeborg i andet halvår af 2025, forøgelse af køreplantimer på rute 21 i Skanderborg og en forøgelse på 4 mio. kr. pga. ny mobilitetsplan i Aarhus.

I 1. behandlingen af budget 2025 var hele investeringen i nyt realtids- og tællesystem planlagt til 2026, men det har været nødvendigt at fremrykke en mindre andel af den samlede investering til 2025.

Busindtægter er opskrevet med 2,8 mio. kr., hvilket skyldes udvidelser af bybusruter i Aarhus og Skanderborg, samt korrigerende af Silkeborg Kommunes budget for en tidligere overestimering af besparelser, som ikke var indregnet i budgetforslag 2025.

For Flextrafik er der en reduktion på 28,2 mio. kr., hovedsageligt som følge af et nyt operatørbud med start i marts 2025, samt ændringsønsker til aktiviteten inden for handicapkørsel og Flextur.

For Letbanen er budgettet opskrevet med 5,9 mio. kr., primært på grund af en ekstrabevilling på 10 mio. kr. til fornyelse af infrastruktur, omvendt er investeringen i rejsekort udskudt. Letbaneindtægterne er opjusteret med 1,5 mio. kr. på grund af indarbejdelsen af letbaneudvidelsen.

Togdriften er reduceret med 3 mio. kr., hvilket skyldes, at driftstilskuddet fra staten ikke indeksreguleres, samt at investeringen i rejsekort er udskudt.

Udgifterne til øvrige fællesudgifter er opjusteret med 0,9 mio. kr. Dette skyldes en øget aktivitet inden for Flextur og Plustur, samt at handicapadministrationen

fremover opskrives med aktivitetsniveauet og ikke kun pris- og lønregulering, som tidligere.

I budgetforslag 2025 var der tillagt 0,5 mio. kr. til pladsleje på Aarhus Rutebilstation. Dette beløb er nu indarbejdet i budget 2024 og indgår derfor ikke længere i det endelige budget for 2025. Handicapadministrationen er flyttet fra Trafikselskabet til administrationsbudgettet for Flextrafik.

For områder, der reguleres med KL's pris- og lønskøn, er reguleringen ændret fra 4,1 % til 3,9 %.

1.3 Midttrafiks samlede driftsbudget

Sammenligningsgrundlaget for budget 2025 (B2025) er det reviderede budget 2024 inkl. tillægsbevillinger til det oprindelige budget (B2024). Materialet indeholder også budgettet for overslagsårene 2026-28 (BO2026-28). Hvor disse afviger fra budget 2025, er forudsætningerne angivet.

Midttrafiks driftsbudget for 2025 er budgetteret til 2.076,8 mio. kr., hvilket udgør en stigning på 42,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. Stigningen skyldes primært pris- og indeksreguleringer på ca. 40,4 mio. kr., svarende til en gennemsnitlig fremskrivning på 2 %.

Der forventes stigende indtægter som følge af en takststigning på 3,6 % i 2025 samt driftsudvidelser, især i Aarhus og Skanderborg. Samtidig gennemføres der besparelser i andre kommuner, og nye tiltag introduceres, som f.eks. forsøgsordninger med gratis befordring på lokalruter i Holstebro og Herning kommuner.

Det nye operatørudbud for Flextrafik medfører et væsentligt prisfald. Samtidig forventes vækst inden for den åbne kørsel og handicapkørslen, i takt med at borgerne får bedre kendskab til produkterne.

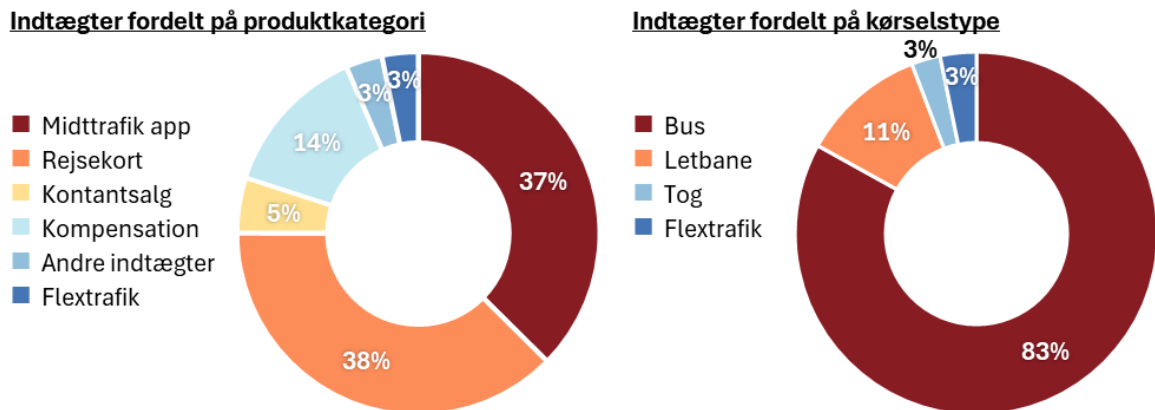
For Aarhus Letbane er der indregnet en ekstrabevilling på 10 mio. kr. til fornyelse af infrastrukturen, og der er ligeledes afsat midler til forbedring af infrastrukturen for togdriften.

Af de samlede driftsudgifter står 2.043,6 mio. kr. til byrdefordelingen mellem Midttrafiks bestillere. Forskellen mellem Midttrafiks samlede driftsudgifter for året og byrdefordelingen til bestillerne, skyldes forskudt finansiering af investeringer i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Disse udgifter belaster ikke bestillerens økonomi i 2025, da finansieringen heraf er udskudt til 2029-2032. Derudover bidrager Midttrafik selv med midler til en del af udgifterne til letbanesekretariatet, som ikke indgår i byrdefordelingen. Sammenlignet med budget 2024 er byrdefordelingen øget med 12,6 mio. kr.

Tabel 1.1 Midttrafiks samlede driftsbudget (mio. kr.)

| | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -713,3 | -727,5 | -730,3 | -731,9 | -731,9 | -731,9 | -17,0 | -16,9 |
| Operatørudgifter | 1.505,4 | 1.503,9 | 1.500,6 | 1.502,6 | 1.502,6 | 1.502,6 | -4,8 | 29,7 |
| Øvrige driftsudgifter | 74,5 | 91,9 | 107,8 | 108,0 | 85,9 | 70,0 | 33,2 | 2,9 |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 20,0 | 19,6 | 20,2 | 20,2 | 20,2 | 20,2 | 0,2 | - |
| Busdrift i alt | 886,6 | 887,9 | 898,3 | 898,8 | 876,7 | 860,8 | 11,6 | 15,7 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Indtægter | -28,0 | -28,6 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -0,4 | -1,0 |
| Operatørudgifter | 681,9 | 722,4 | 694,0 | 694,0 | 694,0 | 694,0 | 12,1 | 13,0 |
| NOP - Ny | | | | | | | | |
| Optimeringsplatform | 6,8 | - | - | - | - | - | -6,8 | - |
| Flextrafik i alt | 660,7 | 693,8 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 4,9 | 12,1 |
| Letbanedrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -90,5 | -96,6 | -98,1 | -103,5 | -109,8 | -116,1 | -7,5 | -2,4 |
| Operatørudgifter | 330,7 | 342,2 | 352,2 | 354,8 | 367,5 | 371,6 | 21,5 | 8,0 |
| Øvrige driftsudgifter | 10,3 | 16,2 | 13,5 | 14,6 | 10,4 | 8,6 | 3,2 | 0,3 |
| Letbanesekretariat | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 0,0 | 0,0 |
| Letbanedrift i alt | 251,6 | 263,0 | 268,9 | 267,1 | 269,2 | 265,3 | 17,3 | 5,9 |
| Togdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -20,9 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -1,7 | -0,6 |
| Operatørudgifter | 76,5 | 78,1 | 76,6 | 76,6 | 76,6 | 76,6 | 0,2 | 0,4 |
| Øvrige driftsudgifter | 2,0 | 5,2 | 3,7 | 6,6 | 2,9 | 2,3 | 1,7 | - |
| Investeringstilskud | 15,9 | 16,0 | 16,0 | 18,3 | 18,3 | 18,3 | 0,1 | - |
| Togdrift i alt | 73,5 | 76,7 | 73,7 | 78,9 | 75,2 | 74,6 | 0,2 | -0,1 |
| Øvrige fællesudgifter | | | | | | | | |
| Administrative udgifter | 129,7 | 136,2 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | -12,1 | 4,4 |
| Billetkontrol | 1,9 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | -0,3 | 0,7 |
| Tjenestemandspension | 7,0 | 7,6 | 7,6 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 0,6 | 0,1 |
| Øvrige administrative udgifter | 22,9 | 24,0 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 20,7 | 1,6 |
| Øvrige fællesudgifter i alt | 161,5 | 169,4 | 170,3 | 165,9 | 165,9 | 165,9 | 8,9 | 6,9 |
| Resultat af primær drift | 2.034,0 | 2.090,9 | 2.076,8 | 2.076,4 | 2.052,7 | 2.032,2 | 42,9 | 40,4 |
| Regulering til byrdefordeling | | | | | | | | |
| Ikke-fordelte udgifter | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,0 | -0,0 |
| Forskudt finansiering | -2,8 | -24,0 | -33,1 | -20,7 | -6,9 | 10,4 | -30,3 | - |
| Regulering i alt | -3,0 | -24,1 | -33,2 | -20,8 | -7,0 | 10,3 | -30,3 | -0,0 |
| Resultat til byrdefordeling | 2.031,0 | 2.066,8 | 2.043,6 | 2.055,6 | 2.045,8 | 2.042,5 | 12,6 | 40,4 |
| Finansiering | | | | | | | | |
| Bidrag fra MTs ejerkreds | -1.692,0 | -1.715,5 | -1.702,8 | -1.714,8 | -1.705,0 | -1.701,7 | -10,8 | |
| Øvrige bestillerbidrag | -339,0 | -351,2 | -340,8 | -340,8 | -340,8 | -340,8 | -1,8 | |
| Årets finansiering i alt | -2.031,0 | -2.066,8 | -2.043,6 | -2.055,6 | -2.045,8 | -2.042,5 | -12,6 | |

1.3.1 Midttrafiks samlede indtægter



Figur 1 Fordeling af Midttrafiks samlede indtægter på produktkategori og kørselstype

Ovenstående grafer viser henholdsvis opdelingen af Midttrafiks indtægter på produktkategori og transportmiddel. Samlet set er der i 2025 budgetteret med indtægter på i alt 879,4 mio. kr. på tværs af bus, bane og Flextrafik, hvilket er en stigning på 26,6 mio. kr. i forhold til budget 2024. Denne stigning skyldes en takstforhøjelse på 3,6 %, indregnede trafikspring for Letbanen, Aarhus og Skanderborg, modsatrettet er der indregnet besparelser med effekt i 2025, som samlet set forventes at medføre en indtægtsnedgang på 0,9 mio. kr.

Som følge af takstændringer på Handicapkørsel og den åbne kørsel, er der budgetteret med en indtægtsfremgang på 0,4 mio. kr. for Flextrafik.

I forhold til budgetforslaget for 2025 er indtægterne for Flextrafik nedskrevet med 0,2 mio. kr., indtægterne for busområdet er opskrevet med 2,8 mio. kr., og Letbaneindtægterne er opskrevet med 1,5 mio. kr. Dette betyder, at Midttrafiks samlede indtægter i budget 2025, er opskrevet med 4 mio. kr. i forhold til budgetforslaget.

Table 1.2 Midttrafiks samlede indtægter (mio. kr.)

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025 - B2024 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Midttrafiks samlede indtægter | -852,8 | -875,4 | -879,4 | -886,5 | -892,8 | -899,1 | -26,6 |
| Indtægter fordelt på produktkategori | | | | | | | |
| Midttrafik app | -319,0 | -327,5 | -329,1 | -331,9 | -334,3 | -336,8 | -10,1 |
| Rejsekort | -320,7 | -329,3 | -330,9 | -333,7 | -336,1 | -338,6 | -10,2 |
| Kontantsalg | -42,1 | -43,2 | -43,4 | -43,8 | -44,1 | -44,4 | -1,3 |
| Kompensation | -115,2 | -118,2 | -118,8 | -119,8 | -120,7 | -121,6 | -3,7 |
| Andre indtægter (Skolekort, Ungdomskort mv.) | -27,8 | -28,6 | -28,7 | -29,0 | -29,2 | -29,4 | -0,9 |
| Flextrafik | -28,0 | -28,6 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -0,4 |
| Indtægter fordelt på kørselstype | | | | | | | |
| Bus | -713,3 | -727,5 | -730,3 | -731,9 | -731,9 | -731,9 | -17,0 |
| Letbane | -90,5 | -96,6 | -98,1 | -103,5 | -109,8 | -116,1 | -7,5 |
| Tog | -20,9 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -22,6 | -1,7 |
| Flextrafik | -28,0 | -28,6 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -0,4 |

Ca. 75 % af Midttrafiks indtægter stammer fra rejsekort og Midttrafik App, mens kontantsalg udgør 5 % af omsætningen. De resterende ca. 20 % af Midttrafiks indtægter dækker over Flextrafik, skolekort, tilskud til ungdomskort, værnepligtige samt diverse indtægter fra samarbejde med togoperatører, herunder omstigere.

1.4 Busdrift

Boks 1.1 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. busdriften

Indtægter: Budgettet for indtægter tager udgangspunkt i det forventede regnskab 2 for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsløftet på 3,6 % i 2025. Der regnes med et indtægtsprovenu på 80 % af takststigningen.

Midttrafiks indtægtsdelingsmodel bliver fuldt implementeret i 2024, hvilket betyder at fordelingen af Midttrafiks indtægter til bestillerne, fremadrettet vil ske 100 % på baggrund af indtægtsdata.

Bestyrelsens beslutning om at fjerne natbustillægget og dermed gøre kørslen billigere, er ikke indregnet i budget 2025. Det estimeres, at natbustillægget genererer indtægter for 1,4 mio. kr. om året, hvoraf 0,7 mio. kr. vedrører Aarhus Kommune og 0,6 mio. kr. vedrører Region Midtjylland. De resterende 0,1 mio. kr. dækker over de øvrige bestillere med natbuskørsel.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025, undtagen for Herning, Silkeborg og Aarhus Kommune, hvor der er indregnet særlige tiltag: en testperiode med billige HerningUNG-billetter samt gratis lokalkørsel frem til den 31. marts 2025 for Herning Kommune; lukning af rute 30, 805 og 806 for Silkeborg Kommune; samt udvidet kørsel på linje 3A, 4A og 6A i Aarhus Kommune.

Operatørudgifter: Budgettet for operatørudgifter 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, som gælder i perioden fra 30. juni 2024 til 28. juni 2025, samt kendte ændringer fra K24. Udgifterne til B-kontrakter/rabatruter er baseret på gældende køreplaner for K23 og kendte ændringer fra K24. Budgettet er opdateret med 66. udbud, der har opstart fra K25. I budget 2025 er indeksmodellen ændret, så den er baseret på data fra Økonomisk Redegørelse fra Finansministeriet.

| | B2024 | BF2025 | B2025 | Ændring |
|--------------------------------|-------|--------|-------|---------|
| Omkostningsindeks | 141 | 143,7 | 143,7 | 1,9% |
| Omkostningsindeks u. brændstof | 142,4 | 144,9 | 144,9 | 1,8% |
| Gasindeks | 142 | 142,4 | 142,4 | 0,3% |
| HVO-indeks* | 170,2 | 161,4 | 161,4 | -5,2% |
| El-indeks | 141 | 147,9 | 147,9 | 4,9% |

* HVO-indekset anvendes ikke

Der er tendenser til faldende indeks, men indekset fra budgetforslaget fastholdes for 2025, da der er flere ubekendte i den fremtidige økonomi.

Flexbus: Budgettet for Flexbus tager udgangspunkt i der forventede regnskab for 2024, med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 1,9 % for 2024-2025. Grundet et væsentligt prisfald i det kommende operatørubud, som

træder i kraft 1. marts 2025, er samtlige operatørudgifter sat 4 % ned i forhold til 1. behandling af budget 2025.

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

Øvrige driftsudgifter: Budgettet for bus-IT, rejsekort og øvrige driftsudgifter er baseret på en aktivitetsbestemt forventning.

I budgettet for overslagsårene 2026-2028 for bus-IT, er der i 2026 indregnet investeringer i et nyt realtidssystem og tælleudstyr. I årene 2027 og 2028 forventes et fald i udgifterne til realtidsudstyr. Derudover svarer overslagsårene til budget 2024, da der udover generelle prisstigninger, ikke er kendte ændringer.

For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering samt investering i rejsekort som app og i den ikke-digitale løsning i overslagsårene. Udgifterne til denne investering afholdes i årene 2024-2027, og det forventes at investeringen tilbagebetales i årene 2028-2032.

1.4.1 Indtægter

Busindtægterne budgetteres i 2025 til 730,3 mio. kr., hvilket er en stigning på 17 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Ændringen skyldes overvejende takststigninger samt at Aarhus Kommune og Skanderborg Kommune har planlagt udvidelser af driften. Modsat er der gennemført besparelser i følgende kommuner: Holstebro, Horsens, Randers, Silkeborg og Viborg.

Fra 1. januar 2025 har Holstebro Kommune gjort alle lokalruter gratis i en prøveperiode på to år. Herning Kommune har en forsøgsperiode med gratis kørsel på alle kommunens lokalturer fra 1. oktober 2024 til 31. marts 2025, samt særligt rabatterede pendlerkort til unge under 27 år, i samme periode.

I forhold til budgetforslaget for 2025 er de samlede busindtægter i budget 2025 opskrevet med 2,8 mio. kr., hvilket primært skyldes indregning af udvidelser af bybusruter i Aarhus og Skanderborg Kommune, samt korrigerende af Silkeborg Kommune for overestimering af besparelser, som ikke var medtaget i budgetforslaget for 2025.

Tabel 1.3 Indtægter for busdriften (mio. kr.)

| | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busindtægter | | | | | | | | |
| Befordring | | | | | | | | |
| værnepligtige | -1,8 | -1,7 | -1,7 | -1,7 | -1,7 | -1,7 | 0,1 | - |
| Bus & Tog-omstigere | -6,2 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | -6,1 | 0,0 | - |
| Passagerindtægter | -562,6 | -578,3 | -580,3 | -582,0 | -582,0 | -582,0 | -17,7 | -16,9 |
| Refusion off peak | -23,5 | -23,9 | -23,9 | -23,9 | -23,9 | -23,9 | -0,4 | - |
| Rejsegaranti | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | -0,0 | - |
| Skolekort | -15,0 | -14,7 | -14,7 | -14,7 | -14,7 | -14,7 | 0,3 | - |
| Takstkompensation | -33,1 | -32,5 | -32,6 | -32,6 | -32,6 | -32,6 | 0,4 | - |
| Ungdomskort | -62,6 | -62,8 | -63,2 | -63,2 | -63,2 | -63,2 | -0,6 | - |
| Ungdomskort - fritidsrejser | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -0,0 | - |
| Busindtægter i alt | -712,1 | -727,3 | -730,0 | -731,7 | -731,7 | -731,7 | -18,0 | -16,9 |
| Flexbus | | | | | | | | |
| Indtægter | -1,3 | -0,3 | -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 | -0,3 | 1,0 | -0,0 |
| Indtægter i alt | -713,3 | -727,5 | -730,3 | -731,9 | -731,9 | -731,9 | -17,0 | -16,9 |

1.4.2 Operatørudgifter

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

| | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Rutebus | | | | | | | | |
| Ruteudgifter | 1.528,4 | 1.532,9 | 1.530,9 | 1.534,9 | 1.534,9 | 1.534,9 | 2,5 | 29,6 |
| Øvrige reguleringer | 5,3 | - | - | - | - | - | -5,3 | - |
| Rutebus i alt | 1.533,7 | 1.532,9 | 1.530,9 | 1.534,9 | 1.534,9 | 1.534,9 | -2,8 | 29,6 |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel | -35,0 | -35,0 | -36,0 | -38,0 | -38,0 | -38,0 | -1,0 | - |
| Flexbus | 6,7 | 6,0 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | -1,0 | 0,1 |
| Operatørudgifter i alt | 1.505,4 | 1.503,9 | 1.500,6 | 1.502,6 | 1.502,6 | 1.502,6 | -4,8 | 29,7 |

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et finansieringsbehov på 1.500,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 på 1.505,4 mio. kr. forventes dermed en mindredgift på 4,8 mio. kr. Indeksfremskrivning medfører en merudgift på 29,7 mio. kr.

For den ordinære **rutebuskørsel** forventes en merudgift på 2,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. I budget 2025 forventes en reduktion på 24.421 timer, som ansås at give en mindredgift på 15,7 mio. kr., men dette modsvares af en indeksfremskrivning på 29,6 mio. kr. Derudover forventes et fald i busafhængige omkostninger samt en udgift på 4 mio. kr. til mobilitetsplanen i Aarhus.

| Bestiller | Ændr. i timer | Mio. kr. | | | | Bemærkning |
|--------------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|------------|--|
| | | Effekt af timer | Indeks -effekt | Øvr. Bevælgelser | I alt | |
| 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. |
| 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 | -0,0 | 0,7 | 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 | 2.225 | 1,3 | 0,4 | -0,3 | 1,4 | Stigning i køreplantimer samt indekseffekt. Ny rute 12 SI, samt generelle stigninger på bybusser. |
| Skanderborg | 208 | 0,2 | 0,7 | -0,6 | 0,3 | Indeksstigning |
| Skive | -3.213 | -1,8 | 0,5 | -2,9 | -4,2 | Færre køreplantimer og dermed også lavere 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 | 5,2 | 4,9 | 12,4 | Stigning i køreplantimer og indeks. 4 mio. kr. til mobilitetsplan |
| Region Midtjylland | 3.507 | 2,2 | 10,7 | -7,5 | 5,5 | Stigning i køreplantimer og indeks, nedgang i busafhængige omkostninger. |
| I alt | -24.421 | -15,7 | 29,6 | -11,4 | 2,5 | |

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

For **Flexbus** er der et fald i vognmandsbetalingen på 1,0 mio. kr. i budget 2025. Årsagen er nedskæringer i ruter samt at der i budget 2024 blev antaget, at der ville komme mere kørsel, end der reelt kom som følge af harmoniseringsprojektet. I budget 2025 er der indarbejdet den estimerede effekt af kendte ændringer, der gælder fra køreplansskiftet 2024.

I forhold til 1. behandling af budget 2025 er operatøruddgifterne på Flexbus nedskrevet med 0,2 mio. kr. som følge af et nyt operatøruddbud.

1.4.3 Øvrige driftsudgifter

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

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025 - B2024 | |
|---|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| | | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Bus-IT og Øvrige | | | | | | | | |
| Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer | 5,3 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | -0,4 | 0,2 |
| Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 12,8 | 9,6 | 9,8 | 0,0 | 0,4 |
| Investering i nyt realtids- og passagertællesystem | - | - | 1,2 | 17,3 | - | - | 1,2 | - |
| Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 0,0 | 0,1 |
| Bus-IT og Øvrige i alt | 20,0 | 19,7 | 20,9 | 38,5 | 18,0 | 18,1 | 0,9 | 0,8 |
| Rejsekort | | | | | | | | |
| Drift | 48,2 | 49,7 | 50,1 | 46,0 | 39,8 | 31,0 | 1,9 | 2,2 |
| Investering | | | | | | | | |
| nuværende rejsekort | 6,3 | 6,1 | 6,1 | 6,0 | 8,0 | 6,1 | -0,2 | - |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | 16,4 | 30,7 | 17,5 | 20,2 | 14,8 | 30,7 | - |
| Rejsekort i alt | 54,5 | 72,3 | 86,9 | 69,5 | 68,0 | 51,9 | 32,4 | 2,2 |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 74,5 | 91,9 | 107,8 | 108,0 | 85,9 | 70,0 | 33,2 | 2,9 |

Udgifterne til øvrige driftsudgifter vedrørende busdrift er i budget 2025 på 107,8 mio. kr. Det er en stigning på 33,2 mio. kr. i forhold til budget 2024.

For **bus-IT og øvrige** udgifter er budgettet for 2025 på 20,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,9 mio. kr. i forhold til budget 2024. Stigningen skyldes primært investering i nyt realtids- og tælleudstyr til busserne, hvor nogle udgifter afholdes i 2025, mens resten forventes afholdt i 2026. Samtidig forventes lavere udgifter til drift af Midttrafik App samt til udskiftning af busser for Aarhus Kommune. Endelig oprettes et nyt budget for buskørsel til arrangementer i Aarhus Kommune.

Investeringen i det nye realtids- og passagertællesystem er udskudt til 2026 og er siden budgetforslaget steget med 1,3 mio. kr. Merudgiften skyldes højere udgifter til installation af den nye realtidsløsning i busserne. Det samlede budget for implementering af det nye realtidssystem er fortsat usikkert, da der kan komme ændringer, bl.a. ved den endelige tildeling af kontrakten til den nye systemleverandør i 2025, efter gennemført udbud.

Derudover er budgettet for drift af det nye system til tilvejebringelse af realtidsinformation steget, primært på grund af en senere udfasning af det

eksisterende realtidssystem, som er dyrere sammenlignet med de forventede udgifter til drift af det nye system.

Rejsekortbudgettet for drift og investeringer i 2025 er på 86,9 mio. kr. Dette er en stigning på 32,4 mio. kr. i forhold til budget 2024 og en stigning på 14,6 mio. kr. i forhold til budgetforslaget for 2025. Stigningen skyldes primært ændringer i investeringscasen for den ikke-digitale løsning, hvor hele investeringen i validatorer på 30,2 mio. kr. ligger i 2025 og installationen på ca. 17,7 mio. kr. i 2026.

For ikke at belaste bestillernes økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekortbudget fra 2023 og i stedet udskyde betalingen for investeringen til årene 2028-2032, hvor gevinsten ved afviklingen af det eksisterende rejsekortsystem forventes at blive realiseret.

Samlet set betyder ændringen fra 1. behandling, at investeringen stiger ca. 12 mio. kr. over hele perioden på grund af den nye opdatering af validatorer. Samtidigt forventes driften dog at falde 10 mio. kr., som samlet set medfører en meromkostning på ca. 2 mio. kr. for den samlede businesscase i perioden 2023-2034, som stiger fra 714 mio. kr. til 716 mio. kr.

Investeringscasen er behæftet med væsentlig usikkerhed, da det igangværende udbud af validatorer til den ikke-digitale løsning ikke er afsluttet på tidspunktet hvor budget 2025 er færdigt. Der er derfor indlagt en række gennemsnitspriser i investeringscasen, herunder indkøbsprisen pr. validator og forventede installationsomkostninger, hvilket medfører usikkerhed omkring investeringscasens økonomi.

Ændringerne i projektets budget betyder, at Midttrafiks lånebehov forventes at blive samlet 76 mio. kr., hvilket er inden for den ramme på 89 mio. kr., som bestyrelsen godkendte på mødet den 3. november 2023.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har givet Midttrafik dispensation til at optage lån på op til 40 mio. kr. af den samlede lånepulje på 550 mio. kr. i perioden 2023-2025. I 2025 skal der søges dispensation vedrørende 2026-2028, og i 2028 kan der søges for perioden 2029-2031, afhængigt af trækket på den samlede lånepulje på 550 mio. kr., hvoraf Midttrafiks ramme er på 89 mio. kr.

Midttrafik har i 2024 lånt 14 mio. kr. og forventer at optage yderligere lån samt træk på likviditeten på 44 mio. kr. i 2025 og 18 mio. kr. i 2026.

1.4.4 NT/Sydtrafik-samarbejde

Området vedrører byrdefordelingen mellem Midttrafik, NT og Sydtrafik, og omfatter kun Viborg og Region Midtjylland. De samlede udgiftsforventninger (netto) er opskrevet med 0,2 mio. kr. for Region Midtjylland.

1.5 Flextrafik

Boks 1.2 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. flextrafikken

Operatørudgifter: Budgettet tager udgangspunkt i det forventede regnskab 2 for 2024 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med et omkostningsindeks på 1,9 % for 2024-2025. Derudover er der indregnet en takstændring for den åbne kørsel samt for handicapkørslen.

På grund af et væsentligt prisfald i det kommende operatørbud, som træder i kraft den 1. marts 2025, er samtlige operatørudgifter reduceret med 4 % i forhold til 1. behandling af budget 2025.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025, da der ikke er andre kendte ændringer end de generelle prisreguleringer.

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

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025 - B2024 | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Midttrafiks bestillere | | | | | | | | |
| Indtægter | | | | | | | | |
| Handicapkørsel | -16,9 | -18,8 | -18,1 | -18,1 | -18,1 | -18,1 | -1,3 | -0,6 |
| Kommunalkørsel | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 | -0,0 | 0,0 | - |
| Plustur | -0,4 | -1,1 | -1,1 | -1,1 | -1,1 | -1,1 | -0,8 | -0,0 |
| Flexstur | -10,7 | -8,7 | -9,1 | -9,1 | -9,1 | -9,1 | 1,6 | -0,3 |
| Indtægter i alt | -28,0 | -28,6 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -28,4 | -0,4 | -1,0 |
| Operatørudgifter | | | | | | | | |
| Handicapkørsel | 88,8 | 102,7 | 94,8 | 94,8 | 94,8 | 94,8 | 6,0 | 1,8 |
| Kommunalkørsel | 46,7 | 55,0 | 52,4 | 52,4 | 52,4 | 52,4 | 5,7 | 1,0 |
| Plustur | 2,0 | 5,4 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 3,5 | 0,1 |
| Siddende patientbefordring | 177,1 | 185,4 | 177,6 | 177,6 | 177,6 | 177,6 | 0,5 | 3,3 |
| Flexstur | 28,9 | 23,3 | 23,5 | 23,5 | 23,5 | 23,5 | -5,4 | 0,4 |
| Operatørudgifter i alt | 343,5 | 371,8 | 353,8 | 353,8 | 353,8 | 353,8 | 10,4 | 6,6 |
| NOP | 6,8 | - | - | - | - | - | -6,8 | - |
| Midttrafik i alt | 322,3 | 343,2 | 325,4 | 325,4 | 325,4 | 325,4 | 3,2 | 5,7 |
| Øvrige Trafikselskaber | | | | | | | | |
| Driftstilskud | 338,4 | 350,6 | 340,2 | 340,2 | 340,2 | 340,2 | 1,7 | 6,4 |
| NOP | 0,0 | - | - | - | - | - | -0,0 | - |
| Øvrige trafikselskaber i alt | 338,4 | 350,6 | 340,2 | 340,2 | 340,2 | 340,2 | 1,7 | 6,4 |
| Flextrafik i alt | 660,7 | 693,8 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 4,9 | 12,1 |

I 2025 forventes der fortsat vækst i den åbne kørsel samt handicapkørsel. Dette skyldes, at borgerne får større kendskab til produkterne i Flextrafik og bliver mere fortrolige med at benytte dem.

Sammenlignet med budget 2024, er der samlet set et fald i aktiviteten på Flexstur. Det skyldes, at der i forbindelse med opstarten af harmoniseringsprojektet var en

forventning om højere aktivitet på Flextur, end der reelt blev opnået. Omvendt er aktiviteten på Plustur steget mere end forventet.

På grund af den øgede vækst samt et højere omkostningsindeks, forventes der en samlet stigning i vognmandsbetalingen. Sammenlignet med budget 2024 er vognmandsbetalingen steget med 10,4 mio. kr., hvoraf indeksreguleringen udgør 6,6 mio. kr.

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

I forhold til 1. behandling af budget 2025 er operatørudgifterne nedskrevet med 18 mio. kr., hovedsageligt som følge af et nyt operatørbud. I høringsperioden har der desuden været en mindre efterregulering af aktiviteten for handicapkørsel samt Flextur.

Region Midtjylland varslede i forbindelse med budgetforslaget for 2025 en mulig besparelse på 27 mio. kr. for den siddende patientbefordring, som ikke var indarbejdet i budgetforslaget. Regionen har sidenhen meddelt, at der ikke vil blive gennemført besparelser på dette område i 2025.

1.6 Letbanedrift

Boks 1.3 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. letbanedriften

Indtægter: Budgettet for indtægter tager udgangspunkt i det forventede regnskab 2 for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloftet på 3,6 % i 2025. Der regnes med et indtægtsprovenu på 80 % af takststigningen. Derudover er der indregnet en indtægtsfremgang på 5,5 mio. kr., på grund af trafikspring og øget kørsel.

I overslagsåret 2026 er der indregnet en yderligere indtægtsfremgang på 6,3 mio. kr. Overslagsåret 2027 har indregnet en tilsvarende indtægtsfremgang på 6,3 mio. kr., mens der for overslagsåret 2028 er indregnet en yderligere fremgang på 5,6 mio. kr., grundet udvidelser af Letbanens kørsel.

Midttrafiks indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder at Midttrafiks indtægter fremover vil blive fordelt 100 % på baggrund af indtægtsdata.

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

Finansiering: Parternes bestillerbidrag er justeret efter pris- og lønudviklingen for regional udvikling, som i 2025 er på 3,1 %. Staten har fastsat tilskuddet til kørslen på Grenaabanen i 2025 til 55,8 mio. kr.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 3,9 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2024/2025.

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

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | Heraf indeks |
|--|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-----------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | |
| Indtægter | -90,5 | -96,6 | -98,1 | -103,5 | -109,8 | -116,1 | -7,5 | -2,4 |
| Trafikkøb Aarhus Letbane | 330,7 | 342,2 | 352,2 | 354,8 | 367,5 | 371,6 | 21,5 | 8,0 |
| Øvrige driftsudgifter | | | | | | | | |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | 4,9 | 2,0 | 3,9 | 0,6 | - | 2,0 | - |
| Rejsekort - Drift | 6,7 | 6,6 | 6,7 | 5,9 | 5,0 | 3,8 | -0,0 | 0,3 |
| Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter | 3,6 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 1,2 | - |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 10,3 | 16,2 | 13,5 | 14,6 | 10,4 | 8,6 | 3,2 | 0,3 |
| Letbanesekretariat | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 0,0 | 0,0 |
| Letbanedrift i alt | 251,6 | 263,0 | 268,9 | 267,1 | 269,2 | 265,3 | 17,3 | 5,9 |

Budgettet for letbanedrift er samlet på 268,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 17,3 mio. kr. i forhold til budget 2024. Årsagen er primært øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S.

De forventede indtægter udgør samlet 98,1 mio. kr. og stiger med 7,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. I budget 2025 er der indregnet et trafikspring på 5,5 mio. kr. efter anmodning fra ejerne.

Overgangen til en 100 % datadreven indtægtsdelingsmodel i 2024 betyder, at Letbanen får en større andel af Midttrafiks samlede indtægter end tidligere, på grund af Letbanens positive udvikling i passagertallet.

De samlede udgifter til køb af letbanetraffic udgør 352,2 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 i udgifterne til togvedligehold, vedligehold af infrastruktur samt højere udgifter til kørestrøm. Stigningen i indeks udgør 8 mio. kr. af udgiftsstigningen.

Øvrige letbanerelaterede udgifter udgør 13,5 mio. kr. og er steget med 3,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. Midttrafiks afholdelse af udgifter til letbanedrift øges med 1,2 mio. kr. og dækker udgifter til f.eks. indsættelse af erstatningskørsel ved nedbrud, bonusordning m.m.

Herudover forventes merudgifter på 2 mio. kr., som vedrører investeringer i rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning, dette var ikke en del af budget 2024. I forhold til budgetforslaget er det et fald på ca. 2,8 mio. kr. hvilket skyldes at indkøbet af validatorer er rykket til 2025 og selve installationen, som er den omkostningstunge del hos letbanen, er rykket til 2026, derfor ses det også at overslagsåret 2026 stiger i forhold til 2025.

For ikke at belaste bestillernes økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekortbudget og i stedet udskyde betalingen for investeringen til årene 2029-2032, hvor gevinsten ved afviklingen af det eksisterende rejsekortsystem forventes at blive realiseret.

I forhold til 1. behandling af budget 2025 er der tilføjet en ekstrabevilling på 10 mio. kr. til fornyelse af infrastruktur.

1.7 Togdrift

Boks 1.4 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. togdriften

Indtægter: Budgettet for indtægter tager udgangspunkt i det forventede regnskab 2 for 2024, med indregning af fuld udnyttelse af takststigningsloftet på 3,6 % i 2025. Der regnes med et indtægtsprovenu på 80 % af takststigningen.

Midttrafiks indtægtsdelingsmodel bliver i 2024 fuldt implementeret, hvilket betyder, at Midttrafiks indtægter fremover vil blive fordelt 100 % baseret på indtægtsdata.

De forventede konsekvenser for indtægterne som følge af det planlagte sporarbejde på togstrækningen Holstebro-Skjern, hvor togdriften vil være helt eller delvist blokeret i en periode, er ikke indregnet i budget 2025.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 svarer til budget 2025.

Operatørudgifter: Driftsudgifterne til Lemvigbanen er fremskrevet i henhold til Trafikselskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks, som er 1,9 %.

Regionens tilskud fra staten til driften af Holstebro-Skjern var ikke kendt ved 1. behandlingen af budgettet, men er siden blevet fastlagt til 36,9 mio. kr.

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

Øvrige driftsudgifter: For rejsekort er der indregnet forskudt finansiering og investering i rejsekort som app og den ikke-digitale løsning i overslagsårene. Udgifterne til disse investeringer forventes at løbe fra 2024 til 2027 og vil blive tilbagebetalt i perioden 2028-2032.

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

| | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Indtægter | | | | | | | | |
| Holstebro-Skjern | -18,6 | -20,6 | -20,6 | -20,6 | -20,6 | -20,6 | -2,0 | -0,5 |
| Lemvigbanen | -2,3 | -2,0 | -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 | -22,6 | -1,7 | -0,6 |
| Operatørudgifter | | | | | | | | |
| Holstebro-Skjern | 53,6 | 54,8 | 53,3 | 53,3 | 53,3 | 53,3 | -0,2 | - |
| Lemvigbanen | 22,9 | 23,3 | 23,3 | 23,3 | 23,3 | 23,3 | 0,4 | 0,4 |
| Operatørudgifter i alt | 76,5 | 78,1 | 76,6 | 76,6 | 76,6 | 76,6 | 0,2 | 0,4 |
| Øvrige driftsudgifter | | | | | | | | |
| Holstebro-Skjern | 1,3 | 1,7 | 2,5 | 2,2 | 2,0 | 1,5 | 1,2 | - |
| Lemvigbanen | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,1 | - |
| Investering rejsekort som app/ikke-digital løsning | - | 2,7 | 0,4 | 3,7 | 0,1 | - | 0,4 | - |
| Øvrige driftsudgifter i alt | 2,0 | 5,2 | 3,7 | 6,6 | 2,9 | 2,3 | 1,7 | - |
| Investeringstilskud | | | | | | | | |
| Lemvigbanen | 15,9 | 16,0 | 16,0 | 18,3 | 18,3 | 18,3 | 0,1 | - |
| Investeringstilskud i alt | 15,9 | 16,0 | 16,0 | 18,3 | 18,3 | 18,3 | 0,1 | - |
| Togdrift i alt | 73,5 | 76,7 | 73,7 | 78,9 | 75,2 | 74,6 | 0,2 | -0,1 |

Den samlede udgift er budgetteret til 73,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2024.

De forventede indtægter fra Lemvigbanen udgør samlet 2 mio. kr., og fra Holstebro-Skjern 20,6 mio. kr. Den 100 % datadrevne indtægtsdelingsmodel medfører at Lemvigbanen får en lavere andel af indtægterne, mens Holstebro-Skjern får en højere andel, sammenlignet med budget 2024.

I budgettet for 2025 modtager Midtjyske Jernbaner et driftstilskud på 23,3 mio. kr. til driften på Lemvigbanen, hvilket er en stigning på 0,4 mio. kr. Der budgetteres med et driftstilskud på 53,3 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner for trafikken på Holstebro-Skjern, hvilket er et fald på 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2024. Beløbet er baseret på den statslige kompensation for driften af banen, fratrukket de udgifter, banen i øvrigt genererer for Region Midtjylland. Samlet set udgør indeksstigningen 0,4 mio. kr.

De øvrige togrelaterede udgifter udgør 3,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 1,7 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024.

For rejsekortet har der været en stigning på 0,4 mio. kr. i forhold til budget 2024, men et fald i forhold til budgetforslag 2025 på 2,3 mio. kr. Forskellen til budget 2024 skyldes, at toget ikke var en del af den ikke digitale løsning i budget 2024. Forskellen til budgetforslaget skyldes, at hele indkøbet af validatorer til den ikke digitale løsning er rykket til 2025, mod 2024 og 2025 i budgetforslaget, men også at installationen af validatorerne, som for togets vedkommende er den omkostningstunge del, er rykket til 2026 mod 2025 og 2026 i budgetforslaget.

For ikke at belaste bestillerens økonomi har bestyrelsen besluttet at fastholde det oprindelige rejsekortbudget og i stedet udskyde betalingen for investeringen til årene

2028-2032, hvor gevinsten ved afviklingen af det eksisterende rejsekortsystem forventes at blive realiseret.

Der budgetteres med et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på 4,7 mio. kr. til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen. Investeringstilskuddet er fra 2026 opskrevet til 6,9 mio. kr. som følge af igangsættelsen af spormodernisering på strækningen Thyborøn-Rønland i henhold til den vedtagne 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.

I forhold til 1. behandling af budget 2025 er driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner for trafikken på Holstebro-Skjern nedskrevet med 1,5 mio. kr., da beløbet på 36,9 mio. kr. fra 2024 fastholdes og dermed ikke fremskrives med PL-regulering, som tidligere angivet i Finansloven. Derudover er investering i rejsekortet udskudt til 2029.

1.8 Øvrige fællesudgifter

Boks 1.5 Generelle forudsætning og usikkerheder vedr. øvrige fællesudgifter

Trafikselskabet varetager administrationen af bus-, tog- og letbanedrift. Udgangspunktet for budget 2025 er en fremskrivning af budget 2024 med 3,9 %, svarende til KL's pris- og lønskøn for 2024/2025. Udgifterne til administration af busdrift fordeles hovedsageligt på baggrund af køreplantimer, mens udgifterne til administration af letbanedrift fordeles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

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

Administration af Flextrafik: Administrationsomkostninger er fremskrevet med KL's pris- og lønskøn for 2024/2025 på 3,9 %.

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 3,9 % og fordeles ud fra forventede antal kontroller. Fordelingsnøglen for indtægter fra kontrolafgifter er baseret på antallet af udstedte afgifter i det 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 3,9 %.

Det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen, oprindeligt ca. 13 mio. kr., inddrives i tre rater over perioden 2023-2025. Sidste rate er således indregnet i budgettet.

Budgettet for overslagsårene 2026-2028 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 vil resultatet af Midttrafiks finansielle afkast blive byrdefordelt ved regnskabsafslæggelsen.

Tabel 1.9 Øvrige fællesudgifter (mio. kr.)

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|---|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Trafikselskab | 129,7 | 136,2 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | -12,1 | 4,4 |
| Billetkontrol | | | | | | | | |
| Billetkontroladministration | 17,4 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 2,4 | 0,7 |
| Kontrolafgifter og gebyrer | -18,5 | -21,1 | -21,1 | -21,1 | -21,1 | -21,1 | -2,7 | - |
| Tab på debitorer | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | -0,1 | - |
| Billetkontrol i alt | 1,9 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | -0,3 | 0,7 |
| Tjenestemandspension | 7,0 | 7,6 | 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 | 0,9 | -0,1 | 0,0 |
| Flextur | 5,6 | 4,4 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | 4,6 | -0,9 | 0,2 |
| Handicapkørsel | - | - | 19,3 | 19,3 | 19,3 | 19,3 | 19,3 | 0,7 |
| Kommunalkørsel | 3,8 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 0,5 | 0,2 |
| Plustur | 0,4 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 0,7 | 0,0 |
| Siddende patientbefordring | 11,5 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 12,6 | 1,1 | 0,5 |
| Øvrige Trafikselskaber | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Øvrige administrative udgifter i alt | 22,9 | 24,0 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 20,7 | 1,6 |
| Øvrige fællesudgifter i alt | 161,5 | 169,4 | 170,3 | 165,9 | 165,9 | 165,9 | 8,9 | 6,9 |

1.8.1 Trafikselskabet

Tabel 1.10 Trafikselskabet (mio. kr.)

| | Bus | Tog | Letbanen | I alt |
|--|--------------|-------------|------------|--------------|
| *Budget 2024 | 106,2 | 1,1 | 5,4 | 112,7 |
| KL pris indeks 2,9% ændring fra 2,7% B23 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Reguleringer for 2024 | -0,1 | | | -0,1 |
| P/L - 3,9 % | 4,1 | 0,0 | 0,2 | 4,4 |
| Budget 2025 inden tillæg | 110,3 | 1,2 | 5,6 | 117,0 |
| Tillæg til budget 2025 | | | | |
| Letbanen 4.263 kpt. | -0,1 | | 0,1 | - |
| Tog tilpasset køreplantepris | 0,2 | -0,2 | | - |
| Indefrosne feriemidler 2023 | 0,1 | | | 0,1 |
| Husleje Aarhus Rutebilstation | 0,3 | | | 0,3 |
| Rabatruiter Herning | 0,2 | | | 0,2 |
| Tillæg 2025 i alt | 0,7 | -0,2 | 0,1 | 0,6 |
| Budget 2025 i alt | 110,9 | 1,0 | 5,7 | 117,6 |

I forhold til budgetforslaget for 2025, er handicapadministrationen flyttet fra Trafikselskabet til Flextrafik i henhold til bestyrelsens beslutning den 1. november 2024. Dette har medført en nedskrivning af Trafikselskabets budget med 17,8 mio. kr. i forhold til budgetforslaget for 2025.

Det samlede budget for 2025 udgør herefter 117,6 mio. kr. Set bort fra handicapadministrationen er der en samlet stigning på 4,9 mio. kr. i forhold til budget 2024. Budgettet kan inddeles i tre kategorier: 1,0 mio. kr. vedrører togadministration, 5,7 mio. kr. vedrører letbaneadministration, og 110,9 mio. kr. vedrører busadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland sker hovedsageligt ud fra en fordelingsnøgle, der er baseret på køreplantimer for bus- og togdrift.

Den samlede stigning i budgettet på 4,9 mio. kr. består hovedsageligt af:

- Årets pris- og lønregulering på 4,4 mio. kr. samt regulering af pris- og lønskøn fra 2023 til 2024 på 0,1 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 0,3 mio. kr., som kun vedrører Aarhus Kommune, Odder Kommune og Silkeborg Kommune.
- Rabatruter i Herning Kommune 0,2 mio. kr.

Budgettet for 2025 til Aarhus Letbane er steget med 0,3 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes opskrivning af ca. 4.300 køreplantimer. Efter pris- og lønreguleringen på 0,2 mio. kr. tilpasses budgettet til køreplantimeprisen, og derfor opskrives budgettet med 0,1 mio. kr., som tilsvarende reduceres på busdriften. Dermed påvirkes det samlede budget for administrationen ikke.

Omvendt er budgettet for 2025 til tog reduceret med 0,2 mio. kr., hvilket skyldes en tilpasning af køreplantimeprisen. Denne budgetregulering opskrives på busdriften, og derfor påvirkes det samlede budget ikke.

I forhold til budgetforslaget for 2025 er pris- og lønreguleringen ændret fra 4,1 % til 3,9 %. Derudover er prisen på tog og letbane tilpasset en ny køreplantimepris som følge af flere køreplantimer. I budgetforslaget for 2025 var der tillagt 0,5 mio. kr. til pladsleje på Aarhus Rutebilstation. Dette beløb er nu indarbejdet i budget 2024 og indgår derfor ikke længere i det endelige budget for 2025.

I forhold til budgetforslaget er der også foretaget mindre justeringer af byrdefordelingen som følge af ændringer i køreplantimer.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på driftsområder:

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

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025- B2024 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| Bus, Letbane og togadministration | | | | | | | |
| Løn og personale | 72,1 | 74,0 | 73,6 | 73,6 | 73,6 | 73,6 | 1,4 |
| Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter | 25,1 | 29,2 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 3,9 |
| IT-anskaffelser | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 0,2 |
| Drift og vedligehold af IT, servere | 17,1 | 18,0 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 0,8 |
| Husleje og Rengøring | 12,4 | 12,0 | 11,9 | 11,9 | 11,9 | 11,9 | -0,5 |
| Rådgivningsydelse, huslejeindtægter, bod, overhead mv. | -15,3 | -16,4 | -16,3 | -16,3 | -16,3 | -16,3 | -1,0 |
| Bus, Letbane og togadministration i alt | 112,7 | 118,4 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | 4,9 |
| Handicapadministration | | | | | | | |
| Løn og personale | 8,1 | 9,9 | - | - | - | - | -8,1 |
| Materiale- og aktivitetsudgifter | 9,0 | 7,9 | - | - | - | - | -9,0 |
| Handicapadministration i alt | 17,0 | 17,8 | - | - | - | - | -17,0 |
| Primæradministration i alt | 129,7 | 136,2 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | 117,6 | -12,1 |

1.8.2 Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen har i 2025 et samlet budget på 43,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 3,6 mio. kr. i forhold til sidste år. Budgettet kan indeles i syv områder, hvor:

- 0,9 mio. kr. vedrører Flexbus
- 4,6 mio. kr. vedrører Flextur
- 1,2 mio. kr. vedrører Plustur
- 4,3 mio. kr. vedrører kommunalkørsel
- 12,6 mio. kr. vedrører siddende patientbefordring
- 0,6 mio. kr. kommer fra øvrige trafikselskaber
- 19,3 mio. kr. vedrørende handicapadministrationen

Som noget nyt fra 2025 er handicapadministrationen på 19,3 mio. kr. flyttet fra Trafikselskabet til Flextrafik. Denne administration dækker nu, sammen med al anden flexkørsel, udgiften til at drifte Flextrafikadministrationen. Handicapbidraget vil desuden fremover være aktivitetsafhængigt og vil derfor blive reguleret ud fra antallet af kørte ture, i stedet for som tidligere kun at blive reguleret med pris- og lønudviklingen.

Administrationsbidraget er en fast betaling per kørte tur, hvilket betyder, at det samlede administrationsbidrag er direkte afhængigt af, hvor mange ture der køres på

de forskellige områder. Der er dog en undtagelse for den siddende patientbefordring, hvor der er en margen på plus/minus 5 % i forhold til det budgetterede antal ture.

1.8.3 Billetkontrol

For 2025 forventes en nettoudgift på 1,6 mio. kr., hvilket er en nedjustering på 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024.

Med hensyn til indtægterne, der dækker kontrolafgifter og gebyrer, forventes tendenserne fra 2023 og 2024 at fortsætte. Det antages derfor, at der i 2025 vil blive udskrevet kontrolafgifter i et lignende omfang. Forventningerne til de samlede indtægter fra kontrolafgifter og gebyrer er derfor hævet til 21,1 mio. kr., hvilket giver en merindtægt på 2,7 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2024.

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

De mange kontrolafgifter stiller krav til administrationen, hvor der i stigende grad skal håndteres kundeklager. Det forventes derfor, at den nuværende bemanning vil være nødvendig at opretholde i 2025. Administrationsbudgettet er derfor hævet til 19,8 mio. kr. – en stigning på 2,4 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2024, hvoraf 0,7 mio. kr. skyldes pris- og lønfremskrivning

1.8.4 Finansielt afkast

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

1.8.5 Tjenestemandspensioner

De forventede udgifter til tjenestemandspensioner i 2025 udgør 7,6 mio. kr. Udgifterne består af årlige udgifter til pensionerede tjenestemænd på 2,9 mio. kr., den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % på 0,3 mio. kr. samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende på 4,4 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er budgettet øget med 0,6 mio. kr. som følge af højere udgifter til pensionerede tjenestemænd, som kun delvist modsvares af lavere hensættelse til aktive tjenestemænd.

1.9 Likviditet

Der er balance i Midttrafiks likviditet, og det månedlige cash flow følger et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne.

Midttrafiks likviditetsdepot med repo-facilitet blev reduceret i efteråret 2024 og kassekreditten anvendes i det månedlige cash flow. Om nødvendigt kan kassekreditten suppleres af repo-forretning.

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

Businesscase for den nye nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste ved Rejsekort & Rejseplan A/S er ajourført, og følgerne deraf er beskrevet i budgetmaterialets afsnit om busudgifter. Midttrafik udnytter Indenrigsministeriets dispensation til delvis lånefinansiering, og der er etableret en byggekredit ved Kommunekredit, som i 2024 har finansieret 14 mio. kr., og forventes at finansiere 44 mio. kr. i 2025. Midttrafik besluttede i 2023, at den resterende del i forhold til lånefinansieringen skal håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere. Dermed indebærer den nye tjeneste et mindre træk på Midttrafiks likviditet i de år forskydningen opretholdes.

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

Budget 2025

Bilag 2 - Byrdefordeling

| | |
|--|----------|
| 2. Byrdefordeling af budget 2025 | 2 |
| 2.1 Byrdefordeling af nettotilskud | 2 |
| 2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter | 3 |
| 2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter | 7 |
| 2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter | 9 |
| 2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter | 9 |
| 2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter | 10 |
| 2.7 Byrdefordeling af investering i nyt Rejsekort, forskudt finansiering samt ansvarligt lån | 11 |

2. Byrdefordeling af budget 2025

2.1 Byrdefordeling af nettotilskud

Nedenstående tabel viser en samlet oversigt over byrdefordelingen af nettoudgifterne i budgettet.

Tabel 2.1 Byrdefordeling af nettotilskud (mio. kr.)

| | | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|---------------|--|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks | |
| Favrskov | 32,2 | 31,5 | 30,7 | 30,8 | 30,7 | 30,7 | -1,5 | 0,7 | |
| Hedensted | 13,2 | 14,3 | 13,5 | 13,5 | 13,4 | 13,5 | 0,2 | 0,4 | |
| Herning | 51,3 | 53,5 | 54,0 | 53,5 | 53,1 | 53,1 | 2,7 | 2,1 | |
| Holstebro | 18,1 | 16,8 | 17,7 | 17,8 | 17,6 | 17,5 | -0,4 | 0,4 | |
| Horsens | 63,4 | 60,6 | 60,6 | 61,1 | 60,4 | 60,6 | -2,8 | 2,4 | |
| Ikast-Brande | 19,9 | 20,6 | 20,6 | 20,7 | 20,5 | 20,6 | 0,7 | 0,4 | |
| Lemvig | 10,0 | 9,2 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,6 | -0,3 | 0,2 | |
| Norrdjurs | 38,9 | 40,3 | 40,2 | 40,3 | 40,1 | 40,2 | 1,3 | 0,9 | |
| Odder | 11,9 | 12,4 | 12,6 | 12,6 | 12,5 | 12,6 | 0,7 | 0,5 | |
| Randers | 100,7 | 97,0 | 96,6 | 97,4 | 96,3 | 96,4 | -4,1 | 1,9 | |
| Ringkøbing-Skjern | 31,4 | 32,6 | 31,8 | 32,0 | 31,6 | 31,7 | 0,3 | 0,6 | |
| Silkeborg | 50,8 | 55,6 | 51,2 | 51,8 | 51,1 | 51,4 | 0,4 | 0,5 | |
| Skanderborg | 32,8 | 31,5 | 31,5 | 31,7 | 31,5 | 31,5 | -1,3 | 0,9 | |
| Skive | 50,2 | 50,6 | 48,9 | 49,1 | 48,7 | 48,8 | -1,3 | 1,0 | |
| Struer | 9,8 | 10,9 | 10,4 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 0,6 | 0,4 | |
| Syddjurs | 32,1 | 31,9 | 32,5 | 32,7 | 32,5 | 32,5 | 0,5 | 0,7 | |
| Viborg | 54,9 | 54,6 | 54,0 | 54,5 | 53,7 | 53,8 | -0,9 | 2,5 | |
| Aarhus | 427,9 | 441,0 | 438,5 | 443,8 | 442,0 | 439,8 | 10,6 | 4,1 | |
| Region Midtjylland | 642,5 | 650,7 | 647,8 | 651,4 | 649,1 | 646,8 | 5,3 | 13,5 | |
| Trafikselskaber og øvrige | 339,0 | 351,2 | 340,8 | 340,8 | 340,8 | 340,8 | 1,8 | 6,4 | |
| Byrdefordeling i alt | 2.031,0 | 2.066,8 | 2.043,6 | 2.055,6 | 2.045,8 | 2.042,5 | 12,6 | 40,4 | |
| Regulering | | | | | | | | | |
| Forskudt finansiering | 2,8 | 24,0 | 33,1 | 20,7 | 6,9 | -10,4 | 30,3 | - | |
| Ikke-fordelte udgifter | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | |
| Regulering i alt | 3,0 | 24,1 | 33,2 | 20,8 | 7,0 | -10,3 | 30,3 | 0,0 | |
| Resultat af primær drift | 2.034,0 | 2.090,9 | 2.076,8 | 2.076,4 | 2.052,7 | 2.032,2 | 42,9 | 40,4 | |

2.2 Byrdefordeling af busdriftens indtægter og udgifter

2.2.1 Busdriftens indtægter

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen af indtægterne for busdrifter (inkl. Flexbus).

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

| | | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks | |
| Favrskov | -4,2 | -4,9 | -4,9 | -4,9 | -4,9 | -4,9 | -0,7 | -0,0 | |
| Hedensted | -2,8 | -2,3 | -2,3 | -2,3 | -2,3 | -2,3 | 0,5 | -0,0 | |
| Herning | -10,4 | -10,5 | -9,8 | -10,5 | -10,5 | -10,5 | 0,6 | -0,2 | |
| Holstebro | -1,8 | -0,3 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | 1,7 | -0,0 | |
| Horsens | -17,6 | -17,2 | -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 | -0,0 | |
| Norrdjurs | -2,1 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | 0,3 | -0,0 | |
| Odder | -1,9 | -2,1 | -2,1 | -2,1 | -2,1 | -2,1 | -0,3 | -0,0 | |
| Randers | -27,1 | -27,6 | -27,6 | -27,6 | -27,6 | -27,6 | -0,5 | -0,6 | |
| Ringkøbing-Skjern | -3,4 | -3,7 | -3,7 | -3,7 | -3,7 | -3,7 | -0,3 | -0,1 | |
| Silkeborg | -19,0 | -16,8 | -19,4 | -19,4 | -19,4 | -19,4 | -0,4 | -0,4 | |
| Skanderborg | -7,9 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | -7,6 | 0,2 | -0,1 | |
| Skive | -6,6 | -6,4 | -6,4 | -6,4 | -6,4 | -6,4 | 0,2 | -0,1 | |
| Syddjurs | -3,6 | -3,4 | -3,4 | -3,4 | -3,4 | -3,4 | 0,2 | -0,1 | |
| Viborg | -13,1 | -11,9 | -11,9 | -11,9 | -11,9 | -11,9 | 1,2 | -0,2 | |
| Aarhus | -299,1 | -314,6 | -315,6 | -316,6 | -316,6 | -316,6 | -16,5 | -7,9 | |
| Region Midtjylland | -292,9 | -296,5 | -296,5 | -296,5 | -296,5 | -296,5 | -3,6 | -6,7 | |
| Byrdefordeling i alt | -713,3 | -727,5 | -730,3 | -731,9 | -731,9 | -731,9 | -17,0 | -16,9 | |

2.2.2 Busdriftens operatørudgifter

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen af operatørudgifterne for busdriften (inkl. Flexbus).

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

| | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Favrskov | 21,5 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | 20,1 | -1,4 | 0,4 |
| Hedensted | 9,2 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | -0,3 | 0,3 |
| Herning | 51,4 | 53,3 | 53,3 | 53,3 | 53,3 | 53,3 | 1,9 | 2,0 |
| Holstebro | 12,5 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | -3,3 | 0,2 |
| Horsens | 64,1 | 59,7 | 59,7 | 59,7 | 59,7 | 59,7 | -4,4 | 2,3 |
| Ikast-Brande | 16,2 | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 16,9 | 0,7 | 0,3 |
| Lemvig | 7,3 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | -0,9 | 0,1 |
| Norrdjurs | 31,1 | 31,3 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 0,5 | 0,7 |
| Odder | 10,3 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 0,4 | 0,4 |
| Randers | 102,0 | 97,8 | 97,8 | 97,8 | 97,8 | 97,8 | -4,2 | 1,8 |
| Ringkøbing-Skjern | 26,9 | 27,3 | 27,3 | 27,3 | 27,3 | 27,3 | 0,4 | 0,5 |
| Silkeborg | 53,4 | 56,0 | 54,8 | 54,8 | 54,8 | 54,8 | 1,4 | 0,4 |
| Skanderborg | 31,0 | 30,5 | 30,5 | 30,5 | 30,5 | 30,5 | -0,4 | 0,8 |
| Skive | 32,3 | 27,9 | 27,9 | 27,9 | 27,9 | 27,9 | -4,3 | 0,5 |
| Struer | 7,3 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 0,3 | 0,4 |
| Syddjurs | 25,2 | 25,4 | 25,4 | 25,4 | 25,4 | 25,4 | 0,2 | 0,5 |
| Viborg | 51,7 | 49,3 | 49,3 | 49,3 | 49,3 | 49,3 | -2,4 | 2,3 |
| Aarhus | 513,4 | 527,0 | 524,7 | 526,7 | 526,7 | 526,7 | 11,3 | 5,2 |
| Region Midtjylland | 438,7 | 438,6 | 438,6 | 438,6 | 438,6 | 438,6 | -0,1 | 10,7 |
| Byrdefordeling i alt | 1.505,4 | 1.503,9 | 1.500,6 | 1.502,6 | 1.502,6 | 1.502,6 | -4,8 | 29,7 |

Nedenstående tabel viser fordeling af køreplantimerne for busdriften.

Tabel 2.4 Fordeling af køreplantimer for busdriften (tusind)

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025- B2024 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Favrskov | 23,9 | 22,2 | 22,2 | 22,2 | 22,2 | 22,2 | -1,7 |
| Hedensted | 13,2 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | -0,4 |
| Herning | 56,4 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | 56,0 | -0,4 |
| Holstebro | 17,0 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | -7,6 |
| Horsens | 76,1 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | 73,2 | -2,9 |
| Ikast-Brande | 20,3 | 20,3 | 20,3 | 20,3 | 20,3 | 20,3 | 0,0 |
| Lemvig | 6,5 | 6,5 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | -0,0 |
| Norrdjurs | 33,9 | 33,2 | 33,2 | 33,2 | 33,2 | 33,2 | -0,8 |
| Odder | 11,9 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | -0,0 |
| Randers | 123,7 | 113,9 | 113,8 | 113,8 | 113,8 | 113,8 | -9,8 |
| Ringkøbing-Skjern | 31,2 | 31,2 | 31,1 | 31,1 | 31,1 | 31,1 | -0,0 |
| Silkeborg | 60,2 | 63,6 | 62,6 | 62,6 | 62,6 | 62,6 | 2,4 |
| Skanderborg | 35,6 | 34,6 | 34,8 | 34,8 | 34,8 | 34,8 | -0,8 |
| Skive | 38,5 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | -3,5 |
| Struer | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | -0,0 |
| Syddjurs | 28,6 | 28,3 | 28,3 | 28,3 | 28,3 | 28,3 | -0,3 |
| Viborg | 64,3 | 56,8 | 56,8 | 56,8 | 56,8 | 56,8 | -7,5 |
| Aarhus | 538,7 | 541,7 | 541,7 | 541,7 | 541,7 | 541,7 | 2,9 |
| Region Midtjylland | 504,5 | 507,5 | 507,5 | 507,5 | 507,5 | 507,5 | 3,0 |
| Trafikselskaber og øvrige | 30,6 | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 0,2 |
| I alt | 1.722,4 | 1.695,9 | 1.694,9 | 1.694,9 | 1.694,9 | 1.694,9 | -27,5 |

2.2.3 Øvrige driftsudgifter vedr. busdriften

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen af de øvrige driftsudgifter.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | Heraf indeks |
|---------------------------------|---------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | |
| Favrskov | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 0,0 |
| Hedensted | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | -0,0 | 0,0 |
| Herning | 1,7 | 1,5 | 1,6 | 2,0 | 1,6 | 1,6 | -0,1 | 0,1 |
| Holstebro | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,8 | 0,5 | 0,5 | -0,2 | 0,0 |
| Horsens | 2,1 | 1,9 | 2,0 | 2,7 | 1,9 | 2,2 | -0,1 | 0,1 |
| Ikast-Brande | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| Lemvig | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Norddjurs | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,4 | 0,5 | 0,1 | 0,0 |
| Odder | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 0,0 |
| Randers | 4,4 | 4,3 | 4,6 | 5,6 | 4,5 | 4,6 | 0,2 | 0,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 0,9 | 0,8 | 0,9 | 1,1 | 0,8 | 0,9 | 0,0 | 0,0 |
| Silkeborg | 2,3 | 2,1 | 2,2 | 2,9 | 2,2 | 2,5 | -0,1 | 0,1 |
| Skanderborg | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 1,0 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | 0,0 |
| Skive | 1,2 | 1,1 | 1,2 | 1,5 | 1,1 | 1,2 | -0,1 | 0,0 |
| Struer | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| Syddjurs | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,8 | 0,6 | 0,6 | -0,1 | 0,0 |
| Viborg | 2,9 | 2,8 | 2,9 | 3,5 | 2,7 | 2,8 | -0,1 | 0,1 |
| Aarhus | 27,7 | 29,3 | 31,3 | 37,4 | 32,6 | 31,5 | 3,6 | 1,1 |
| Region Midtjylland | 27,5 | 28,1 | 29,2 | 34,4 | 29,3 | 28,4 | 1,6 | 1,1 |
| Byrdefordeling i alt | 74,5 | 75,5 | 79,6 | 96,0 | 80,3 | 79,5 | 5,0 | 2,9 |
| Forskudt finansiering | - | 16,4 | 28,2 | 12,0 | 5,6 | -9,5 | 28,2 | - |
| Resultat af primær drift | 74,5 | 91,9 | 107,8 | 108,0 | 85,9 | 70,0 | 33,2 | 2,9 |

2.3 Byrdefordeling af Flextrafikkens nettoudgifter

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

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | Heraf indeks |
|---------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | |
| Favrskov | 11,9 | 13,0 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 0,5 | 0,2 |
| Hedensted | 4,5 | 5,3 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 0,0 | 0,1 |
| Herning | 4,3 | 4,6 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | -0,2 | 0,1 |
| Holstebro | 4,4 | 5,4 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 1,8 | 0,1 |
| Horsens | 8,1 | 9,0 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | 0,9 | 0,1 |
| Ikast-Brande | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | -0,1 | 0,0 |
| Lemvig | 2,1 | 2,2 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 0,4 | 0,0 |
| Norddjurs | 6,8 | 7,5 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 0,3 | 0,1 |
| Odder | 1,9 | 2,1 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 0,4 | 0,0 |
| Randers | 11,2 | 12,3 | 11,6 | 11,6 | 11,6 | 11,6 | 0,4 | 0,2 |
| Ringkøbing-Skjern | 4,4 | 5,4 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | -0,1 | 0,1 |
| Silkeborg | 8,1 | 8,2 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | -0,7 | 0,1 |
| Skanderborg | 5,4 | 4,4 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | -1,1 | 0,1 |
| Skive | 19,3 | 23,9 | 22,1 | 22,1 | 22,1 | 22,1 | 2,8 | 0,4 |
| Struer | 1,7 | 2,5 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 0,3 | 0,0 |
| Syddjurs | 6,9 | 6,5 | 6,9 | 6,9 | 6,9 | 6,9 | -0,0 | 0,1 |
| Viborg | 7,3 | 8,3 | 7,6 | 7,6 | 7,6 | 7,6 | 0,3 | 0,1 |
| Aarhus | 30,2 | 35,3 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 1,4 | 0,5 |
| Region Midtjylland | 179,0 | 185,4 | 177,6 | 177,6 | 177,6 | 177,6 | -1,4 | 3,3 |
| Trafikselskaber og øvrige | 338,4 | 350,6 | 340,2 | 340,2 | 340,2 | 340,2 | 1,7 | 6,4 |
| Byrdefordeling i alt | 657,9 | 693,8 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 7,7 | 12,1 |
| Forskuet finansiering | 2,8 | - | - | - | - | - | -2,8 | - |
| Resultat af primær drift | 660,7 | 693,8 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 665,6 | 4,9 | 12,1 |

Nedenstående tabel viser 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 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025- B2024 |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Favrskov | 60,8 | 68,8 | 67,6 | 67,6 | 67,6 | 67,6 | 6,8 |
| Hedensted | 27,8 | 26,9 | 25,1 | 25,1 | 25,1 | 25,1 | -2,8 |
| Herning | 14,2 | 13,8 | 13,4 | 13,4 | 13,4 | 13,4 | -0,8 |
| Holstebro | 20,7 | 17,9 | 19,6 | 19,6 | 19,6 | 19,6 | -1,1 |
| Horsens | 40,5 | 48,8 | 49,6 | 49,6 | 49,6 | 49,6 | 9,1 |
| Ikast-Brande | 10,6 | 10,4 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | -0,6 |
| Lemvig | 9,2 | 8,2 | 11,0 | 11,0 | 11,0 | 11,0 | 1,8 |
| Norrdjurs | 35,4 | 34,1 | 33,8 | 33,8 | 33,8 | 33,8 | -1,6 |
| Odder | 8,1 | 10,1 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 1,9 |
| Randers | 53,1 | 49,8 | 50,1 | 50,1 | 50,1 | 50,1 | -3,0 |
| Ringkøbing-Skjern | 22,7 | 20,6 | 19,2 | 19,2 | 19,2 | 19,2 | -3,5 |
| Silkeborg | 41,1 | 33,4 | 32,7 | 32,7 | 32,7 | 32,7 | -8,4 |
| Skanderborg | 36,2 | 30,7 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 31,6 | -4,6 |
| Skive | 67,9 | 82,4 | 81,3 | 81,3 | 81,3 | 81,3 | 13,4 |
| Struer | 7,3 | 7,6 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | 7,1 | -0,2 |
| Syddjurs | 33,4 | 33,0 | 34,6 | 34,6 | 34,6 | 34,6 | 1,2 |
| Viborg | 24,2 | 28,0 | 27,6 | 27,6 | 27,6 | 27,6 | 3,4 |
| Aarhus | 131,6 | 138,6 | 133,7 | 133,7 | 133,7 | 133,7 | 2,0 |
| Region Midtjylland | 430,0 | 430,0 | 430,0 | 430,0 | 430,0 | 430,0 | - |
| Trafikselskaber og øvrige | 0,7 | 0,8 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | -0,2 |
| I alt | 1.075,7 | 1.093,7 | 1.088,6 | 1.088,6 | 1.088,6 | 1.088,6 | 12,9 |

2.4 Byrdefordeling af Letbanens nettoudgifter

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen for Letbanen.

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

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025 - B2024 | |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Favrskov | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Norddjurs | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Odder | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Randers | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Silkeborg | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Skanderborg | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Syddjurs | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Aarhus | 108,6 | 112,4 | 114,9 | 114,5 | 117,4 | 116,3 | 6,2 | 2,9 |
| Region Midtjylland | 142,5 | 145,3 | 149,6 | 147,4 | 150,3 | 149,2 | 7,0 | 2,9 |
| Byrdefordeling i alt | 251,5 | 258,1 | 264,8 | 262,2 | 268,1 | 265,8 | 13,3 | 5,9 |
| Regulering | | | | | | | | |
| Forskudt finansiering | - | 4,9 | 4,0 | 4,8 | 1,0 | -0,7 | 4,0 | - |
| Ikke-fordelte udgifter | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Regulering i alt | 0,1 | 5,0 | 4,1 | 4,9 | 1,1 | -0,6 | 4,0 | 0,0 |
| Resultat af primær drift | 251,6 | 263,0 | 268,9 | 267,1 | 269,2 | 265,3 | 17,3 | 5,9 |

Nedenstående tabel viser fordelingen af køreplantimerne for Letbanen.

Tabel 2.9 Fordeling af køreplantimer for letbanedriften (tusind)

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025- |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| | | | | | | | B2024 |
| Aarhus | 41,3 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 2,1 |
| Region Midtjylland | 41,3 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 43,5 | 2,1 |
| I alt | 82,7 | 86,9 | 86,9 | 86,9 | 86,9 | 86,9 | 4,3 |

2.5 Byrdefordeling af togdriftens nettoudgifter

Udgifterne til togdriften byrdefordeles udelukkende til Region Midtjylland.

Nedenstående tabel viser fordelingen af køreplantimerne for togdriften.

Tabel 2.10 Fordeling af køreplantimer for togdriften (tusind)

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025- |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | | | | | B2024 |
| Region Midtjylland | 17,5 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | -2,8 |
| I alt | 17,5 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | 14,7 | -2,8 |

2.6 Byrdefordeling af øvrige fællesudgifter

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen af de øvrige fællesudgifter.

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

| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | B2025 - B2024 | |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | | | | | | | Afvigelse | Heraf indeks |
| Favrskov | 2,5 | 2,7 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 0,0 | 0,1 |
| Hedensted | 2,0 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 0,0 | 0,1 |
| Herning | 4,3 | 4,6 | 4,7 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 0,4 | 0,2 |
| Holstebro | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | -0,4 | 0,1 |
| Horsens | 6,7 | 7,2 | 7,2 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 0,5 | 0,3 |
| Ikast-Brande | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 0,1 | 0,1 |
| Lemvig | 0,6 | 0,6 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,0 |
| Norddjurs | 2,8 | 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 | 1,4 | 0,1 | 0,1 |
| Randers | 10,2 | 10,1 | 10,2 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 0,1 | 0,4 |
| Ringkøbing-Skjern | 2,7 | 2,8 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 0,3 | 0,1 |
| Silkeborg | 5,9 | 6,1 | 6,0 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 0,1 | 0,2 |
| Skanderborg | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 0,0 | 0,1 |
| Skive | 4,0 | 4,0 | 4,1 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 0,1 | 0,2 |
| Struer | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | 0,0 |
| Syddjurs | 2,8 | 2,8 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 0,2 | 0,1 |
| Viborg | 5,8 | 5,8 | 5,9 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 0,1 | 0,2 |
| Aarhus | 47,0 | 51,5 | 51,6 | 50,3 | 50,3 | 50,3 | 4,6 | 2,3 |
| Region Midtjylland | 54,4 | 56,4 | 56,7 | 54,9 | 54,9 | 54,9 | 2,3 | 2,2 |
| Trafikselskaber og øvrige | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 |
| Byrdefordeling i alt | 161,5 | 169,4 | 170,3 | 165,9 | 165,9 | 165,9 | 8,9 | 6,9 |

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

2.7.1 Investeringsbudget for digitalt rejsekort

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen af udgifterne til digitalt rejsekort.

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

| | Investering bus, tog og letbane | | | | Investering i alt | Forskudt finansiering | B2025 |
|-----------------------------|----------------------------------|--------------------|----------------------|---|-------------------|-----------------------|----------|
| | Estimerede renter Kommune-kredit | Køb af validatorer | Projekt-organisation | Installation af den ikke digitale løsning | | | |
| Favrskov | 14 | 159 | 6 | - | 179 | -161 | 18 |
| Hedensted | 12 | 173 | 5 | - | 190 | -176 | 14 |
| Herning | 54 | 764 | 22 | - | 840 | -776 | 64 |
| Holstebro | 11 | 161 | 5 | - | 177 | -163 | 14 |
| Horsens | 77 | 1.049 | 32 | - | 1.158 | -1.065 | 93 |
| Ikast-Brande | 14 | 195 | 6 | - | 215 | -198 | 17 |
| Norddjurs | 15 | 209 | 6 | - | 230 | -213 | 17 |
| Odder | 12 | 173 | 5 | - | 190 | -176 | 14 |
| Randers | 124 | 1.767 | 52 | - | 1.943 | -1.794 | 149 |
| Ringkøbing-Skjern | 26 | 540 | 11 | - | 577 | -548 | 29 |
| Silkeborg | 75 | 1.088 | 32 | - | 1.195 | -1.105 | 90 |
| Skanderborg | 21 | 309 | 9 | - | 339 | -314 | 25 |
| Skive | 43 | 610 | 18 | - | 671 | -620 | 51 |
| Struer | 9 | 127 | 3 | - | 139 | -129 | 10 |
| Syddjurs | 23 | 330 | 10 | - | 363 | -335 | 28 |
| Viborg | 68 | 964 | 28 | - | 1.060 | -979 | 81 |
| Aarhus | 727 | 10.605 | 307 | - | 11.639 | -11.743 | -104 |
| Region Midtjylland | 719 | 10.977 | 305 | - | 12.001 | -12.611 | -610 |
| Byrdefordeling i alt | 2.044 | 30.200 | 862 | - | 33.106 | -33.106 | - |
| Forskudt finansiering | - | - | - | - | - | 33.106 | 33.106 |
| I alt | 2.044 | 30.200 | 862 | - | 33.106 | - | - |

2.7.2 Forskudt finansiering 2024-33

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen af udgifterne til digitalt rejsekort

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

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--------------------|------------|---------------|---------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Favrskov | 2 | 161 | 69 | 32 | -55 | -57 | -65 | -74 | -71 |
| Hedensted | 2 | 176 | 75 | 35 | -59 | -62 | -70 | -80 | -77 |
| Herning | 8 | 776 | 331 | 155 | -263 | -272 | -311 | -354 | -342 |
| Holstebro | 2 | 163 | 70 | 33 | -55 | -57 | -65 | -74 | -72 |
| Horsens | 10 | 1.065 | 454 | 213 | -360 | -374 | -427 | -486 | -469 |
| Ikast-Brande | 2 | 198 | 84 | 39 | -67 | -69 | -79 | -90 | -87 |
| Norrdjurs | 2 | 213 | 91 | 42 | -72 | -75 | -85 | -97 | -94 |
| Odder | 2 | 176 | 75 | 35 | -60 | -62 | -70 | -80 | -78 |
| Randers | 17 | 1.794 | 766 | 358 | -607 | -629 | -719 | -819 | -791 |
| Ringkøbing-Skjern | 5 | 548 | 234 | 110 | -186 | -192 | -220 | -250 | -242 |
| Silkeborg | 11 | 1.105 | 471 | 221 | -374 | -387 | -443 | -504 | -487 |
| Skanderborg | 3 | 314 | 134 | 63 | -106 | -110 | -126 | -143 | -138 |
| Skive | 6 | 620 | 265 | 124 | -210 | -217 | -248 | -283 | -273 |
| Struer | 1 | 129 | 55 | 26 | -44 | -45 | -52 | -59 | -57 |
| Syddjurs | 3 | 335 | 143 | 67 | -113 | -117 | -134 | -153 | -148 |
| Viborg | 10 | 979 | 418 | 196 | -331 | -343 | -392 | -447 | -431 |
| Aarhus | 104 | 11.743 | 6.551 | 2.448 | -3.632 | -3.763 | -4.300 | -4.898 | -4.730 |
| Region Midtjylland | 108 | 12.610 | 10.402 | 2.663 | -3.787 | -3.925 | -4.485 | -5.108 | -4.934 |
| I alt | 298 | 33.105 | 20.688 | 6.860 | -10.381 | -10.757 | -12.292 | -14.000 | -13.521 |

2.7.3 Ansvarligt lån 2023-30

Nedenstående tabel viser byrdefordelingen af udgifterne til digitalt rejsekort.

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

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|--------------------|--------------|--------------|---------------|----------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| Favrskov | 38 | 38 | 72 | - | -48 | -65 | -18 | -18 |
| Hedensted | 42 | 42 | 78 | - | -52 | -71 | -19 | -19 |
| Herning | 184 | 184 | 345 | - | -230 | -314 | -84 | -84 |
| Holstebro | 39 | 39 | 72 | - | -48 | -66 | -18 | -18 |
| Horsens | 252 | 252 | 473 | - | -315 | -431 | -116 | -116 |
| Ikast-Brande | 47 | 47 | 88 | - | -58 | -80 | -21 | -21 |
| Norrdjurs | 50 | 50 | 95 | - | -63 | -86 | -23 | -23 |
| Odder | 42 | 42 | 78 | - | -52 | -71 | -19 | -19 |
| Randers | 425 | 425 | 798 | - | -531 | -726 | -195 | -195 |
| Ringkøbing-Skjern | 130 | 130 | 244 | - | -162 | -222 | -60 | -60 |
| Silkeborg | 261 | 261 | 491 | - | -327 | -447 | -120 | -120 |
| Skanderborg | 74 | 74 | 139 | - | -93 | -127 | -34 | -34 |
| Skive | 147 | 147 | 276 | - | -183 | -251 | -67 | -67 |
| Struer | 30 | 30 | 57 | - | -38 | -52 | -14 | -14 |
| Syddjurs | 79 | 79 | 149 | - | -99 | -135 | -36 | -36 |
| Viborg | 232 | 232 | 435 | - | -290 | -396 | -106 | -106 |
| Aarhus | 2.539 | 2.539 | 4.769 | - | -3.174 | -4.340 | -1.166 | -1.166 |
| Region Midtjylland | 2.648 | 2.648 | 4.974 | - | -3.310 | -4.527 | -1.217 | -1.217 |
| I alt | 7.260 | 7.258 | 13.631 | - | -9.072 | -12.406 | -3.334 | -3.334 |

Budget 2025

Bilag 3 - Bestillermateriale

| | |
|--|----------|
| 3. Budget for den enkelte bestiller | 2 |
| 3.1 Favrskov Kommune | 3 |
| 3.2 Hedensted Kommune | 4 |
| 3.3 Herning Kommune | 5 |
| 3.4 Holstebro Kommune | 6 |
| 3.5 Horsens Kommune | 7 |
| 3.6 Ikast-Brande Kommune | 8 |
| 3.7 Lemvig Kommune | 9 |
| 3.8 Norddjurs Kommune | 10 |
| 3.9 Odder Kommune | 11 |
| 3.10 Randers Kommune | 12 |
| 3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune | 13 |
| 3.12 Silkeborg Kommune | 14 |
| 3.13 Skanderborg Kommune | 15 |
| 3.14 Skive Kommune | 16 |
| 3.15 Struer Kommune | 17 |
| 3.16 Syddjurs Kommune | 18 |
| 3.17 Viborg Kommune | 19 |
| 3.18 Aarhus Kommune | 20 |
| 3.19 Region Midtjylland | 22 |

3. Budget for den enkelte bestiller

I det følgende gives et kort overblik over de enkelte bestillers økonomi. Ved væsentlige afvigelser mellem budgettet for 2024 og budgettet for 2025, som er specifikke for den enkelte bestiller, vil disse blive kommenteret. For afvigelser der følger generelle bevægelser for områderne, henvises der til bilag 1.

Flextrafik-udgifterne viser bestillerens samlede udgifter, der består af vognmandsbetaling og administrationsomkostninger.

Ruteøkonomierne for busdriftens operatørudgifter findes på Midttrafikks extranet.

Investeringen i det nye rejsekort som app og den ikke digitale løsning, er ikke medregnet i bestillernes økonomi, da finansieringen er forskudt til årene 2028-2032.

3.1 Favrskov Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 30,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en mindreudgift på 1,5 mio. kr., hvoraf 0,7 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -4.120 | -4.839 | -4.839 | -4.839 | -4.839 | -4.839 | -719 | -33 |
| Operatørudgifter | 21.348 | 19.990 | 19.990 | 19.990 | 19.990 | 19.990 | -1.358 | 368 |
| Administration | 1.232 | 1.333 | 1.186 | 1.186 | 1.186 | 1.186 | -46 | 46 |
| Billetkontrol | 8 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | -2 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 92 | 87 | 94 | 205 | 72 | 73 | 2 | 3 |
| Rejsekort | 242 | 331 | 346 | 334 | 359 | 357 | 104 | 13 |
| Busdrift i alt | 18.802 | 16.908 | 16.783 | 16.882 | 16.774 | 16.773 | -2.019 | 397 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 144 | 101 | 97 | 97 | 97 | 97 | -47 | 2 |
| Handicapkørsel | 2.050 | 2.636 | 2.041 | 2.041 | 2.041 | 2.041 | -9 | 37 |
| Kommunalkørsel | 9.497 | 10.572 | 10.562 | 10.562 | 10.562 | 10.562 | 1.065 | 208 |
| Plustur | 196 | 221 | 213 | 213 | 213 | 213 | 17 | 4 |
| NOP | 101 | - | - | - | - | - | -101 | - |
| Flexstur | 1.342 | 959 | 910 | 910 | 910 | 910 | -432 | 14 |
| Flextrafik i alt | 13.330 | 14.489 | 13.823 | 13.823 | 13.823 | 13.823 | 493 | 265 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 33 | 35 | 34 | 23 | 23 | 23 | 1 | 1 |
| Øvrige i alt | 80 | 84 | 83 | 72 | 72 | 72 | 3 | 3 |
| Årets drift | 32.212 | 31.481 | 30.689 | 30.777 | 30.669 | 30.668 | -1.523 | 665 |
| Bestillerbidrag | -32.212 | -31.481 | -30.689 | -30.777 | -30.669 | -30.668 | 1.523 | |

For busdriftens operatørudgifter forventes en reduktion på 1,4 mio. kr. i budgettet for 2025. Faldet skyldes nedlæggelsen af rute 111 samt et fald i køreplantimerne på lokalkørslen. Derudover forventes der mindre ekstrakørsel.

Med udgangspunkt i kørslen for Flextrafik, vurderes det at der vil komme ekstra aktivitet på flere af områderne sammenlignet med tidligere, særligt inden for special- og kommunalkørsel. Dette medfører en forventet merudgift til kommunal kørsel i budgettet for 2025, sammenlignet med budgettet for 2024.

3.2 Hedensted Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 13,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 0,2 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,4 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -2.638 | -2.244 | -2.244 | -2.244 | -2.244 | -2.244 | 394 | -43 |
| Operatørudgifter | 8.581 | 8.337 | 8.337 | 8.337 | 8.337 | 8.337 | -244 | 261 |
| Administration | 665 | 711 | 687 | 687 | 687 | 687 | 22 | 26 |
| Billettekontrol | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | - | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 79 | 65 | 73 | 175 | 53 | 53 | -6 | 3 |
| Rejsekort | 287 | 250 | 275 | 263 | 283 | 299 | -12 | 10 |
| Busdrift i alt | 6.982 | 7.127 | 7.136 | 7.226 | 7.124 | 7.140 | 154 | 258 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 562 | 613 | 592 | 592 | 592 | 592 | 30 | 13 |
| Handicapkørsel | 3.011 | 4.155 | 3.444 | 3.444 | 3.444 | 3.444 | 433 | 66 |
| Plustur | - | 471 | 452 | 452 | 452 | 452 | 452 | 9 |
| NOP | 94 | - | - | - | - | - | -94 | - |
| Flextur | 2.566 | 1.908 | 1.811 | 1.811 | 1.811 | 1.811 | -755 | 27 |
| Flextrafik i alt | 6.233 | 7.147 | 6.299 | 6.299 | 6.299 | 6.299 | 66 | 115 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 24 | 27 | 27 | 16 | 16 | 16 | 3 | 1 |
| Øvrige i alt | 24 | 27 | 27 | 16 | 16 | 16 | 3 | 1 |
| Årets drift | 13.239 | 14.301 | 13.462 | 13.541 | 13.439 | 13.455 | 223 | 373 |
| Bestillerbidrag | -13.239 | -14.301 | -13.462 | -13.541 | -13.439 | -13.455 | -223 | |

3.3 Herning Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 54 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 2,7 mio. kr., hvoraf 2,1 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | | | | | | | B2025 - B2024 | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -10.275 | -10.490 | -9.765 | -10.490 | -10.490 | -10.490 | 510 | -195 |
| Operatørudgifter | 51.070 | 53.196 | 53.196 | 53.196 | 53.196 | 53.196 | 2.126 | 2.042 |
| Administration | 3.156 | 3.557 | 3.562 | 3.562 | 3.562 | 3.562 | 406 | 123 |
| Billettekontrol | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | - | 2 |
| Bus-IT og Øvrige | 330 | 295 | 329 | 819 | 234 | 238 | -1 | 11 |
| Rejsekort | 1.345 | 1.211 | 1.283 | 1.228 | 1.336 | 1.391 | -62 | 41 |
| Busdrift i alt | 45.667 | 47.810 | 48.646 | 48.356 | 47.879 | 47.938 | 2.979 | 2.024 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 339 | 131 | 126 | 126 | 126 | 126 | -213 | 3 |
| Handicapkørsel | 4.352 | 4.711 | 4.381 | 4.381 | 4.381 | 4.381 | 29 | 83 |
| Plustur | 43 | 325 | 313 | 313 | 313 | 313 | 270 | 6 |
| NOP | 39 | - | - | - | - | - | -39 | - |
| Flexstur | 655 | 285 | 271 | 271 | 271 | 271 | -384 | 4 |
| Flextrafik i alt | 5.428 | 5.452 | 5.091 | 5.091 | 5.091 | 5.091 | -337 | 96 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 229 | 249 | 249 | 103 | 103 | 103 | 20 | 4 |
| Øvrige i alt | 229 | 249 | 249 | 103 | 103 | 103 | 20 | 4 |
| Årets drift | 51.324 | 53.511 | 53.986 | 53.550 | 53.073 | 53.132 | 2.662 | 2.124 |
| Bestillerbidrag | -51.324 | -53.511 | -53.986 | -53.550 | -53.073 | -53.132 | -2.662 | |

På busdriftens operatørudgifter ses en mindre omkostningsstigning på 2,1 mio. kr., som skyldes 1.167 flere køreplantimer end budgetteret for 2024, samt en generel indeksstigning.

En forsøgsordning med gratis kørsel på alle lokalruter samt en billigere ungdomsbillet fra 1. oktober 2024 til 31. marts 2025, medfører en nedskrivning af busdriftens indtægter på samlet 0,7 mio. kr., som ikke var indregnet i budgetforslaget. Samlet set er der en nedgang i indtægterne på 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024.

Samarbejdsaftalen om varetagelse af rabatruter blev indført med halvårseffekt i 2024, og Trafikselskabets budget for 2025 opskrives derfor med yderligere et halvt år for at dække de fulde omkostninger.

3.4 Holstebro Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 17,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en mindreudgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,4 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -1.763 | -232 | -62 | -62 | -62 | -62 | 1.701 | - |
| Operatørudgifter | 12.242 | 9.149 | 9.149 | 9.149 | 9.149 | 9.149 | -3.093 | 163 |
| Administration | 1.028 | 621 | 617 | 617 | 617 | 617 | -411 | 40 |
| Billettekontrol | 37 | 19 | 19 | 19 | 19 | 19 | -18 | 1 |
| Bus-IT og Øvrige | 175 | 159 | 177 | 435 | 126 | 129 | 2 | 6 |
| Rejsekort | 598 | 501 | 390 | 374 | 419 | 394 | -208 | 11 |
| Busdrift i alt | 12.317 | 10.217 | 10.290 | 10.532 | 10.268 | 10.246 | -2.027 | 221 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 252 | 22 | 21 | 21 | 21 | 21 | -231 | 0 |
| Handicapkørsel | 3.333 | 4.058 | 4.509 | 4.509 | 4.509 | 4.509 | 1.176 | 87 |
| Kommunalkørsel | 952 | 1.599 | 1.538 | 1.538 | 1.538 | 1.538 | 586 | 31 |
| Plustur | 28 | 167 | 161 | 161 | 161 | 161 | 133 | 3 |
| NOP | 74 | - | - | - | - | - | -74 | - |
| Flexstur | 957 | 546 | 999 | 999 | 999 | 999 | 42 | 16 |
| Flextrafik i alt | 5.596 | 6.392 | 7.228 | 7.228 | 7.228 | 7.228 | 1.632 | 137 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 143 | 155 | 155 | 64 | 64 | 64 | 12 | 2 |
| Øvrige i alt | 143 | 155 | 155 | 64 | 64 | 64 | 12 | 2 |
| Årets drift | 18.056 | 16.764 | 17.673 | 17.824 | 17.560 | 17.538 | -383 | 360 |
| Bestillerbidrag | -18.056 | -16.764 | -17.673 | -17.824 | -17.560 | -17.538 | 383 | |

Byrådets beslutning om at nedlægge bybuskørslen fra køreplansskiftet i 2024 er indarbejdet i budgettet, hvilket betyder, at der i budgettet for 2025 er en reduktion på 6.730 køreplantimer, hvilket samlet set resulterer i en omkostningsnedgang på 3,1 mio. kr.

Med hensyn til indtægterne medfører dette, sammen med beslutningen om gratis kørsel på alle lokalruter i en toårig prøveperiode, at de budgetterede indtægter er nedskrevet til 0,1 mio. kr., hvor den resterende del af beløbet vedrører befordring af værnepligtige.

På flextrafikområdet er Flexstur opskrevet med 2.200 ture i forhold til første behandling af budgettet for 2025, efter anmodning fra Holstebro Kommune. Operatørudgifterne er steget tilsvarende, men modregnes af lavere operatøromkostninger som følge af et nyt udbud.

3.5 Horsens Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 60,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en mindreudgift på 2,8 mio. kr. Der er regnet med en prisdrekskrivning på 2,4 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -17.447 | -17.174 | -17.174 | -17.174 | -17.174 | -17.174 | 273 | -372 |
| Operatørudgifter | 63.325 | 58.704 | 58.704 | 58.704 | 58.704 | 58.704 | -4.621 | 2.250 |
| Administration | 4.569 | 4.713 | 4.494 | 4.494 | 4.494 | 4.494 | -75 | 178 |
| Billettekontrol | 38 | 37 | 36 | 36 | 36 | 36 | -2 | 2 |
| Bus-IT og Øvrige | 607 | 489 | 541 | 1.270 | 396 | 403 | -66 | 19 |
| Rejsekort | 1.512 | 1.409 | 1.472 | 1.397 | 1.545 | 1.801 | -40 | 64 |
| Busdrift i alt | 52.604 | 48.178 | 48.073 | 48.727 | 48.001 | 48.264 | -4.531 | 2.142 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 740 | 1.164 | 1.123 | 1.123 | 1.123 | 1.123 | 383 | 24 |
| Handicapkørsel | 5.087 | 5.096 | 5.279 | 5.279 | 5.279 | 5.279 | 192 | 102 |
| Kommunalkørsel | 2.913 | 3.528 | 3.407 | 3.407 | 3.407 | 3.407 | 494 | 73 |
| Plustur | 86 | 1.045 | 1.003 | 1.003 | 1.003 | 1.003 | 917 | 20 |
| NOP | 179 | - | - | - | - | - | -179 | - |
| Flexstur | 1.552 | 1.373 | 1.442 | 1.442 | 1.442 | 1.442 | -110 | 24 |
| Flextrafik i alt | 10.557 | 12.206 | 12.254 | 12.254 | 12.254 | 12.254 | 1.697 | 242 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 243 | 261 | 260 | 107 | 107 | 107 | 17 | 4 |
| Øvrige i alt | 243 | 261 | 260 | 107 | 107 | 107 | 17 | 4 |
| Årets drift | 63.404 | 60.645 | 60.587 | 61.088 | 60.362 | 60.625 | -2.817 | 2.388 |
| Bestillerbidrag | -63.404 | -60.645 | -60.587 | -61.088 | -60.362 | -60.625 | 2.817 | |

For busdriftens operatørudgifter er der en reduktion på 4,6 mio. kr., hvor størstedelen skyldes en el-pulje på 3,2 mio. kr. i budgettet for 2024, som ikke er medtaget i budgettet for 2025. Årets samlede køreplantimer er desuden reduceret med 4.721 timer, hvilket estimeres at give en besparelse på 3,2 mio. kr., men denne besparelse opvejes næsten af en indeksstigning på 2,3 mio. kr.

For flextrafikken er Flexstur justeret med en stigning på 900 ture i forhold til første behandling af budgettet for 2025, efter anmodning fra Horsens Kommune. Operatørudgifterne er steget tilsvarende, men modregnes af lavere udgifter som følge af et nyt udbud.

3.6 Ikast-Brande Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 20,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om 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.)

| | B2025 - B2024 | | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|--|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks | |
| Busdrift | | | | | | | | | |
| Operatørudgifter | 16.205 | 16.898 | 16.898 | 16.898 | 16.898 | 16.898 | 693 | 318 | |
| Administration | 974 | 1.036 | 1.022 | 1.022 | 1.022 | 1.022 | 48 | 38 | |
| Bus-IT og Øvrige | 52 | 53 | 61 | 181 | 38 | 39 | 9 | 2 | |
| Rejsekort | 119 | 118 | 137 | 127 | 146 | 207 | 18 | 4 | |
| Busdrift i alt | 17.350 | 18.105 | 18.118 | 18.228 | 18.104 | 18.166 | 768 | 362 | |
| Flextrafik | | | | | | | | | |
| Handicapkørsel | 2.051 | 1.992 | 2.032 | 2.032 | 2.032 | 2.032 | -19 | 38 | |
| Plustur | 43 | 42 | 40 | 40 | 40 | 40 | -3 | 1 | |
| NOP | 30 | - | - | - | - | - | -30 | - | |
| Flexstur | 345 | 363 | 343 | 343 | 343 | 343 | -2 | 4 | |
| Flextrafik i alt | 2.469 | 2.397 | 2.415 | 2.415 | 2.415 | 2.415 | -54 | 43 | |
| Øvrige | | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 59 | 63 | 63 | 27 | 27 | 27 | 4 | 1 | |
| Øvrige i alt | 59 | 63 | 63 | 27 | 27 | 27 | 4 | 1 | |
| Årets drift | 19.878 | 20.565 | 20.596 | 20.670 | 20.546 | 20.608 | 718 | 405 | |
| Bestillerbidrag | -19.878 | -20.565 | -20.596 | -20.670 | -20.546 | -20.608 | -718 | | |

3.7 Lemvig Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 9,7 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om mindredgift på 0,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,2 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Operatørudgifter | 7.300 | 6.333 | 6.333 | 6.333 | 6.333 | 6.333 | -967 | 119 |
| Administration | 200 | 193 | 190 | 190 | 190 | 190 | -10 | 8 |
| Rejsekort | 9 | 9 | 9 | 9 | 11 | 8 | - | - |
| Busdrift i alt | 7.509 | 6.535 | 6.532 | 6.532 | 6.534 | 6.531 | -977 | 127 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | - | 93 | 89 | 89 | 89 | 89 | 89 | 2 |
| Handicapkørsel | 1.204 | 1.727 | 1.796 | 1.796 | 1.796 | 1.796 | 592 | 35 |
| Kommunalkørsel | 161 | 114 | 110 | 110 | 110 | 110 | -51 | 2 |
| Plustur | 180 | 87 | 365 | 365 | 365 | 365 | 185 | 7 |
| NOP | 31 | - | - | - | - | - | -31 | - |
| Flextur | 850 | 623 | 745 | 745 | 745 | 745 | -105 | 13 |
| Flextrafik i alt | 2.426 | 2.644 | 3.105 | 3.105 | 3.105 | 3.105 | 679 | 59 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 31 | 32 | 32 | 13 | 13 | 13 | 1 | 0 |
| Øvrige i alt | 31 | 32 | 32 | 13 | 13 | 13 | 1 | 0 |
| Årets drift | 9.966 | 9.211 | 9.669 | 9.650 | 9.652 | 9.649 | -297 | 187 |
| Bestillerbidrag | -9.966 | -9.211 | -9.669 | -9.650 | -9.652 | -9.649 | 297 | |

For busdriften budgetteres der med en besparelse på ca. 1,0 mio. kr., hvilket skyldes nedlæggelsen af rute 488 og en reduktion på 664 køreplantimer.

For flextrafikken er Flextur og Plustur justeret op i forhold til første behandling af budgettet for 2025, efter anmodning fra Lemvig Kommune, med henholdsvis 800 og 1.700 ekstra ture. Operatørudgifterne er steget tilsvarende, men dette modregnes af lavere udgifter som følge af et nyt udbud.

3.8 Norddjurs Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 40,2 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 1,3 mio. kr., hvoraf 0,9 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -2.015 | -1.775 | -1.775 | -1.775 | -1.775 | -1.775 | 240 | -25 |
| Operatørudgifter | 30.287 | 30.680 | 30.956 | 30.956 | 30.956 | 30.956 | 669 | 665 |
| Administration | 1.434 | 1.521 | 1.502 | 1.502 | 1.502 | 1.502 | 68 | 56 |
| Billetkontrol | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | - | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 113 | 200 | 209 | 328 | 173 | 174 | 96 | 9 |
| Rejsekort | 262 | 223 | 244 | 233 | 250 | 292 | -18 | 9 |
| Busdrift i alt | 30.089 | 30.857 | 31.144 | 31.252 | 31.114 | 31.157 | 1.055 | 713 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 753 | 688 | 662 | 662 | 662 | 662 | -91 | 13 |
| Handicapkørsel | 2.046 | 2.262 | 2.158 | 2.158 | 2.158 | 2.158 | 112 | 40 |
| Kommunalkørsel | 3.909 | 4.428 | 4.269 | 4.269 | 4.269 | 4.269 | 360 | 88 |
| Plustur | 247 | 248 | 238 | 238 | 238 | 238 | -9 | 5 |
| NOP | 182 | - | - | - | - | - | -182 | - |
| Flextur | 1.581 | 1.716 | 1.635 | 1.635 | 1.635 | 1.635 | 54 | 27 |
| Flextrafik i alt | 8.718 | 9.342 | 8.962 | 8.962 | 8.962 | 8.962 | 244 | 173 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 57 | 58 | 58 | 24 | 24 | 24 | 1 | 1 |
| Øvrige i alt | 104 | 107 | 107 | 73 | 73 | 73 | 3 | 3 |
| Årets drift | 38.911 | 40.306 | 40.213 | 40.287 | 40.149 | 40.192 | 1.302 | 889 |
| Bestillerbidrag | -38.911 | -40.306 | -40.213 | -40.287 | -40.149 | -40.192 | -1.302 | |

I budget 2025 er budgettet på skolekørsel forhøjet med 0,3 mio. kr.

3.9 Odder Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 12,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 0,7 mio. kr., hvoraf 0,5 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -1.790 | -2.114 | -2.114 | -2.114 | -2.114 | -2.114 | -324 | -31 |
| Operatørudgifter | 9.929 | 10.367 | 10.367 | 10.367 | 10.367 | 10.367 | 438 | 444 |
| Administration | 776 | 809 | 800 | 800 | 800 | 800 | 24 | 30 |
| Billetkontrol | 8 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | -1 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 60 | 58 | 65 | 164 | 46 | 47 | 5 | 3 |
| Rejsekort | 203 | 197 | 223 | 212 | 226 | 257 | 20 | 8 |
| Busdrift i alt | 9.186 | 9.324 | 9.348 | 9.436 | 9.332 | 9.364 | 162 | 455 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 330 | 340 | 328 | 328 | 328 | 328 | -2 | 7 |
| Handicapkørsel | 1.846 | 1.885 | 2.119 | 2.119 | 2.119 | 2.119 | 273 | 41 |
| Plustur | 28 | 234 | 225 | 225 | 225 | 225 | 197 | 4 |
| NOP | 46 | - | - | - | - | - | -46 | - |
| Flextur | 408 | 496 | 474 | 474 | 474 | 474 | 66 | 8 |
| Flextrafik i alt | 2.658 | 2.955 | 3.146 | 3.146 | 3.146 | 3.146 | 488 | 61 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 26 | 27 | 27 | 10 | 10 | 10 | 1 | 0 |
| Øvrige i alt | 73 | 76 | 76 | 59 | 59 | 59 | 3 | 2 |
| Årets drift | 11.917 | 12.355 | 12.570 | 12.641 | 12.537 | 12.569 | 653 | 518 |
| Bestillerbidrag | -11.917 | -12.355 | -12.570 | -12.641 | -12.537 | -12.569 | -653 | |

3.10 Randers Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 96,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en mindredgift på 4,1 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 1,9 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -27.055 | -27.582 | -27.582 | -27.582 | -27.582 | -27.582 | -527 | -637 |
| Operatørudgifter | 101.622 | 97.553 | 97.553 | 97.553 | 97.553 | 97.553 | -4.069 | 1.822 |
| Administration | 7.220 | 7.146 | 7.052 | 7.052 | 7.052 | 7.052 | -168 | 282 |
| Billetkontrol | 80 | 78 | 78 | 78 | 78 | 78 | -2 | 4 |
| Bus-IT og Øvrige | 1.445 | 1.490 | 1.568 | 2.684 | 1.347 | 1.357 | 123 | 58 |
| Rejsekort | 2.964 | 2.823 | 3.010 | 2.877 | 3.115 | 3.232 | 46 | 100 |
| Busdrift i alt | 86.276 | 81.508 | 81.679 | 82.662 | 81.563 | 81.690 | -4.597 | 1.629 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 398 | 301 | 290 | 290 | 290 | 290 | -108 | 6 |
| Handicapkørsel | 7.032 | 8.723 | 8.446 | 8.446 | 8.446 | 8.446 | 1.414 | 170 |
| Kommunalkørsel | 4.394 | 4.804 | 4.631 | 4.631 | 4.631 | 4.631 | 237 | 97 |
| Plustur | 58 | 362 | 347 | 347 | 347 | 347 | 289 | 7 |
| NOP | 134 | - | - | - | - | - | -134 | - |
| Flextur | 1.923 | 772 | 737 | 737 | 737 | 737 | -1.186 | 12 |
| Flextrafik i alt | 13.939 | 14.962 | 14.451 | 14.451 | 14.451 | 14.451 | 512 | 291 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 438 | 470 | 469 | 191 | 191 | 191 | 31 | 7 |
| Øvrige i alt | 485 | 519 | 518 | 240 | 240 | 240 | 33 | 9 |
| Årets drift | 100.700 | 96.989 | 96.648 | 97.353 | 96.254 | 96.381 | -4.052 | 1.929 |
| Bestillerbidrag | -100.700 | -96.989 | -96.648 | -97.353 | -96.254 | -96.381 | 4.052 | |

For busdriftens operatørudgifter budgetteres der med en omkostningsnedgang på 4 mio. kr., hvilket primært skyldes at rute 4A bliver stærkt beskåret med ca. 9.000 køreplantimer.

Beslutningen om prisændring af det særlige pensionistkort i 2025, er ikke indregnet i budget 2025. Det estimeres, at ændringen medfører øgede indtægter på 1,8 mio. kr. for Randers Kommune.

3.11 Ringkøbing-Skjern Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 31,8 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 0,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,6 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -3.416 | -3.715 | -3.715 | -3.715 | -3.715 | -3.715 | -299 | -52 |
| Operatørudgifter | 26.693 | 27.176 | 27.176 | 27.176 | 27.176 | 27.176 | 483 | 511 |
| Administration | 1.611 | 1.736 | 2.012 | 2.012 | 2.012 | 2.012 | 401 | 63 |
| Billetkontrol | 15 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | -7 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 280 | 259 | 281 | 596 | 219 | 222 | 1 | 10 |
| Rejsekort | 583 | 539 | 594 | 540 | 575 | 674 | 11 | 20 |
| Busdrift i alt | 25.766 | 26.003 | 26.356 | 26.617 | 26.275 | 26.377 | 590 | 551 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 172 | 129 | 124 | 124 | 124 | 124 | -48 | 2 |
| Handicapkørsel | 3.428 | 4.295 | 3.276 | 3.276 | 3.276 | 3.276 | -152 | 61 |
| Plustur | 200 | 480 | 461 | 461 | 461 | 461 | 261 | 9 |
| NOP | 81 | - | - | - | - | - | -81 | - |
| Flextur | 1.688 | 1.533 | 1.453 | 1.453 | 1.453 | 1.453 | -235 | 21 |
| Flextrafik i alt | 5.569 | 6.437 | 5.314 | 5.314 | 5.314 | 5.314 | -255 | 93 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 107 | 117 | 117 | 52 | 52 | 52 | 10 | 2 |
| Øvrige i alt | 107 | 117 | 117 | 52 | 52 | 52 | 10 | 2 |
| Årets drift | 31.442 | 32.557 | 31.787 | 31.983 | 31.641 | 31.743 | 345 | 646 |
| Bestillerbidrag | -31.442 | -32.557 | -31.787 | -31.983 | -31.641 | -31.743 | -345 | |

3.12 Silkeborg Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 51,2 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 0,4 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,5 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -18.979 | -16.819 | -19.440 | -19.361 | -19.361 | -19.361 | -461 | -399 |
| Operatørudgifter | 53.195 | 55.774 | 54.578 | 54.578 | 54.578 | 54.578 | 1.383 | 409 |
| Administration | 3.879 | 4.256 | 4.100 | 4.100 | 4.100 | 4.100 | 221 | 151 |
| Billettekontrol | 57 | 58 | 58 | 58 | 58 | 58 | 1 | 3 |
| Bus-IT og Øvrige | 726 | 681 | 731 | 1.434 | 592 | 599 | 5 | 26 |
| Rejsekort | 1.570 | 1.413 | 1.515 | 1.428 | 1.596 | 1.881 | -55 | 69 |
| Busdrift i alt | 40.448 | 45.363 | 41.542 | 42.237 | 41.563 | 41.855 | 1.094 | 259 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 223 | 270 | 260 | 260 | 260 | 260 | 37 | 5 |
| Handicapkørsel | 5.029 | 6.005 | 5.546 | 5.546 | 5.546 | 5.546 | 517 | 108 |
| Kommunalkørsel | 3.417 | 3.126 | 3.015 | 3.015 | 3.015 | 3.015 | -403 | 64 |
| Plustur | 191 | 140 | 134 | 134 | 134 | 134 | -57 | 3 |
| NOP | 157 | - | - | - | - | - | -157 | - |
| Flexstur | 1.078 | 426 | 401 | 401 | 401 | 401 | -677 | 5 |
| Flextrafik i alt | 10.095 | 9.967 | 9.356 | 9.356 | 9.356 | 9.356 | -740 | 185 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 198 | 227 | 227 | 136 | 136 | 136 | 29 | 5 |
| Øvrige i alt | 245 | 276 | 276 | 185 | 185 | 185 | 31 | 7 |
| Årets drift | 50.788 | 55.605 | 51.174 | 51.778 | 51.104 | 51.396 | 386 | 451 |
| Bestillerbidrag | -50.788 | -55.605 | -51.174 | -51.778 | -51.104 | -51.396 | -386 | |

På busdriften forventes en stigning i operatørudgifterne på 1,4 mio. kr., hvoraf 0,4 mio. kr. skyldes indeksregulering. Stigningen i udgifterne kan desuden henføres til en opnormering af køreplantimer på bybusruter generelt samt oprettelsen af rute 12 SI, hvilket samlet medfører en stigning på 2.225 timer. I anden halvdel af 2025 vil ruterne 35, 805 og 806 blive nedlagt, og derfor er disse indregnet med halvårseffekt.

Budgettet for indtægter er opjusteret med 2,6 mio. kr. i forhold til budgetforslaget for 2025 som følge af en overestimering af besparelser. Materialet blev opdateret i forbindelse med udsendelsen af budgetforslaget 2025 til Silkeborg Kommune. Derudover er halvårseffekten af nedlæggelsen af ruterne 35, 805 og 806, svarende til 0,1 mio. kr., indregnet i budget 2025 for indtægterne.

3.13 Skanderborg Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 31,6 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en mindreudgift 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.)

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -7.552 | -7.528 | -7.558 | -7.558 | -7.558 | -7.558 | -6 | -109 |
| Operatørudgifter | 29.497 | 29.195 | 29.303 | 29.303 | 29.303 | 29.303 | -194 | 731 |
| Administration | 1.681 | 1.784 | 1.776 | 1.776 | 1.776 | 1.776 | 95 | 66 |
| Billettekontrol | 10 | 13 | 12 | 12 | 12 | 12 | 2 | 1 |
| Bus-IT og Øvrige | 143 | 132 | 145 | 324 | 109 | 111 | 2 | 5 |
| Rejsekort | 632 | 624 | 670 | 643 | 685 | 670 | 38 | 24 |
| Busdrift i alt | 24.411 | 24.220 | 24.348 | 24.500 | 24.327 | 24.314 | -63 | 717 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 1.419 | 1.455 | 1.403 | 1.403 | 1.403 | 1.403 | -16 | 29 |
| Handicapkørsel | 2.934 | 3.011 | 2.828 | 2.828 | 2.828 | 2.828 | -106 | 55 |
| Kommunalkørsel | 128 | 24 | 23 | 23 | 23 | 23 | -105 | 0 |
| Plustur | 368 | 532 | 511 | 511 | 511 | 511 | 143 | 10 |
| NOP | 104 | - | - | - | - | - | -104 | - |
| Flextur | 3.336 | 2.185 | 2.311 | 2.311 | 2.311 | 2.311 | -1.025 | 37 |
| Flextrafik i alt | 8.289 | 7.207 | 7.076 | 7.076 | 7.076 | 7.076 | -1.213 | 132 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 60 | 65 | 65 | 39 | 39 | 39 | 5 | 1 |
| Øvrige i alt | 107 | 114 | 114 | 88 | 88 | 88 | 7 | 3 |
| Årets drift | 32.807 | 31.541 | 31.538 | 31.664 | 31.491 | 31.478 | -1.269 | 853 |
| Bestillerbidrag | -32.807 | -31.541 | -31.538 | -31.664 | -31.491 | -31.478 | 1.269 | |

På ruteudgifterne er der indlagt en stigning for rute 21 på 183,8 køreplantimertimer i forhold til budgetforslaget for 2025, hvilket medfører en omkostningsstigning på ca. 0,1 mio. kr.

På flextrafikken er Flextur, efter ønske fra Skanderborg Kommune, opskrevet i forhold til 1. behandling af budget 2025 med 2.000 ture. Operatørudgifterne er steget tilsvarende, men modregnes af lavere operatørudgifter som følge af nyt udbud.

3.14 Skive Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 48,9 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en mindredgift på 1,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 1,0 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -6.549 | -6.384 | -6.384 | -6.384 | -6.384 | -6.384 | 165 | -107 |
| Operatørudgifter | 32.084 | 27.860 | 27.860 | 27.860 | 27.860 | 27.860 | -4.224 | 502 |
| Administration | 2.444 | 2.390 | 2.359 | 2.359 | 2.359 | 2.359 | -85 | 95 |
| Billettekontrol | 28 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 7 | 1 |
| Bus-IT og Øvrige | 299 | 240 | 270 | 676 | 188 | 192 | -29 | 9 |
| Rejsekort | 913 | 851 | 892 | 849 | 932 | 1.009 | -21 | 29 |
| Busdrift i alt | 29.219 | 24.992 | 25.032 | 25.395 | 24.990 | 25.071 | -4.187 | 529 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 166 | 83 | 80 | 80 | 80 | 80 | -86 | 2 |
| Handicapkørsel | 3.644 | 3.170 | 3.019 | 3.019 | 3.019 | 3.019 | -625 | 58 |
| Kommunalkørsel | 16.688 | 21.759 | 20.157 | 20.157 | 20.157 | 20.157 | 3.469 | 395 |
| Plustur | 15 | 188 | 180 | 180 | 180 | 180 | 165 | 3 |
| NOP | 117 | - | - | - | - | - | -117 | - |
| Flexstur | 183 | 261 | 248 | 248 | 248 | 248 | 65 | 4 |
| Flextrafik i alt | 20.813 | 25.461 | 23.684 | 23.684 | 23.684 | 23.684 | 2.871 | 462 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 154 | 167 | 167 | 71 | 71 | 71 | 13 | 2 |
| Øvrige i alt | 154 | 167 | 167 | 71 | 71 | 71 | 13 | 2 |
| Årets drift | 50.186 | 50.620 | 48.883 | 49.150 | 48.745 | 48.826 | -1.303 | 993 |
| Bestillerbidrag | -50.186 | -50.620 | -48.883 | -49.150 | -48.745 | -48.826 | 1.303 | |

På busdriften er der en reduktion i operatørudgifterne, hvilket skyldes et fald på 3.213 køreplantimer samt lavere busafhængige omkostninger.

Med opstart i august 2024 blev der indgået nye aftaler med vognmænd om Specialkørsel med børn, som er blevet billigere end tidligere. Dette, i kombination med forventningen om større aktivitet på Specialkørsel, medfører en nedjustering af udgifterne for Specialkørsel med 1,2 mio. kr.

Derudover er aktiviteten for Specialkørsel med voksne nedjusteret med 1.200 ture, på grund af opsigelsen af aftalen om kørsel med elever til STU Skive, fra og med 1. juli 2025.

3.15 Struer Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 10,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 0,6 mio. kr., hvoraf 0,4 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Operatørudgifter | 7.251 | 7.524 | 7.524 | 7.524 | 7.524 | 7.524 | 273 | 351 |
| Administration | 441 | 473 | 466 | 466 | 466 | 466 | 25 | 17 |
| Bus-IT og Øvrige | 43 | 38 | 43 | 121 | 28 | 29 | - | 1 |
| Rejsekort | 27 | 26 | 36 | 65 | 110 | 146 | 9 | - |
| Busdrift i alt | 7.762 | 8.061 | 8.069 | 8.176 | 8.128 | 8.165 | 307 | 369 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Handicapkørsel | 1.519 | 2.138 | 1.685 | 1.685 | 1.685 | 1.685 | 166 | 32 |
| NOP | 17 | - | - | - | - | - | -17 | - |
| Flextur | 471 | 680 | 649 | 649 | 649 | 649 | 178 | 11 |
| Flextrafik i alt | 2.007 | 2.818 | 2.334 | 2.334 | 2.334 | 2.334 | 327 | 43 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 42 | 46 | 46 | 19 | 19 | 19 | 4 | 1 |
| Øvrige i alt | 42 | 46 | 46 | 19 | 19 | 19 | 4 | 1 |
| Årets drift | 9.811 | 10.925 | 10.449 | 10.529 | 10.481 | 10.518 | 638 | 412 |
| Bestillerbidrag | -9.811 | -10.925 | -10.449 | -10.529 | -10.481 | -10.518 | -638 | |

3.16 Syddjurs Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 32,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 0,5 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 0,7 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -3.480 | -3.352 | -3.352 | -3.352 | -3.352 | -3.352 | 128 | -55 |
| Operatørudgifter | 24.764 | 24.938 | 24.938 | 24.938 | 24.938 | 24.938 | 174 | 469 |
| Administration | 1.448 | 1.540 | 1.520 | 1.520 | 1.520 | 1.520 | 72 | 56 |
| Billettekontrol | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 1 | 0 |
| Bus-IT og Øvrige | 132 | 116 | 130 | 331 | 91 | 93 | -2 | 4 |
| Rejsekort | 509 | 407 | 446 | 424 | 460 | 512 | -63 | 16 |
| Busdrift i alt | 23.382 | 23.659 | 23.692 | 23.871 | 23.667 | 23.721 | 310 | 490 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 457 | 502 | 483 | 483 | 483 | 483 | 26 | 10 |
| Handicapkørsel | 2.571 | 1.888 | 2.722 | 2.722 | 2.722 | 2.722 | 151 | 52 |
| Kommunalkørsel | 2.039 | 2.300 | 2.215 | 2.215 | 2.215 | 2.215 | 176 | 45 |
| Plustur | 214 | 514 | 493 | 493 | 493 | 493 | 279 | 9 |
| NOP | 132 | - | - | - | - | - | -132 | - |
| Flextur | 3.175 | 2.972 | 2.827 | 2.827 | 2.827 | 2.827 | -348 | 45 |
| Flextrafik i alt | 8.588 | 8.176 | 8.740 | 8.740 | 8.740 | 8.740 | 152 | 161 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Letbanesekretariat | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 2 | 2 |
| Tjenestemandspension | 49 | 53 | 53 | 31 | 31 | 31 | 4 | 1 |
| Øvrige i alt | 96 | 102 | 102 | 80 | 80 | 80 | 6 | 3 |
| Årets drift | 32.066 | 31.937 | 32.534 | 32.691 | 32.487 | 32.541 | 468 | 654 |
| Bestillerbidrag | -32.066 | -31.937 | -32.534 | -32.691 | -32.487 | -32.541 | -468 | |

3.17 Viborg Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 54 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en mindreudgift på 0,9 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 2,5 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -13.023 | -11.882 | -11.882 | -11.882 | -11.882 | -11.882 | 1.141 | -236 |
| Operatørudgifter | 51.465 | 48.835 | 48.835 | 48.835 | 48.835 | 48.835 | -2.630 | 2.277 |
| Administration | 3.991 | 3.734 | 3.690 | 3.690 | 3.690 | 3.690 | -301 | 156 |
| Billetkontrol | 53 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 4 | 3 |
| Bus-IT og Øvrige | 1.132 | 1.163 | 1.216 | 1.890 | 1.004 | 1.011 | 84 | 45 |
| Rejsekort | 1.798 | 1.649 | 1.640 | 1.570 | 1.708 | 1.767 | -158 | 53 |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 225 | 225 | 225 | 225 | 225 | 225 | - | - |
| Busdrift i alt | 45.641 | 43.781 | 43.781 | 44.385 | 43.637 | 43.703 | -1.860 | 2.297 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 243 | 534 | 515 | 515 | 515 | 515 | 272 | 11 |
| Handicapkørsel | 8.094 | 8.980 | 8.517 | 8.517 | 8.517 | 8.517 | 423 | 165 |
| Kommunalkørsel | 176 | 37 | 35 | 35 | 35 | 35 | -141 | 1 |
| Plustur | 43 | 301 | 290 | 290 | 290 | 290 | 247 | 6 |
| NOP | 74 | - | - | - | - | - | -74 | - |
| Flextur | 396 | 657 | 621 | 621 | 621 | 621 | 225 | 8 |
| Flextrafik i alt | 9.026 | 10.509 | 9.978 | 9.978 | 9.978 | 9.978 | 952 | 191 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 255 | 278 | 277 | 123 | 123 | 123 | 22 | 4 |
| Øvrige i alt | 255 | 278 | 277 | 123 | 123 | 123 | 22 | 4 |
| Årets drift | 54.922 | 54.568 | 54.036 | 54.486 | 53.738 | 53.804 | -886 | 2.493 |
| Bestillerbidrag | -54.922 | -54.568 | -54.036 | -54.486 | -53.738 | -53.804 | 886 | |

For busdriften er der et fald i operatørudgifterne, hvilket skyldes en nedgang på 8.720 køreplantimer, hvoraf halvdelen stammer fra nedlæggelsen af ruterne 4VI og 5VI. De resterende timer er spredt ud på de øvrige ruter.

3.18 Aarhus Kommune

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 438,5 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 10,6 mio. kr., hvoraf 4,2 mio. kr. skyldes prisfremskrivning.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|--------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -299.072 | -314.610 | -315.610 | -316.610 | -316.610 | -316.610 | -16.538 | -7.889 |
| Operatørudgifter | 548.184 | 561.819 | 560.562 | 564.562 | 564.562 | 564.562 | 12.378 | 5.176 |
| Administration | 33.347 | 37.388 | 36.904 | 36.904 | 36.904 | 36.904 | 3.557 | 1.301 |
| Billetkontrol | 836 | 1.021 | 993 | 993 | 993 | 993 | 157 | 511 |
| Bus-IT og Øvrige | 7.890 | 7.846 | 8.239 | 14.460 | 7.788 | 7.841 | 349 | 306 |
| Rejsekort | 19.850 | 21.445 | 23.068 | 22.893 | 24.763 | 23.639 | 3.218 | 830 |
| Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel | -35.000 | -35.000 | -36.000 | -38.000 | -38.000 | -38.000 | -1.000 | - |
| Busdrift i alt | 276.035 | 279.909 | 278.156 | 285.202 | 280.400 | 279.329 | 2.121 | 235 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 241 | 220 | 212 | 212 | 212 | 212 | -29 | 5 |
| Handicapkørsel | 29.672 | 35.004 | 32.159 | 32.159 | 32.159 | 32.159 | 2.487 | 646 |
| Kommunalkørsel | 6.234 | 7.010 | 6.762 | 6.762 | 6.762 | 6.762 | 528 | 142 |
| Plustur | 129 | 58 | 56 | 56 | 56 | 56 | -73 | 1 |
| NOP | 488 | - | - | - | - | - | -488 | - |
| Flextur | 1.217 | 1.259 | 1.197 | 1.197 | 1.197 | 1.197 | -20 | 19 |
| Flextrafik i alt | 37.981 | 43.551 | 40.386 | 40.386 | 40.386 | 40.386 | 2.405 | 813 |
| Letbanedrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -45.271 | -48.302 | -49.032 | -51.762 | -54.912 | -58.062 | -3.761 | -1.212 |
| Operatørudgifter | 148.504 | 154.793 | 158.883 | 161.042 | 167.393 | 169.475 | 10.379 | 3.982 |
| Administration | 2.688 | 2.879 | 2.866 | 2.866 | 2.866 | 2.866 | 178 | 105 |
| Letbanesekretariat | 257 | 268 | 267 | 267 | 267 | 267 | 10 | 10 |
| Billetkontrol | 472 | -27 | -30 | -30 | -30 | -30 | -502 | 48 |
| Rejsekort | 3.355 | 3.275 | 2.361 | 2.506 | 2.284 | 2.240 | -995 | 137 |
| Øvrige driftsudgifter | 1.798 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 602 | - |
| Letbanedrift i alt | 111.803 | 115.286 | 117.715 | 117.289 | 120.268 | 119.156 | 5.912 | 3.070 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 2.044 | 2.208 | 2.207 | 911 | 911 | 911 | 163 | 31 |
| Øvrige i alt | 2.044 | 2.208 | 2.207 | 911 | 911 | 911 | 163 | 31 |
| Årets drift | 427.863 | 440.953 | 438.464 | 443.788 | 441.965 | 439.783 | 10.601 | 4.149 |
| Bestillerbidrag | -427.863 | -440.953 | -438.464 | -443.788 | -441.965 | -439.783 | -10.601 | |

På busdriften er der en stigning i operatørudgifterne på 12,4 mio. kr., hvilket skyldes en stigning i indekset samt en forøgelse på 3.143 køreplantomertimer. Derudover er der i budget 2025 tillagt 4 mio. kr. som følge af den nye mobilitetsplan og 8 mio. kr. i overslagsårene. Indekset på EL Aarbus er ændret fra 145 til 142,6 i forhold til budgetforslag 2025. Desuden er rabatten vedrørende ikke-udbudt kørsel forøget med 1 mio. kr. i 2025 og 3 mio. kr. i overslagsårene.

På rejsekortet er busdriftens andel øget med ca. 3,2 mio. kr., det skyldes at businesscasen har ændret sig siden budget 2024, hvor en af ændringerne er at hele købet af validatorer ligger i 2025 og installationen i 2026, samt at fordelingen mellem bussen og letbanen er ændret som følge af ny businesscase. Letbanen har en lille nedgang på ca. 1 mio. kr., det skyldes, at installationen af validatorer er rykket til 2026, og dermed ikke længere vil være en omkostning i 2025.

I forhold til budgetforslaget er indtægtsbudgettet opjusteret med 1 mio. kr. som følge af halvårseffekten af udvidelsen af kørsel på rute 3A, 4A og 6A i 2025. Hvor stor betydning udvidelsen af kørsel på ruterne vil have for indtægterne, er dog usikkert, da der på nuværende tidspunkt ikke er taget beslutning om, hvor meget ekstra kørsel der vil være tale om. Opjusteringen er derfor et bedste skøn på nuværende tidspunkt.

På flextrafikken er handicapkørslen, efter ønske fra Aarhus Kommune, nedskrevet i forhold til 1. behandling af budget 2025 med 2.500 ture, og operatørudgifterne er faldet tilsvarende.

I forhold til budgetforslaget er Letbanens budget for operatørudgifter opskrevet med 5 mio. kr. til fornyelse af infrastruktur. Dette er gjort efter aftale med Aarhus kommune, Region Midtjylland og Aarhus Letbane. Derudover er operatørudgifterne justeret med ændring i pris- og lønregulering for Regional udvikling, som er faldet fra 3,8% til 3,1%. For indtægterne er der opjusteret med 0,7 mio. kr. Dette skyldes den forventede udvidelse af Letbanen, som vil finde sted frem mod 2030. Udvidelsen er også indregnet i overslagsårene 2026-2028, hvor der forventes yderligere investeringer i driften.

For Trafikselskabet opskrives budget 2025 med udgifter til pladsleje på Aarhus Rutebilstation.

3.19 Region Midtjylland

For 2025 budgetteres der med et tilskudsbehov på 647,8 mio. kr. Sammenlignet med budgettet for 2024 er der tale om en merudgift på 5,3 mio. kr. Der er regnet med en prisfremskrivning på 13,5 mio. kr.

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

| | B2025 - B2024 | | | | | | | |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|
| | B2024 | BF2025 | B2025 | BO2026 | BO2027 | BO2028 | Afvigelse | Heraf indeks |
| Busdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -292.878 | -296.513 | -296.513 | -296.513 | -296.513 | -296.513 | -3.635 | -6.712 |
| Operatørudgifter | 438.653 | 438.600 | 438.600 | 438.600 | 438.600 | 438.600 | -53 | 10.730 |
| Administration | 36.081 | 36.712 | 36.981 | 36.981 | 36.981 | 36.981 | 900 | 1.407 |
| Billetkontrol | 7 | 492 | 491 | 491 | 491 | 491 | 484 | 74 |
| Bus-IT og Øvrige | 6.412 | 6.291 | 6.703 | 12.435 | 5.449 | 5.505 | 291 | 245 |
| Rejsekort | 21.100 | 21.796 | 22.456 | 21.989 | 23.808 | 22.874 | 1.356 | 863 |
| NT/Sydtrafik-samarbejde | 19.772 | 19.399 | 19.936 | 19.936 | 19.936 | 19.936 | 164 | - |
| Busdrift i alt | 229.147 | 226.777 | 228.654 | 233.919 | 228.752 | 227.874 | -493 | 6.607 |
| Flextrafik | | | | | | | | |
| Flexbus | 10 | - | - | - | - | - | -10 | - |
| Siddende patientbefordring | 188.530 | 197.973 | 190.154 | 190.154 | 190.154 | 190.154 | 1.624 | 3.808 |
| NOP | 1.919 | - | - | - | - | - | -1.919 | - |
| Flextrafik i alt | 190.459 | 197.973 | 190.154 | 190.154 | 190.154 | 190.154 | -305 | 3.808 |
| Letbanedrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -45.271 | -48.302 | -49.032 | -51.762 | -54.912 | -58.062 | -3.761 | -1.212 |
| Operatørudgifter | 182.198 | 187.430 | 193.340 | 193.782 | 200.093 | 202.113 | 11.142 | 3.982 |
| Administration | 2.688 | 2.879 | 2.866 | 2.866 | 2.866 | 2.866 | 178 | 105 |
| Letbanesekretariat | 467 | 486 | 485 | 485 | 485 | 485 | 18 | 18 |
| Billetkontrol | 472 | -27 | -30 | -30 | -30 | -30 | -502 | 48 |
| Rejsekort | 3.355 | 3.276 | 2.361 | 2.507 | 2.284 | 2.239 | -995 | 137 |
| Øvrige driftsudgifter | 1.798 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 2.400 | 602 | - |
| Letbanedrift i alt | 145.707 | 148.142 | 152.390 | 150.248 | 153.186 | 152.011 | 6.683 | 3.078 |
| Togdrift | | | | | | | | |
| Indtægter | -20.896 | -22.638 | -22.638 | -22.638 | -22.638 | -22.638 | -1.742 | -585 |
| Operatørudgifter | 76.483 | 78.141 | 76.648 | 76.648 | 76.648 | 76.648 | 165 | 439 |
| Administration | 1.135 | 973 | 969 | 969 | 969 | 969 | -166 | 44 |
| Billetkontrol | -280 | -212 | -214 | -214 | -214 | -214 | 66 | 44 |
| Rejsekort | 1.333 | 1.788 | 2.110 | 2.043 | 1.978 | 1.742 | 777 | - |
| Investeringsstilskud | 15.919 | 16.007 | 16.006 | 18.307 | 18.307 | 18.307 | 87 | - |
| Øvrige driftsudgifter | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | 700 | - | - |
| Togdrift i alt | 74.394 | 74.759 | 73.581 | 75.815 | 75.750 | 75.514 | -813 | -58 |
| Øvrige | | | | | | | | |
| Tjenestemandspension | 2.777 | 3.052 | 3.050 | 1.236 | 1.236 | 1.236 | 273 | 43 |
| Øvrige i alt | 2.777 | 3.052 | 3.050 | 1.236 | 1.236 | 1.236 | 273 | 43 |
| Årets drift | 642.484 | 650.703 | 647.829 | 651.372 | 649.078 | 646.790 | 5.345 | 13.478 |
| Bestillerbidrag | -642.484 | -650.703 | -647.829 | -651.372 | -649.078 | -646.790 | -5.345 | |

For busdriftens operatørudgifter forventes et lille fald i omkostningerne, hvilket skyldes en el-indeks-pulje på 5,6 mio. kr. i budget 2024, som ikke er budgetteret i 2025. I budget 2025 er der en stigning på 3.507 køreplantimer, hvilket svarer til en forventet omkostning på 2,2 mio. Kr.

På rejsekortet er busdriftens andel øget med ca. 1,4 mio. kr., det skyldes at businesscasen har ændret sig siden budget 2024, hvor en af ændringerne er at hele købet af validatorer ligger i 2025 og installationen i 2026, samt at fordelingen mellem bussen og letbanen er ændret som følge af ny businesscase. Letbanen har en lille nedgang på ca. 1 mio. kr., det skyldes, at installationen af validatorer er rykket til 2026, og dermed ikke længere vil være en omkostning i 2025.

Region Midtjylland varslede i forbindelse med budgetforslaget for 2025, en mulig besparelse på 27 mio. kr. for den siddende patientbefordring, som ikke var indarbejdet i budgetforslaget. Regionen har sidenhen meddelt, at der ikke vil blive gennemført besparelser på dette område i 2025.

I forhold til budgetforslaget, så er Letbanens budget for operatørudgifter opskrevet med 5 mio. kr. til fornyelse af infrastruktur. Dette er gjort efter aftale med Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Aarhus Letbane. Derudover er operatørudgifterne justeret med ændring i pris- og lønregulering for Regional udvikling, som er faldet fra 3,8% til 3,1%. For indtægterne er der opjusteret med 0,7 mio. kr. Dette skyldes den forventede udvidelse af Letbanens drift, som vil finde sted frem mod 2030. Udvidelsen er også indregnet i overslagsårene 2026-2028, hvor der forventes yderligere investeringer i driften.

De forventede konsekvenser for indtægterne som følge af det planlagte sporarbejde på togstrækningen Holstebro-Skjern, hvor togdriften vil være helt eller delvist blokeret i en periode, er ikke indregnet i budget 2025.

Driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner vil efter aftale med Region Midtjylland blive reduceret med 0,6 mio. Kr. Reduceringen vil blive indregnet i forbindelse med FR-1 2025

For Trafikselskabet opskrives budget 2025 med udgifter til pladsleje på Aarhus Rutebilstation.

Budget 2025

Bilag 4 - Oversigt over hørings svar

Nedenfor er de hørings svar, Midttrafik har modtaget til budgetforslag 2025. Midttrafiks kommentarer til hørings svarene er markeret med rødt.

| Bestiller | Hørings svar |
|------------------|--|
| Favrskov | Hørings svar til Midttrafiks budgetforslag for 2025 <p>Favrskov Kommunes Byråd har 29. oktober 2024 behandlet Midttrafiks budgetforslag for 2025.</p> <p>Det bemærkes indledningsvist, at der til budgetlægningen for 2024 var nogle uafklarede poster, hvorfor nærværende hørings svar refererer til en sammenligning af det opdaterede budget for 2024 i forhold til budgetforslaget for 2025.</p> <p>Favrskov Kommune ønsker fortsat en højere grad af budgetsikkerhed, da budgettallene er forbundet med store udsving.</p> <p>Favrskov Kommune bemærker, at udgifterne til administration fortsat er stigende og ligger i et meget højt niveau på ca. 10% af budgetsummen. Favrskov Kommune vurderer, at reduktionen i udgifterne til busdriften bør afspejle lavere administrationsomkostninger. Derfor ønsker Favrskov Kommune, at Midttrafik fortsat undersøger mulighederne for at reducere administrationsomkostningerne.</p> <p>Desuden påpeger Favrskov Kommune vigtigheden af, at der bør planlægges en fastere, mere kontinuerlig og inddragende proces forud for den politiske behandling.</p> <p>Herudover har Favrskov Kommune ikke bemærkninger til Midttrafiks budgetforslag for 2025.</p> |
| Hedensted | Taget til efterretning |
| Herning | <p>Byrådet i Herning Kommune har den 17. september 2024 behandlet Midttrafiks fremsendte forslag til budget for 2025.</p> <p>Herning Kommune har følgende bemærkninger til det fremsendte budget 2025:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Herning Kommune opfordrer Midttrafik til at tage højde for, at selskabets ejere er underlagt statslige krav om administrative besparelser. På denne baggrund anmoder vi om, at Midttrafik sikrer, at stigningen i administrationsomkostninger holdes under niveauet for den generelle pris- og lønudvikling |

-
- Midttrafiks årlige prisfremskrivning skal følge KL's prisfremskrivning.
 - Midttrafiks bestyrelse opfordres til at arbejde for at opnå flere statslige tilskud til kollektiv trafik, således at der stadig udvikles på gode løsninger samt finansiering til mere attraktive billetpriser, som motiverer flere til at benytte den kollektive trafik til fordel for klimaet.

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

Holstebro Teknisk Udvalg behandlede på møde den 13. august 2024 budget 2025.

For Midttrafiks samlede budget for 2025 gælder at der er ingen bemærkninger.

For Holstebro Kommunes budget 2025 gælder at budgettet for Flextur skal opskrives til 1. mio. kr. for budget 2025 og kommende overslags år.

Budgetter for Flextur er opskrevet med 2.200 ture.

Horsens Estimatet for flextur hæves til 200.000 kr. i stedet for 140.000 kr. Dette indarbejdes i budget 2025 for Horsens Kommune.

Budgettet for Flextur er opskrevet med 900 ture svarende til 200.000 kr.

Ikast-Brande Godkendt på byrådsmøde den 7. oktober uden bemærkninger.

Lemvig Hermed hørings svar fra Lemvig Kommune vedr. Budget 2025.

Vi har gennemgået budgetforslag for 2025 med kig på forbrugsmønstre i 2024, og har følgende rettelser.

Flextur (inkl. administrationsbidrag) ændres fra 623.000 kr. til 750.000 kr.

Plustur (inkl. administrationsbidrag) ændres fra 87.000 kr. til 375.000 kr.

Budgettet for Flextur er opskrevet med 800 ture.

Budgettet for Plustur er opskrevet med 1.700 ture.

Norrdjurs Miljø- og Teknikudvalget i Norrdjurs Kommune har den 28. oktober 2024 godkendt Midttrafiks budgetforslag 2025, med den tilføjelse, at Norrdjurs Kommune forventer en øget udgift til skolebuskørsel i 2025 på 276.000 kr. ift. Midttrafiks budgetforslag 2025.

276.000 kr. Er indregnet på B-kontrakter.

Odder Midttrafiks budget 2025 har været drøftet på møde i Udvalget for Klima og Plan i Odder Kommune den 17. september 2024.

Der blev besluttet at tage Midttrafiks budget for 2025 til efterretning.

| | |
|--------------------------|--|
| Randers | Godkendt |
| Ringkøbing-Skjern | Kommunens Teknik- og Miljøudvalg godkendte den 12.11.24 budgetforslaget uden bemærkninger. |
| Silkeborg | <p>Plan- og Vejudvalget behandlede Midttrafiks forslag til budget 2025 på møde 8. oktober 2024.</p> <p>Silkeborg Kommune kan godkende forslaget med den tilføjelse at Plan- og Vejudvalgets tidligere beslutning om nedlæggelse af rute 35, 805 og 806 indarbejdes med halvårseffekt i budget 2025.</p> <p>Ruterne 35, 805, 806 er fjernet fra budget 2025 med halvårseffekt.</p> |
| Skanderborg | <p>Byrådet i Skanderborg Kommune har i går aftes godkendt budget 2025, med følgende bemærkning:</p> <p>”Det budgetterede antal flexture for 2025 ændres til i alt 20.000 ture”</p> <p>I budgetforslaget er antal flexture estimeret til 18.000 ture. I det endelige budget skal dette ændres til 20.000 ture, og budgettet tilpasses dette antal.</p> <p>Budget 2025 skal indeholde den besluttede ruteforlængelse af bybus 21 i Skanderborg. Ruteforlængelsen træder i kraft fra 2. kvartal 2025.</p> <p>Budgettet for Flextur er opskrevet med 2.000 ture</p> <p>Der er tilføjet 183,8 køreplantimer til Rute 21</p> |
| Skive | <p>Skive Kommune tager budgetoplæg 2025 fra Midttrafik til efterretning.</p> <p>Via mail: Opsigelse af alt kørsel med STU elever fra STU Skivefjord fra 1. juli 2025. Oplyser at aconto betaling er ca. 37.000 kr. pr. måned for den del af kørslen. Budget skal justeres ift. antal ture fra 01/07/2025 for Flextrafik Kommunal.</p> <p>Der er nedjusteret antal ture for SKI SS VO med 1200 ture for 2025 på baggrund af henvendelse.</p> |
| Struer | <p>Struer Kommune har behandlet Midttrafiks budgetforslag for budget 2025 for kollektiv trafik med følgende bemærkninger:</p> <p>Budgetforslag 2025 fra Midttrafik tages til efterretning</p> <p>Budgetforslaget har været på dagsordenen i Teknik-, miljø- og klima-udvalget den 14. august 2024.</p> |
| Syddjurs | <p>Midttrafik har fremsendt budgetforslag for 2025 til politisk høring i Syddjurs Kommune.</p> <p>Syddjurs Kommune har ingen kommentarer til det fremsendte, og vi kan derfor tilslutte os Midttrafiks budgetforslag for 2025.</p> |
| Viborg | <p>Midttrafik anmoder bestillere om bemærkninger til budgetforslag 2025. Viborg Kommune har behandlet det fremsendte budgetforslag 2025 i Teknisk Udvalg 18. september 2024.</p> |

Viborg Kommune ser positivt på Midttrafiks reduktion af de administrative omkostninger, som dog fortsat er høje.

Kommunen opfordrer Midttrafiks bestyrelse til, at der arbejdes for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv ved at udvikle nye, innovative løsninger og priser til gavn for kunderne.

Midttrafik opfordres til at følge KL's prisfremskrivning, da det er en udfordring, at principperne for prisfremskrivningen ikke er ens.

Viborg Kommune indstiller budgetforslaget for 2025 til godkendelse.

Aarhus

Handicap-kørsel

Handicapkørslen i budget 2025 skal ligge på niveau med 2024.

Budgettet for Handicapkørsel er nedskrevet med 2.500 ture.

Politisk hørings svar til Midttrafiks Budgetforslag 2025-2028

Aarhus Kommune har følgende bemærkninger til Midttrafiks budgetforslag for 2025-2028

Ændret elprisfremskrivning for AarBus

Aarhus Kommune ønsker at elprisen i El-AarBus indekset fremskrives med en forventet prisudvikling på 5,8% i 2025. Denne fremskrivning afspejler den vurdering, som Aarhus Kommunes indkøbsafdeling har for kommunens elindkøbsaftale. Midttrafiks nuværende forslag fremskriver AarBus' elforbrug med en generel prisudvikling, der gennemsnitligt er på 11%. Dette vil overestimere udgifterne i forhold til de faktiske priser, som AarBus oplever.

Siden juli 2023 har AarBus benyttet et særligt elomkostningsindeks, der reguleres på baggrund af de faktiske priser i Aarhus Kommunes elindkøbsaftale. Denne aftale sikrer, at 80% af elprisen er fast, hvilket i høj grad reducerer afhængigheden af markedsprisen. En fremskrivning efter markedsprisen vil give større stigninger end forventet, derfor foreslår vi en prisfremskrivning på 4,8%.

Øget tilbagebetaling fra 2025 og frem

Aarhus Kommune vil anmode om at rabatten fra AarBus hæves fra 35 mio.kr. årligt til 36 mio.kr. i 2025, og 38 mio.kr. fra 2026 og frem.

Aarhus Byråds godkendte d. 6. marts 2024 Teknik og Miljø indstilling om at anlægge ladestander på busendestationer i samarbejde med AarBus, der bidrager til længere rækkevidde på elbusserne og en besparelse på tom-kørslen. Som en del af indstillingen blev det besluttet at gevinsten ved tiltaget skulle tilbagebetales til økonomien for den kollektive trafik.

Øgede operatørudgifter som følge af udvidet kørsel.

Aarhus Kommune ønsker, at operatørudgifterne for AarBus afspejler stigningen i køreplantimer som følge af forlængelsen af linje 3A til Aarhus Ø i august 2024.

Desuden bør det endelige budget inkludere den planlagte driftsudvidelse på 4 mio.kr. i 2025 og 8 mio. kr. fra 2026 og frem.

Med vedtagelsen af Grøn Mobilitetsplan afsatte Aarhus Byråd 8 mio. kr. til forbedringer på linjerne 3A, 4A og 6A i 2025-2028. Aarhus Kommune er i dialog med Midttrafik om implementering af de konkrete køreplansændringer, som forventes at træde i kraft ved køreplansskiftet i august 2025

Der er tilføjer 4 mio. kr. pga. Mobilitetsplan til ruteudgifterne i budget 2025, og 8 mio. kr. i overslagsårene. Rabatten for ikke udbudt kørsel er hævet til 36 mio. kr. i B2025 og 38 mio. kr. i overslagsårene.

**Region
Midtjylland**

Politisk hørings svar til Midttrafiks budget 2025 i høring

Midttrafik har den 21. juni fremlagt et høringsbudget på 452,7 mio.kr. til politisk høring med frist den 31. oktober 2024.

Regionsrådet har på sit møde den 30. oktober 2024 godkendt Midttrafiks budget 2025 idet Midttrafik anmodes om at indarbejde en række forhold, som ikke var indeholdt høringsbudgettet til 2. behandlingen:

- En administrativ besparelse på 0,6 mio. kr. jf. kollektiv trafiks andel af den samlede administrative besparelse, jf. økonomiaftalen.
- En forhøjelse af budgettet til Aarhus Letbane på 5,0 mio. kr. og 10 mio. kr. i overslagsårene til fornyelser og mindre reinvesterings.
- Ydelser på lån på skønnet 5,3 mio. kr. til Lemvigbanen efter regionsrådets beslutning af 22. november 2023.
- En engangspulje på 15,0 mio. kr. til fysiske omstillinger i forbindelse med det kommende udbud som imødekommer behovet for at kunne deloplade på længere ruter.

Ændringerne medfører merudgifter på i alt 24,7 mio. kr. og rammen for den regionale kollektive trafik vil herefter være 477,4 mio.kr

Regionsrådet er opmærksom på at der stadig er betydelig usikkerhed forbundet med budgettet til Midtjyske Jernbaner, da Banedanmark udfører sporarbejde på dele af strækningen Holstebro-Skjern i 2025.

I høringsbudgettet er indtægterne fra driften Holstebro-Skjern, bortset fra takstudviklingen, uændret ift. forventet 2024. Midttrafik bedes indarbejde et bud på de forventede indtægter ved 2. behandlingen af budgettet, som inkluderer sporlukningerne, og regionsrådet skal primo 2025 have en status om eventuelt merforbrug på Midtjyske Jernbaner.

Endeligt bemærkes, at forudgående års regnskabsresultat indregnes i det kommende års budget fra og med budget 2025.

I forhold til den politiske høring af budgetforslag 2025, så har Præhospitalet godtaget budgetforslag, og herunder også forslaget om fastholdelse af de 430.000 kørsler for patientbefordring.

Pga. manglende information om sporarbejdet på strækningen Holstebro-Skjern i 2025 har Midttrafik ikke indregnet hvilken betydning dette kunne have for indtægterne for Holstebro-Skjern togstrækningen i budget 2025. Driftstilskuddet til MJTB vil efter aftale med Regionen blive reduceret med 0,6 mio. kr. Reduceringen vil blive indregnet i forbindelse med FR-1 2025.

IDÉOPLÆG - VISION FOR ODDER STATION

MOBILITETSHUB ODDER

FÆLLES OM FREMTIDENS
MOBILITET





SØREN NYMARKSVEJ 3
8270 HØJBJERG

IDÉOPLÆG VEDR.
VISION FOR ODDER STATION
OKTOBER 2024

UDARBEJDET I SAMARBEJDE MED:



KØBENHAVN:
URBAN CREATORS
NORDRE TOLDBOD 27
1259 KØBENHAVN
DANMARK

AALBORG:
URBAN CREATORS
STRANDVEJEN 9, 1
9000 AALBORG
DANMARK

INDHOLD

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1/ | Introduktion | 3 |
| 2/ | Midtjyske Mobilitetshub | 4 |
| | Odder Station - Den bynære fordelingsknode | 8 |
| 3/ | Vision for Mobilitetshub Odder | 10 |
| 4/ | Fra station til hub - hvad skal der til? | 12 |
| | Odder Station og busterminal i dag | 14 |
| | Udfordringer vendes til potentialer | 16 |
| 5/ | Idéer til Mobilitetshub Odder | 17 |
| | Destination Odder | 18 |
| | Den røde løber | 19 |
| | Fordelingsknuden | 20 |
| | Mobilitetshub Odder - den bynære fordelings- | 21 |
| 6/ | knude | |
| | Rude Havvej - Parker og rejs anlæg | 22 |
| 7/ | Indretning af et parker og rejs anlæg | 24 |
| | Rude Havvej - parker og rejs anlæg | 25 |
| | Eksempel fra England - Stourton Park | 26 |

1/ INTRODUKTION

Midttrafik har, med input fra lokale aktører, Aarhus Letbane og Odder Kommune, udarbejdet dette idékatalog i ønsket om at etablere en mobilitetshub, der samler Odder Busterminal og Station. Et greb der skal gøre knudepunktet til et mere attraktivt sted, der kan give borgere og passagerer en bedre oplevelse af stedet og den kollektive trafik. Målet er at flere skal rejse bæredygtigt og at stationen skal spille en positiv rolle i byen.

FÆLLES OM FREMTIDENS MOBILITETSHUB

Sammen med lokale interessenter, interesseorganisationer, passagerer og Odder Kommune har Midttrafik udviklet en fælles vision for Mobilitetshub Odder. Visionen tager afsæt i stationens historie samt i ønsket om en grønnere fremtid. Som grundlag for udgivelsen har Midttrafik, afholdt to workshops med inddragelse af relevante interessenter, herunder Odder Kommunevikling, Aarhus Letbane, Region Midtjylland og repræsentanter fra Ældrerådet, Cyklistforbundet, Handelsstandsforeningen, Passagerrådet, Dansk Handicap samt unge repræsentanter fra byens uddannelsessteder. I fællesskab er der skabt en fælles visionsfortælling om stedet ved at sætte ord og billeder på fremtidens Mobilitetshub Odder. Deltagerne så mange potentialer for at bygge videre på trafikterminalen og havde mange idéer til både indretning og inddragelse af lokale drivkræfter i udviklingen.

EN HUB - TO LOKATIONER

Odder by betjenes af to stationer, som i fremtiden med fordel kan dele de forskellige kundegrupper. Odder St. ligger centralt i byen og kan med fordel betjene rejsende i og fra Odder by. Mens Rude Havvej ligger længere ude og med fordel kan betjene oplandets pendlere som primært ankommer i bil. På den nuværende Odder Station her dele af stationsområdet tidligere fungeret som depot for tog og siden letbane, hvilket har båndlagt store arealer til spor og bygninger. Det er planen at denne funktion i fremtiden flyttes til stationen på Rude Havvej. Samtidig er det planen at frekvensen på strækningen til Odder øges til kvartersdrift og derfor etableres der i samme ombæring krydsningsmulighed på sporet ved Rude Havvej.

Ændringen frigiver store arealer centralt i Odder til en endnu bedre og tættere by. Derfor bygger idékataloget på den grundlæggende idé at Odder Stationen her have fokus på rejsende der ankommer til fods, på cykel eller med kollektiv trafik. Rude Havvej Station har mere plads omkring sig og rummer dermed også arealer til Parker og Rejs så de mange bilister på Århusvej får mulighed for at stille bilen og komme let til Aarhus. Med denne fordeling opnår man en lang bedre mulighed for at imødekomme de forskelligartede behov hos kunderne og lokalområdet mere optimalt.

Da Mobilitetshub Odder derved bygger på udviklingen af to lokationer indeholder dette idékatalog byd på indretningen af begge steder. Dog med størst fokus på det lokationen Odder Station.

ET STED I UDVIKLING

Odder Station er under udvikling. Alene i 2024 skal der bl.a. etableres nyere og mere moderne cykelparkeeringsfaciliteter samt offentligt toilet på stationsområdet. Samtidig varmer Odder Kommune op til at lægge udarbejde områdeplaner for de arealer der omkranser stationsområdet. Katalogets idéer er således ikke en færdig plan for området, men har til formål at hjælpe

Odder Kommune med at indtænke stationsområdet i den kommende planlægning af de kommunale arealer der frigives ved Letbanens ibrugtagning af det nye udvidede Rude Havvej stop.

Samarbejdet omkring idékataloget bevirker at der nu er etableret en fælles forståelse af stedet som kan danne platform for konkrete kommende forbedringer og det sikres, at de enkelte investeringer i området trækker i samme retning.



Deltagernes idéer ses illustreret med ord og billeder, herunder deres udvalgte inspirationsfotos samt overskrifter og ord på 'Det unikke ved Odder Busterminal og Station'.

2/ HVAD ER EN MOBILITETSHUB?

En mobilitetshub gør det nemt for brugerne at kombinere den kollektive trafik med andre transportformer, fordi det hele er samlet ét sted. Udover at være et trafikalt knudepunkt med en god regional opkobling, så er en mobilitetshub også et mødested. Her kan der være forskellige servicetilbud fx cykelværksted, pakkeboks, café, kaffevogn, den lokale fiskebil, kiosk eller detailhandel. Men også andre tilbud som understøtter det midlertidige møde mellem mennesker kan tilknyttes mobilitetshuben. Eksempelvis legeredskaber, kunstinstallationer eller udendørsfitness. Tiltag, der alle inviterer, til korte ophold eller en uforpligtende snak og styrker det lokale fællesskab.

Til en mobilitetshub knyttes også forskellige øvrige transportmidler eksempelvis løbehjul, delecycler og delebiler, udlejningskøretøjer m.v. Men det vil være konteksten omkring det enkelte mobilitetshub der afgør, hvilke mobilitetsformer der giver mening de enkelte steder.

En mobilitetshub er tilgængeligt for alle, og wayfinding guider brugeren let rundt. Designet af en mobilitetshub har flere genkendelige elementer, der gør rejsen tryk og komfortabel, fx læskærme, bænke, tavler med rejseinformation, belysning etc. Men der er også en række elementer, der er unikke for hver hub og kommunikerer stedets identitet og særegne potentialer. På mobilitetshubben skabes lette overgange mellem transportmidler, så skift i den kollektive trafik eller mellem private og offentlige transportmidler forløber så trygt og let som muligt.

—> **Formålet med at investere i mobilitetshubs er at gøre den kollektive trafik attraktiv for flere, fremme brugervenlighed og bæredygtige transportformer samt skabe merværdi i lokalområdet. Mobilitetshub Odder inviterer nye kunder ind i den kollektive trafik på en tryk måde.**



MOBILITETHUBBENS VIGTIGE ZONER

Mobilitethubben kan inddeles i zoner, som er særlig afgørende placeringer for hubbens funktionalitet. Zonerne er målrettet til passagerens behov på netop den del af området. Zonerne kaldes skiftezone, informationszone, pausezone og parkeringszone.

Ved systematisk at arbejde med funktionaliteten af disse zoner, sikres det, at hubbens funktionalitet tilbyder de nødvendige faciliteter for at opnå en attraktiv rejseoplevelse for rejsende og øvrige brugere af stedet.

SKIFTEZONEN

I skiftezone arbejdes der med at skabe den gode trygge skiftesituation. Her udstyres kunderne med overblik

gennem klare instruktioner og rejseinformation.

INFORMATIONSZONEN

Informationszone hjælper kunderne til at forstå, hvad hubben kan tilbyde, hvordan man rejser i med den kollektive trafik, hvad lokalområdet har at byde på, og ikke mindst, hvor de kan få hjælp.

PAUSEZONEN

Pausezone tilbyder kunderne et sted at trække sig tilbage og slappe af. Her arbejdes med tiltag, som kan forsøge oplevelsen af rejsen. Eksempelvis gode opholdsforhold både, når det er solrigt eller regnvejr. Eller muligheden for at tilbyde kunderne en kop kaffe og et

blad at kigge i til rejsen videre.

PARKERINGSZONEN

I parkeringszone arbejdes med skiftet mellem offentlige-, dele- og private transportmidler. Fokus rettes mod at tilknytte et passende udbud af forskellige transportmuligheder og -løsninger samt sikre gode parkeringsforhold for disse.



SKIFTEZONEN



INFORMATIONSZONEN



PAUSEZONEN



PARKERINGSZONEN

EKSEMPLER PÅ ETABLEREDE MOBILITETSHUBS



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



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



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



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

ODDER STATION - DEN BYNÆRE FORDELINGSKNUDE



MOBILITETSHUB
ODDER
INFORMATION



3/ VISION FOR MOBILITETSHUB ODDER



SAMMEN MØDES VI OM FREMTIDENS MOBILITET

"Som turist bliver man taget godt imod – det er let at se, hvor bymidten er. Det var let at få information om, hvad der sker i byen netop i dag, hvor vi er her"
– Turist

"Som kørestolsbruger værdsætter jeg at det er så nemt at komme rundt på hubben."
– Passager

"Det er dejligt, at ungerne kan strække benene og kravle lidt rundt på den flotte lille legeplads i ventetiden mellem bus og tog"
– småbørnsfar og pendler

"Jeg er glad for let og tydelig information på tavler ude som inde. Ændringer i dagens trafik aflæses nemt. Jeg kan vente ly for al slags vejr. Måske er der en ledig siddeplads – ved forsinkelser"
– Pendler

I det rustikke kulturmiljø omkring Odder Station opstår Mobilitetshubben som byens samlende, moderne, trygge og kreative mødested og udstillingsrum. Hubben gør det let at vælge grønne mobilitetsformer til. De omgivende byrum og forbindelser, tilbyder interessante oplevelser til store og små. Det viser vejen til byens attraktioner og destinationer.

Her rulles den røde løber ud og skaber ét samlet knudepunkt, der forbinder dig til Odder by og det østjyske opland. Her samles forskellige transportformer og det er nemt at finde din næste destination – uanset om du skal skifte fra én transportform til en anden, eller om du skal udforske bylivet i Odder.

Mobilitetshub Odder er mere end bare et stop på rejsen. Det er et område med sjæl, hvor ventetid og kvalitetstid også bliver til oplevelsestid, sansetid og kaffetid. På Odder Station mødes mennesker på tværs af generationer, interesser og kulturer og kommer let videre til deres bestemmelsessted. Samtidig skaber Parkér og rejs anlægget ved Rude Havvej nyt liv i området og sikrer gode og nemme skift til Letbanen.

"Det er blevet mere behageligt at være på stationen, de nye områder med bænke fungerer godt."
– Ung passager

"Jeg synes stationen er blevet rigtig fin den nye forbindelse mod VitaPark fungerer rigtig godt"
– Pendler

"Jeg er blevet rigtig glad for det nye parkér og rejs anlæg ved Rude Havvej. Der er altid en ledig parkeringsplads og det er bare så nemt lige at hoppe på letbanen mod Aarhus"
– Passager

"Jeg kommer som turist fra Holland og skal ud og vandre på Fjordminoen. På stationen fandt jeg let den information, som jeg søgte. Her var fx en oversigt over anbefalede vandreruter, cykelruter og seværdigheder i området"
– Turist

"Det er dejligt at komme på stationen. Der er liv og man får en god kop kaffe i Pakhuset"
– Borger

"Det er dejligt, at passagererne selv kan orientere sig i køreplanerne. Før spurgte de ofte til andre busruter. Jeg har også fået tørre og glade passagerer når de kommer ind i bussen"
– Buschauffør



4/ FRA STATION TIL MOBILITETSHUB

HVAD SKAL DER TIL?

Odder Station ligger centralt i Odder By og danner i dag rammen om de rejsendes møde med tre kollektive transportformer: Bus-, tog- og flextrafik. Det er netop skift til og fra den kollektive trafik samt forbindelsen til byen, der arbejdes særligt med i overgangen fra station til mobilitetshub.

ET GODT FUNDAMENT

Styrken ved Odder Station er, at placeringen af busterminal, letbanestation og flexknodepunkt gør det at finde rundt og letter skiftet mellem de forskellige former i den kollektive trafik. Parkeringsfaciliteter til både cykel og bil ligger også i umiddelbar nærhed og denne kompakte indretning er en fordel, fordi det også er nemt at skifte til og fra de private transportmidler.

Stationsområdet har mange daglige brugere. Der var således i gennemsnit godt 2.190 rejsende pr. hverdag på busterminalen og letbanestationen i 2023. Stationsområdet ligger også godt centralt midt i det historiske og rustikke bymiljø.

NYE TIDER OG POTENTIALER DER STYRKER MOBILITETSHUBBEN

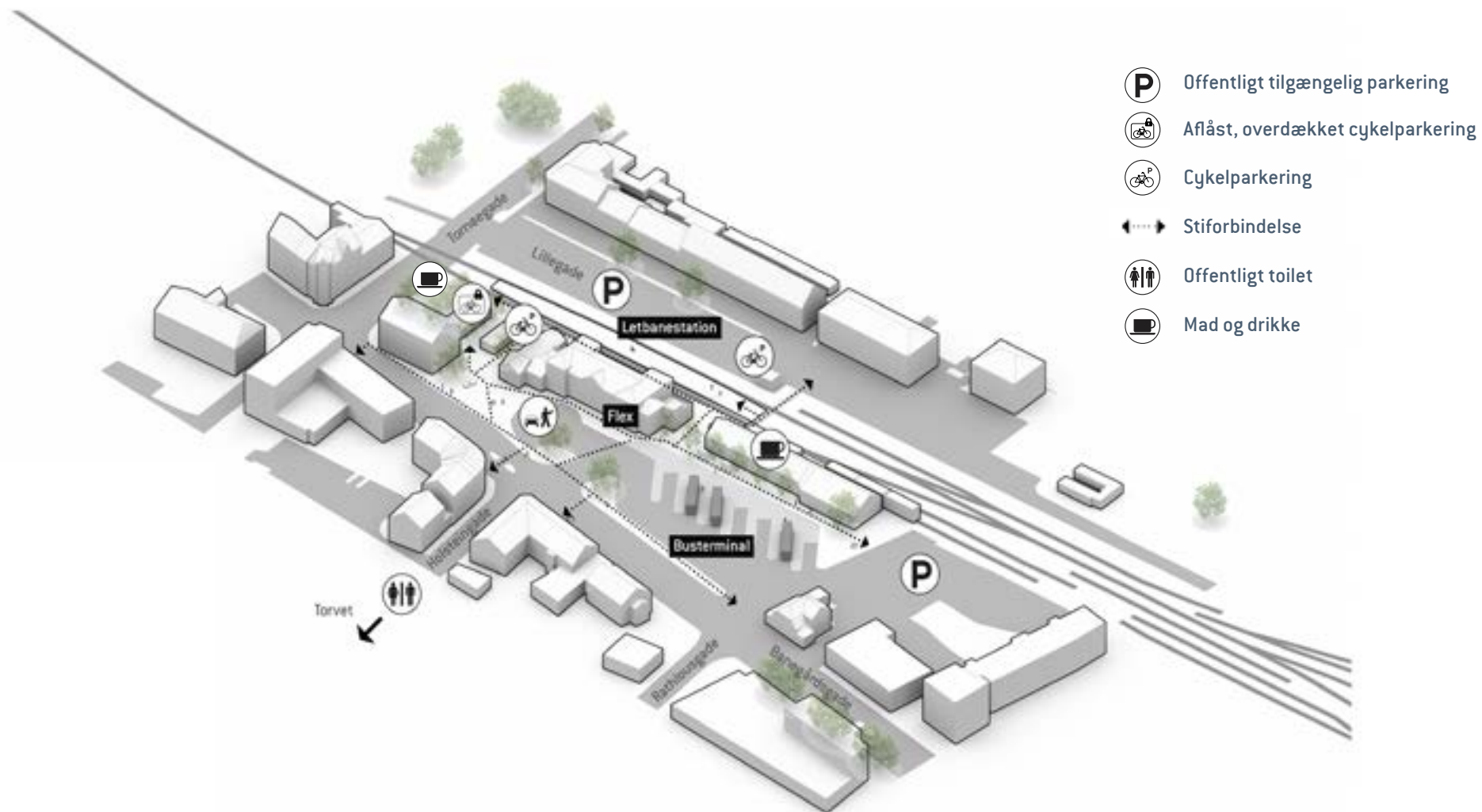
Takt med at mageskiftet mellem Aarhus Letbane og Odder Kommune falder på plads frigives arealerne der omkranser Stationen og Busterminalen. Det rustikke kulturmiljø omkring Remisen og banearalerne skal derfor have en ny funktion. Området har potentiale for at blive et nyt spændende åndehul i byen lige op ad mobilitetshubben.

De to lokationer i Odder Mobilitetshub hhv, Odder Station og Busterminal og Letbanestoppet ved Rude Havvej skal hjælpe forskellige typer kunder. På Odder Station handler det bl.a. om at sikre, at faciliteterne til cykelparkering er tidsvarende og tilpasses efterspørgsel og behov hos brugerne, så kombinationsrejser også i fremtiden vil være et tilvalg hos brugerne af stedet. Mens der ved Rude Havvej arbejdes med at sikre det gode skift mellem bil og Letbane.

Begge steder skal de ventefaciliteterne styrkes for at skabe mere kvalitet i skiftet, så passagererne oplever den samlede rejsetid mere positivt.

Kortet viser den kollektive trafik i Østjylland, herunder busruter, jernbane, letbane, lufthavne og stationer.

ODDER STATION OG BUSTERMINAL OG STATION I DAG



ODDER STATION OG BUSTERMINAL I DAG

BETJENING AF ODDER STATION OG BUSTERMINAL

Inddragelsesprocessen har primært været fokuseret på lokationen Odder Station og Busterminal og viste, at det er vigtigt at knytte en fremtidig central mobilitetshub tæt til byens identitet. Det var et ønske at hubben skal koble det historiske banegårdsmiljø med Odders øvrige byliv. Deltagerne gav udtryk for et udnyttet potentiale både i den centrale placering, Pakhuset og i de kommende frigivne rammer omkring stationsbygningen. Der var også et generelt ønske om, at udearealerne bearbejdes med et højt æstetisk niveau, så resten af banegårdsområdet opnår samme standard som Pakhusets fine itandsættelse.

STEDET I UDVIKLING

Busterminal og station ligger side om side helt centralt placeret i Odder by - med gangafstand til bymidten, iværksætttermiljøerne i Vita Park og den nyetablerede Folkepark ved Odder Rådhus.

Busterminalen er fra 2003, mens banegårdsbygningerne er fra 1883 og i privat eje. I de gamle pakhusbygninger er der indrettet kulturhus med fordragssal og café, mens den gamle stationsbygning i dag er indrettet med værtshus, dyrelægepraksis, ejendomsmægler og turistinformation. Ud mod stationsforpladsen langs banegårdsgade findes en række mindre erhvervsvirksomheder med bl.a. blomsterbutik, frisør o.lign. Mod letbaneperronen langs Lillegade findes bagved parkeringsarealet, fine velholdte facader fra det tidlige



Forbindelsesvejen mellem busterminalen og letbaneperronen løber mellem de historiske banegårdsbygninger og er indrettet med affaldscontainere og cykelparkering.



Dedikeret areal med både overdækket og aflåst cykelparkering er placeret i den nordlige ende af området.



Adgangsvejene til stationsområdet er generelt smalle og fremstår nedslidte her vises adgangsvej fra Banegårdsgade..



Busterminalens opholdsareal er en smal stribе med læhus og allétræer.



Letbaneperronen, der også forbinder P-pladser på Lillegade med busterminalen og Banegårdsgade via smal sporovergang for enden.



En madvogn er placeret på bagsiden af cykelparkeringen mod Tornøgade. Her kan købes mad og drikke to go.



Det historiske pakhus er indrettet som kulturhus med fordragssal og café som tilbyder mad og drikke i dagtimerne mellem kl. 10-15.



Den historiske togperron. Som i dag er uden funktion, da der ikke er adgang til letbanetoget fra denne perron.



Flexknudepunktet tilknyttet plustur, og er placeret på forpladsen foran den gamle banegårdsbygning, med en bænk langs muren.

1900-tallet som vidner om byens udvikling og rødder.

Stationens centrale placering bevirker at området er godt forbundet med den omgivende by. Dog kunne forbindelsen mellem stationen og Lillegade med fordel styrkes.

Der er potentiale for at styrke forbindelsen mellem terminalen og gågaden i bymidten. Dette kan skabes med øget wayfinding, fx gennemgående belægning, skiltning, belysning, begrønning eller andet byrumsinventar.

Der er desuden behov for et generelt løft af serviceoplysninger, rejseinformation og information til byens besøgende.

Flere interessenter oplyste i inddragelsesprocessen, at der opleves en utryghed i de mørke timer. Denne utryghed betyder, at man helst bevæger sig uden om området, når det er mørkt. De pegede bl.a. på at det skyldes utilstrækkelig belysning på hele området, hvor skygger og ikke oplyste afkroge på terminalområdet giver et dårligt overblik.

PAUSEZONEN PÅ ODDER STATION OG BUSTERMINAL

De historiske banegårdsbygninger på området er velholdte og i pæn stand. Men inventaret på letbaneperon og busterminal fremstår nedslidt, hærværksramt og underdimensioneret i kapacitet. Der er flere muligheder for ophold - i Pakhuscaféen, på bænke og i læhuse på busterminalen eller letbaneperonen. Der opleves dog manglende kapacitet i ventefaciliteterne både på busterminalen og letbaneperonen. Ventearealet på busterminalen er meget smalt og fungerer både som vente- og gennemgangsareal. Dette bevirker at kunderne føler sig klemt og ofte oplever ikke at kunne komme i ly for vind og regn. Det samme gør sig gældende ved flexknudepunktet, da der her kun er en bænk tilknyttet. Der er ikke toiletfaciliteter i forbindelse med stationsområdet. Det nærmeste offentlige WC findes på byens torv ca. 200m fra stationen.

Det anbefales bl.a. at madvognen som idag står meget gemt på bagsiden af cykelparkeringsarealet får ny placering og flyttes til stationsforpladsen. Herved får den større eksponering og kan betjene brugerne af stationsområdet i ydertimerne.

Der kan også med fordel arbejdes med legende elementer så som kravle redskaber el. lign. som styrke tilknytningen til lokalområdet.

PARKERINGSZONEN

Stationsområdet tilbyder parkeringsfaciliteter til både bil og cykler. Stedets cykelparkering har god placering og ligger i god nærhed til busterminal og station, dog uden at have visuel kontakt til busterminalen. Der tilbydes både åben og aflåst overdækket cykelparkering og særligt den åbne del af anlægget, har nået kapacitetsgrænsen. Parkeringsanlægget fremstår neslidt. Den aflåste cykelparkering, kan ikke anvendes uden brugeroprettelse - og er dermed ikke lettilgængelig for éngangsbrugeren.

Det anbefales at parkeringspladsen på Lillegade indrettes med optegnede p-båse således at der kapaciteten af



Billede af Odder Station fra 1924, længe for busterminalen blev bygget.

området kan udnyttes mere optimalt.

SKIFTEZONEN

Odder Station og Busterminal er et velfungerende kollektivt trafikknudepunkt, der betjener et større opland i Øststjylland.

Knudepunktet tilbyder forbindelser til Aarhus med Letbanen og regional bus nr. 100. Derudover er knudepunktet betjent af 4 bybusser, yderligere 3 regionale ruter samt 9 lokalruter. Den største rejsestrøm er mellem Aarhus og Odder, men Odder er også et vigtigt knudepunkt for rejsende til Tunø og Samsø.

Terminalen binder også flextrafik sammen med den øvrige kollektive trafik og fungerer som knudepunkt for både flextur og plustur.

De rejsende kan med fordel hjælpes til bedre skift ved oprettelsen af et kys-og-kør-område samt forbedret vejledende belægning, et fuldendt ledelinjesystem, velplacerede informationskærme og mere skiltning.

INFORMATIONSZONEN

I dag tilbydes de rejsende information på forskellige placeringer på terminalen, men informationen er meget sparsom og svær at få øje på. Der kan med fordel arbejdes med information om billettering, turistinformation, wayfinding samt nyheder og begivenheder fra lokalområdet ligeledes hjælpe de rejsende gennem en bedre oplevelse af stedet.

Det anbefales at der oprettes en egentlig informationszone på den centrale placering mellem letbaneperronen og busterminalen.

UDFORDRINGER VENDES TIL POTENTIALER

Her ses interessenternes input til, hvilke udfordringer, de ser i området idag, og hvilke potentialer de ser for at styrke området i fremtiden.

Kontekst og rum:

- Bagsidestemning på den historiske togperon
- Bagsidestemning i passagen mellem letbaneperon og busterminal
- Trist grusparkering ved busterminalen
- Mangler generel forskønnelse

Tilgængelighed og orienterbarhed:

- Mangler belysning
- Nedslidt og overfyldt cykelparkering
- Trist og nedslidt ankomstvej fra Banegårdsgade
- Mangler parkeringsmuligheder til ladcykel
- Mangler parkeringsmuligheder med ekstra sikker aflåsningsmulighed
- Mangler wayfinding - til byen, destinationer og funktioner
- Belægningen på stationsområdet er ujævn og nedslidt
- Passagen mellem Lillegade og Banegårdsgade er smal og usynlig
- Ikke intuitiv indretning af letbaneperon som udelukker indstigning fra den historiske peron
- Ufuldendt ledelsystem til synshandicappede

Tryghed og ventetid:

- Mere læ og flere ventepladser – der er ikke plads nok alle
- Mangler personlig kontakt og opsyn med stationsområdet
- Der sker hærværk på parkerede cykler og læskærmene
- Man går undgår stationen og busterminalen, når det er mørkt



Kontekst og rum:

- Tilknytte funktioner, der åbner op
- Skabe attraktion der tiltrækker lokale til området
- Skabe mere kunst og udsmykning i byrummet
- Mere grønt

Tilgængelighed og orienterbarhed:

- Forbedret overgang mellem stationsområde og Lillegade
- Ingen er i tvivl om, hvor man er og hvordan man kommer ind i letbanetoget
- Fuldende ledelsystem og etablere inforskærme der kan læse højt
- Etablere et kys og kørs område
- Vejvisning, fx 'Denne vej til hande!sgaden'
- Tilknytte delemobilitet
- Skabe god wayfinding på stationsområdet samt ud i Odder by.
- Øge kvalitet og kapacitet i cykelparkering
- Engelsksproget information, og evt. tysk
- Ny belægning på busterminalen
- rejse- og serviceinformation på central på central placering
- Vejvisere flere steder med kort, så det også kan forstås uden at kunne

læse

- lette orienteringen på busterminalen så det bliver nemmere at finde den rigtige bus bl.a. ruteskiltning, køreplaner og nummering på busholdepladser mv.

Tryghed og ventetid:

- Bedre udnyttelse af den historiske peron fx med opholdsmuligheder langs stationens facade
- Udvide venteareal på busterminal
- Forbedre ventefaciliteter på letbaneperon
- Skabe bedre muligheder for ophold i al slagsvejr med solbænke og læhuse.
- Mulighed for opladning af mobiltelefon
- Mulighed for pladning af elbil og elcykel
- Aflåst el-/ladcykelparkering evt. med ladefunktion
- Trækkei handelsstandsforeningens gadeudsmykning med op til station og ud på peron- og busterminal
- Sætte madvogn mere i spil med ny placering på forpladsen.

5/ IDEER TIL MOBILITETSHUB ODDER

3 TEMAER FOR UDVIKLINGEN

Baseret på input fra inddragelsesprocessen er der udpeget tre overordnede temaer for udvikling af Mobilitetshub Odder:



DESTINATION ODDER

I temaet 'Destination Odder' er der fokus på at forsætte fortællingen om den hverdag, sjæl og mangfoldighed, som gennem generationer, har udspillet sig omkring stationsbygningen - og som har haft betydning for en bred brugergruppe, og for flere generationer. De historiske rammer skal udvikles til et socialt samlingspunkt og pauserum, indrettet med faciliteter til alle aldre og med unikke attraktioner, hvor mennesker kan mødes på tværs af generationer, interesser og kulturer.

Vi vil derfor se en udvikling:

- fra terminal til mødested
- fra transitrum til inkluderende, levende byrum

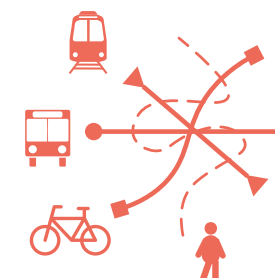


DEN RØDE LØBER

I temaet 'den røde løber' er fokus på at styrke sammenhængskraften ved at skabe nye forbindelser på tværs af banearealet og særligt mellem, i og gennem mobilitetshubben. Her skabes et naturligt informationspunkt, hvor rejsende og lokale kan søge information omkring den kollektive trafik eller events i Odder og omegn. Stationsområdet indrettes med høj tilgængelighed for gående og cyklister, med et højt informationsniveau, som også giver forsmag på Odders dynamiske kunst- og kulturliv.

Vi vil derfor se en udvikling:

- fra busterminal og letbane stop til et integreret hub i bymidten
- fra generisk rejserum til kulturelt udstillingsrum



FORDELINGSKNUDEN

I temaet 'fordelingsknuden' er fokus rettet mod at gøre den kollektive transport mere inviterende og synliggøre, at man netop i dette knudepunkt er koblet op til hele regionen. Stedet skal fremtidssikres og nye forbindelser ind til stationsområdet og til den kollektive trafik skabes, ved bl.a. at tilbyde flere grønne transportløsninger og høj kvalitet i skiftet mellem transportmidler og i ventetiden på busterminal, flexknudepunkt og station. Bl.a. gennem koncentration af funktionerne i hubben.

Vi vil derfor se en udvikling:

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

DESTINATION ODDER

Forskellige byrum for alle generationer etableres på centrale placeringer på stationsområdet som samlingspunkt mellem busterminal, flexknodepunkt og station. Her skabes mulighed for at uformelle møder mellem mennesker naturligt kan opstå. Der arbejdes med skabe attraktioner som både rejsende og lokale kan samles om. Placeringen af disse byrum koncentrereres om stationsforpladsen strækker sig over til letbanestationen.

Der indrettes med flere opholdsmuligheder, hvor der naturligt er læ, eller hvor det vil være behageligt at opholde sig under ventetid. Bl.a. indrettes nyt opholdsareal foran banegårdsbygningen mod stationsforpladsen

Mødestedet tilbyder information, tilgængelighed og komfort for alle generationer. Her indrettes til ophold med inventar, der både kan sidde komfortabelt på, leges på, kan hænges ud på, tilbyder overblik fra flere sider - og måske endda kan bruges som scene ved et kulturelt indslag.

Indretningen tager afsæt i stationens sjæl og historie med fx genbrug af elementer, der afspejler stedets historik som hjemsted for bl.a. Odder Grisen. Byens præg sættes på mødestedet med dynamisk kunst, som kan blive samtalestartere i mødet mellem fremmede.

EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Multifunktionelt byrumsinventar, fx som understøttes af madvognens nærvær.



Legende elementer der tiltaler flere generationer og indbyder til midlertidige møder.

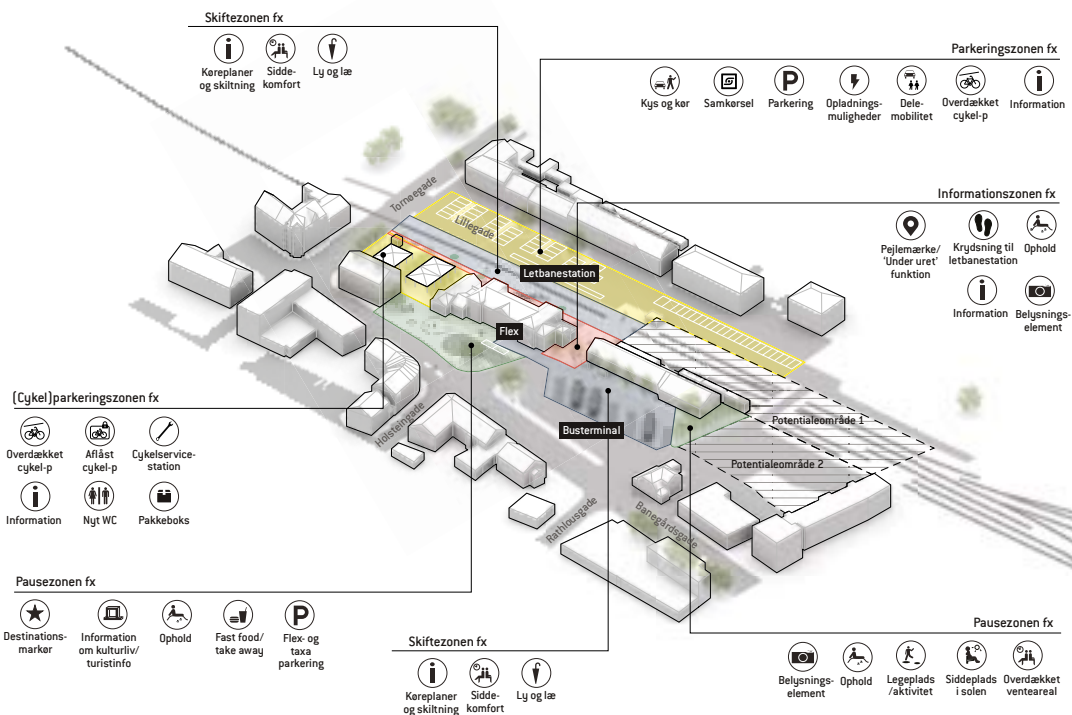


Elementer der tager afsæt i områdets sjæl og historie



Belysning som markør og rumdannende element

Destination Odder





DEN RØDE LØBER

Både station og busterminal har en central betydning for byen og er et sted, som mange passerer i den daglige pendling gennem Odder, uanset om man er bruger af byen eller af den kollektive trafik. Ved at styrke forbindelsen over banelegemet vil området styrkes som bindeled for flere dele af byen.

Under visionsarbejdet fremgik det at der for fremtiden kun vil være brug for ét letbanespor på Odder station. Det frigiver plads til mere ophold og derved mulighed for en bedre udnyttelse af 'bagsiden' af banegårdsbygningen samt en mere intuitiv opfattelse af letbaneperronen. Det frigiver ligeledes plads til en bredere overgang mellem Lillegade og stationsforpladsen. Et tydeligt markeret informationspunkt etableres i mellemrummet mellem banegårdsbygningen og Pakhuset. Her etableres skærme med rejse-, service- og turistinformation samt vejvisning som leder rejsende videre og ud i byen. Her kan udtrykfulde elementer som dynamisk kunst- og kulturliv placeres strategisk for at vise vej langs stiforbindelser og ankomstpunkter. Dette kan fx have karakter af visuelle fortællinger om stationens historie eller byens kulturliv. Foran stationen kan bydes velkommen med en kreativ gengivelse af ordene "Mobilitetshub Odder Station".

EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Indbydende opholdsrum med plads til flow som her fra Hærvejsbroen i Viborg



Centralt placerede informationskærme der formidler rejseinformation og lokalt indhold.

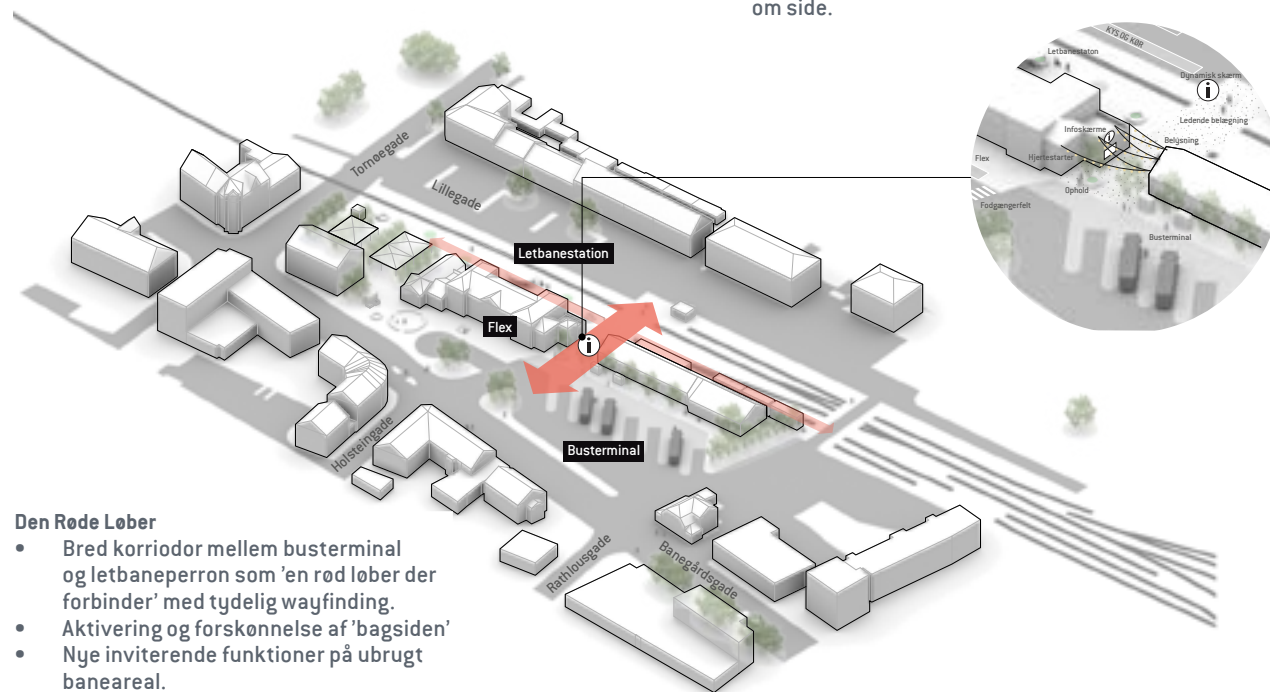


Kunstnerisk belysning som wayfinding (GOBO)



Farver og forskellig belægning kan fremhæve forbindelser og zoner.

Ledelinjer øger tilgængeligheden og er samtidig retningsangivende for alle. I de mørke timer vises vej med belysning, fx med et lokalt, kunstnerisk særpræg. Sæsonbestemt oppyntning udvides fra handeleggaden og op til stationsområdet.



Mellem Banegårdsbygningen og Pakhuset

- Et tydeligt markeret informationspunkt og mødested for rejsende.
- Siddemulighed mens man venter på at mødes
- Information om letbane og busser side om side.

Den Røde Løber

- Bred korridor mellem busterminal og letbaneperron som 'en rød løber der forbinder' med tydelig wayfinding.
- Aktivering og forskønnelse af 'bagsiden'
- Nye inviterende funktioner på ubrugt baneareal.



FORDELINGSKNUDEN

Rejsestrømme gennem stationsområdet ændres og gøres mere intuitive og tydeligt opdelt efter transportmidler og opholdszoner. Nu ledes de rejsende naturligt rundt på pladsen og det bliver nemt at aflæse, hvordan man skal bevæge sig, hvad enten man er i bil, på cykel eller gående.

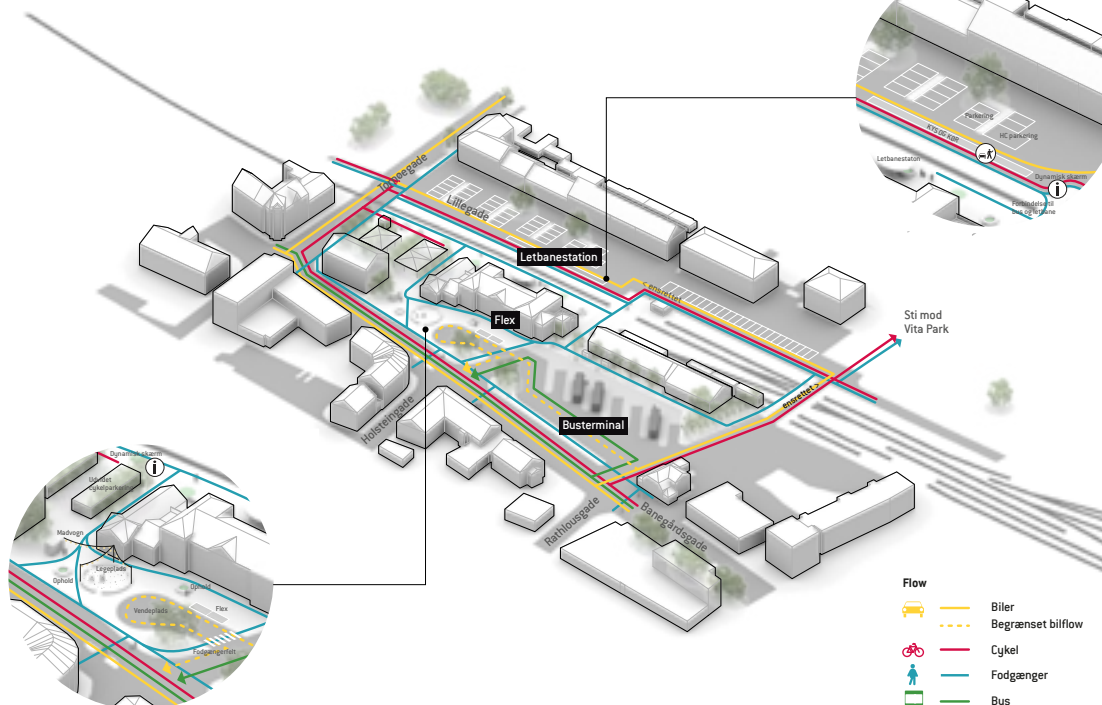
Forpladsen fredes for biler, med undtagelse af Flextrafik, taxa og eventuel varelevring. For at tydeggøre stedets opholdszoner og parkeringszoner, flyttes madvognen fra Tornøgade hen på forpladsen, som hermed indrettes med til aktivt byrum med ophold og legeredskaber. Til gavn for både madvognen, lokale og rejsende. Mens området ved Tornøgade udelukkende indrettes til cykelparkering og adgangsvej for cyklister og gående.

Parkeringsområdet ved Lillegade fastholdes til parkering, herunder parkering til ejere i banegårdsbygningen samt korttidsparkering. Der reserveres P-plads til handicapparkering, delemobilitet fx delebiler og samkørsel som sker fra tydeligt markerede parkeringsbåse. Der indrettes areal til kys-og-kør samt et område til cyklister med både almindelig overdækket cykelparkering og cykelbokse til ladcykler.

Den nuværende cykelparkering ved Tornøgade moderniseres og udvides så der bliver bedre plads til rejsende der kombinerer cyklen og den kollektive trafik. Cykelparkeringen vil fremstå let tilgængeligt, belyst, overdækket og med en kombination af sikre parkeringsløsninger og almindelig cykelparkering.

Et nyt vejprofil etableres mellem Jernbanegade og Lillegade, nord for Pakhuset, der naturligt leder bilister og cyklister, der kommer nordfra, om til kys og kør faciliteterne på Lillegade.

Pendler der ankommer i bil og derfor har brug for langtidsparkering henvises til parker og rejsanlægget ved Rude Havvej.



EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Synlig ladeinfrastruktur på markerede pladser



Aflåselig, overdækket cykelparkering til sporadisk brug



Køreplaner og synliggørelse af holdeplads



Turistinformation og kulturliv på interaktiv skærm

MOBILITETSHUB ODDER - DEN BYNÆRE FORDELINGSKNUDE

Busterminal- og stationsområdet indrettes i zoner med fokus på god visuel kontakt mellem faciliteter og henviende skiltning, hvor det ikke kan lade sig gøre.

I alle zoner er der god belysning og et trygt ophold i alle døgnets timer.

SKIFTEZONEN

I skiftezonens øges komforten med ny belægning. Foran Pakhusbygningen udvides fortovsarealet, og kørselsarealet optimeres så der skabes bedre plads til ophold, mens man venter på sin bus. Ny læskærm opsættes på arealet mellem grusparkeringen og busterminalen. Alle læskærme udsmykkes med folie på glasfacaderne og der opsættes tydelig nummerering af stoppestederne på busterminalen. Letbaneperronen indrettes med flere forskellige typer ventefaciliteter.

PARKERINGSZONEN

I parkeringszonen indrettes med pendlerparkering samt parkering til ejere i Banegårdsbygningen. Der reserveres et areal til Kys og Kør på Lillegade, som erstatning for det areal der inddrages til byrum på forpladsen. Der skabes rum for delemobilitet fx delebiler og samkørsel som sker fra reserverede og tydeligt markerede pladser, og der

reserveres pladser til elbiler med tilknyttet ladestander. Reserveret P-bås til handicapkøretøjer, placeres tæt på baneovergangen, af hensyn til mobilitetshæmmede rejsende.

Cykelparkeringen ved Tornøgade indrettes med gode adgangsveje og god belysning i et overdækket areal med almindelige og avancerede cykelparkeringsløsninger. Skærme med afgangstider i den kollektive trafik giver tryghed i parkeringsituationen og modvirker at cykler smides u hensigtsmæssige steder på stationsområdet.

INFORMATIONSZONEN

I informationszonen, som løber mellem Banegårdsbygningen og Pakhuset, skabes der plads til ophold, der gør, at man nemt kan møde hinanden på stationsområdet. I zonen er informationen synlig og tilgængelig på flere niveauer - i tekst, på kort og på flere sprog. Både rejseinformation og byens informationer findes på digitale skærme placeret mellem de vigtige bevægelseslinjer.

Derudover opsættes en knudepunktmarkør foran flexstoppet for at gøre opmærksom på muligheden for rejser med Flextrafik. Der arbejdes med at skabe pejlemærker, der indikerer ankomsten til Odder Station.

Det fremgår tydeligt via skiltning, hvilke transportfor-

mer, der tilbydes på Mobilitetshub Odder.

Turistfoldere kan hentes i Pakhuscaféen, og der dirigeres til byens primære destinationer på en centralt placeret fingerpost for at hjælpe besøgende i Odder godt på vej. Der kan ligeledes gives vejvisning til særlige events og aktiviteter på en af de digitale skærme reserveret til byens informationer.

PAUSEZONEN

Pausezonerne bygger videre på stedets eksisterende tilbud. Madvognen iscenesættes mere tydeligt på forpladsen og et byrum til leg og ophold skabes omkring den. Forpladsens byrum indrettes med legeredskaber og opholdmøbler med lokalt præg og historie. Fx. kunne der skabes et mindre legeareal med en Oddergris og stationslegehus. til gavn for lokalsamfundet og de rejsende på stationen.

På den nye platform på bagsiden af banegårdsbygningen indrettes et opholdsareal med læpavillon, grønne planter og kunstinstallationer.

Der etableres toiletpavillon på den eksponerede placering ved cykelparkeringen mod Tornøgade. Så rejsende og øvrige brugere af stationen ikke længere skal gå op på byen torv, for at komme på toilettet.

EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Synlig ladeinfrastruktur på markerede pladser



Aflåselig, overdækket cykelparkering til sporadisk brug



Køreplaner og synliggørelse af holdeplads



Turistinformation og kulturliv på interaktiv skærm

RUDE HAVVEJ - PARKER OG REJSANLÆG

7/ MOBILITETSHUB ODDER - RUDE HAVVEJ

NYE RAMMER OG FLERE AFGANGE I VENDE

Letbanestoppet på Rude Havvej udgør en vigtig brik i planerne om højere frekvens på letbanestrækningen mellem Aarhus og Odder.

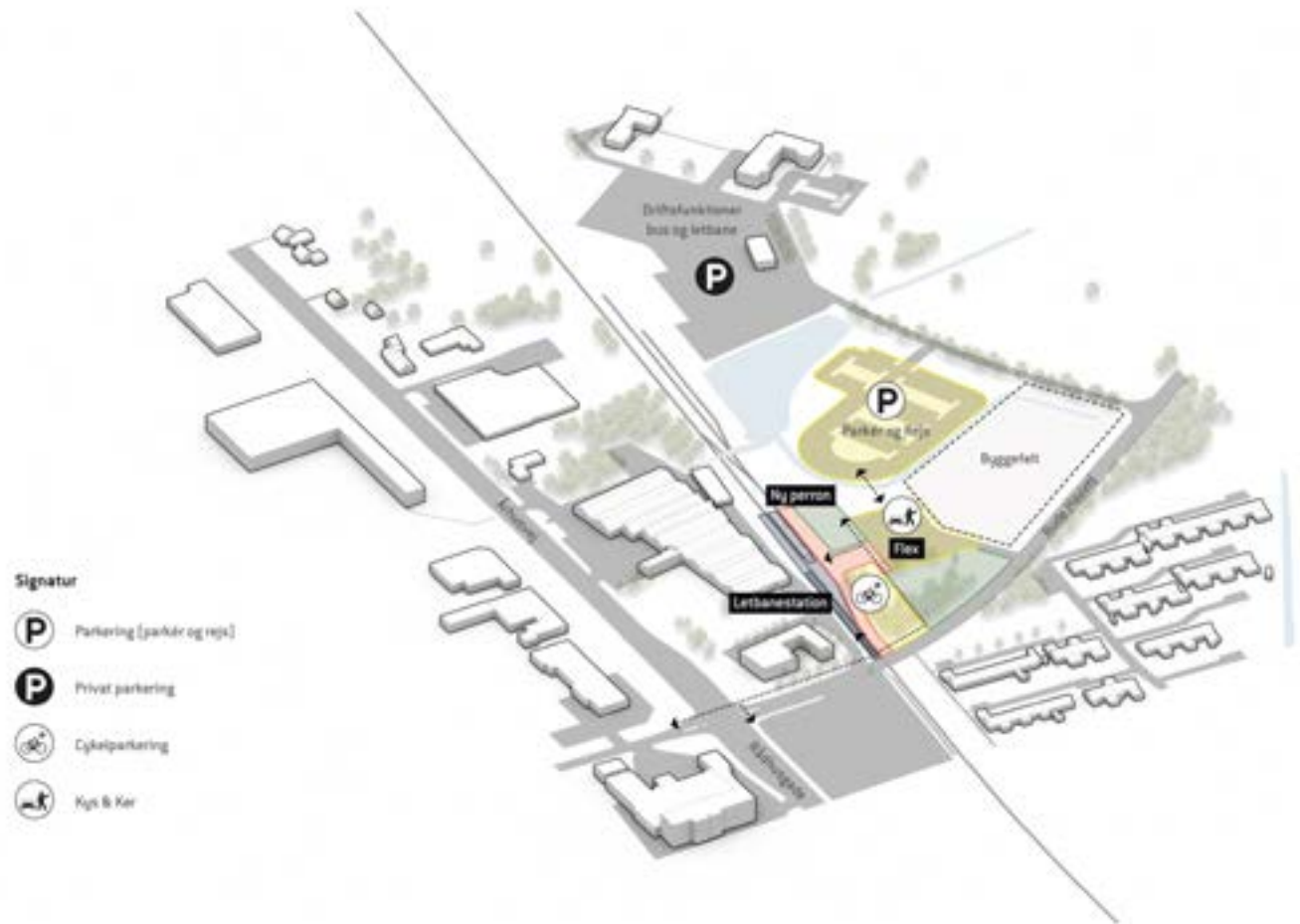
En kommende frekvensforøgelse skaber grundlag for et parkér og rejs anlæg netop her. Da høj frekvens på letbanen skaber et mere attraktivt rejsetilbud som potentielt kan tiltrække pendlere fra et større opland samt rejsende der ankommer i bil fra Odder by.

I følge planen skal der etableres perroner på begge sider af sporet. Dette åbner letbanestationen op mod det grønne areal øst for banen og skaber derved muligheden for at etablere et parker og rejs anlæg med god nærhed til Letbanestationen.

GODT KLÆDT PÅ TIL FREMTIDEN

Idéerne i det følgende afsnit, tager udgangspunkt i den eksisterende lokalplan for området og har til formål at pege mod best practice og erfaringer med indretning af velfungerende parkér og rejs anlæg.

Dermed kan idéerne bidrage til Odder Kommunes kommende proces med detailplanlægning for området.



INDRETNING AF ET PARKÉR OG REJS ANLÆG

ANKOMSTEN ER VIGTIG

Velfungerende parkér og rejs anlæg har god tilgængelighed. Der er arbejdet med naturlige forløb, uden omveje i adgangsvejene til området samt internt på anlægget. Ankomsten bør være logisk, nem og direkte. Det skal helst være intuitivt at aflæse hvordan man skal bevæge sig for at komme helt på plads. Forsøg derfor at undgå bomme og snævre sving og dårlige oversigtsforhold. P-pladsen bør tæt på Letbaneperronen. Gåturen fra parkeringspladsen kan med fordel ledes forbi billetautomater, rejsekortstandere, infotavler og caféen. Indrettes korttidsparkeringspladser samt 'kys og kør arealer' skal disse ligge så centralt som muligt, men dog på en placering, der ikke konflikter med busstoppesteder eller de øvrige bilister, der benytter anlægget. Bilister forestrækker at parkere på terræn, men ved et stort antal p-pladser bør parkeringen indrettes i lag for at korte afstanden mellem de fjernest parkerede biler og letbanen. . P-huse bør fremstå lyse og med godt udsyn samt indkig, med god belysning og lyse farver. Cyklister ønsker at parkere helt tæt på letbanen. Attraktive cykelveje øger tilbøjeligheden til at benytte cyklen, mens oplyste, overdækkede cykelparkeringer

EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Synlig ladeinfrastruktur på markerede pladser



Aflåselig, overdækket cykelparkering til sporadisk brug



Koreplaner og synliggørelse af holdeplads



Turistinformation og kulturliv på interaktiv skærm

og evt. garderobebokse til hjelme og vådt cykeltøj, også efterspørges.

KOMBINATIONEN AF GODE FACILITETER OG BEKVEMMLIGE LØSNINGER ER VEJEN FREM

Billister, der forlader en varm bil, vil efterspørge muligheden for at tilbringe ventetiden i ly og læ og gerne i omgivelser, hvor informationer om trafikken løbende opdateres. Helst ønsker de rejdende sig opvarmede ventefaciliteter med godt udsyn, mulighed for at få en kop kaffe eller kiosksalg. Men øvrige relaterede servicefunktioner kan med fordel indarbejdes på anlægget. Nærhed til dagligvareindkøb, kan give et ekstra argument for at stoppet på anlægget kan betale sig. Fordi skiftet kan bruges på noget bekvemt og effektivt. Komfortable bænke og velholdte grønne omgivelser gør en forskel, ligesom velholdte og rene arealer, elegant design, god arkitektur og kunstneriske elementer kan opleves som en lille kompensation i tilfælde af forsinkelser. Toiletter og opvarmede ventemuligheder vil have høj prioritet blandt kunderne. Auto-service, bilvask og ladeinfrastruktur kan med fordel indtænkes i et fremtidigt parkér og rejs anlæg.

ET TRYGT STED

Et P+R anlæg må ikke fremstå øde eller afkoblet. Det skaber utryghed og modvilje mod løsningen. Derfor bør der arbejdes med at skabe liv i og omkring anlægget. De mest velfungerende eksempler på parker og rejs anlæg formår at skabe et lokalt mødested og opholdsrum i eller omkring anlægget. Pendlerne på stedet behøver ikke at skulle integreres i byens pulserende liv, men det kan være en fordel at drage nytte af områdets identitet og atmosfære, så gevinsten ved at benytte anlægget bliver andet end blot transport. Sæsonbetonede arrangementer, torvedage, bagagerums-markeder, mobile butikker mm. kan med fordel være tiltag, der kan sikre anlægget opmærksomhed og større lokal støtte og kendskab. Det samme gør sig gældende for flerfunktionelle ventefaciliteter med muligheder for fitness og leg, som afkorter den mentale ventetid og fremmer oplevelsen af tryghed da stedet derved bliver levende også uden for myldretiden.

EKSEMPEL FRA ENGLAND - STOURTON PARK



Stourton Parkér og rejs anlæg har plads til 1200 parkerede biler. Godt 1/3 af p-pladserne er overdækkede af det store solcelle tag der driver anlæggets installationer.



Centralt i anlægget findes busterminalen med ventesal, overdækket cykelparkering, bagagebokse og mindre servicefunktioner så som cafe, kiosk og frisør.



Tydegt afmærkede stier fører bilisterne fra parkeringsområdet til terminalbygningen.



Anlægget er indrettet i en cikel rundt om busterminalen for at holde afstanden mellem parkeringsplads og terminal så kort som muligt.



Det er muligt at oplade sin elbil mens bilen holder parkeret under det store solcelletag.



På anlægget er det arbejdet med belysning således at stedet opleves trygt og behageligt for brugerne at opholde sig på anlægget.

