

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)

- 1 Indførelse af rejsekort i Midttrafik
 1. [business case "Rejsekortet som reinvesteringsprojekt" af 2. december 2011](#)
 2. [Faktaark med oplysninger om den enkelte bestillers ruter, busser m.v.](#)
- 2 Lemvig Rutebilstation
- 3 Skjern Rutebilstation
 1. [bemærkninger fra Skjern Rutebilstation til de påtænkte ændringer](#)
- 4 Holstebro Rutebilstation
 1. [bemærkninger fra Holstebro Rutebilstation til den påtænkte ændring](#)
- 5 Herning Rutebilstation
- 6 Godshåndtering i Midtjylland
 1. [Notat om godshåndtering](#)
- 7 Tidsplan for Midttrafiks budget 2013
 1. [forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2013](#)
- 8 Rapport og indsatsområder i forlængelse af workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder
 1. [forslag til rapport fra workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011](#)
- 9 Bestillertilfredshedsundersøgelse 2011
 1. [rapport vedr. bestillertilfredshedsundersøgelsen 2011](#)
 2. [notat vedr. bestillertilfredshedsundersøgelsen 2011](#)
- 10 Orientering om undersøgelse af kundernes tilfredshed med bybusser 2011
 1. [notat om Midttrafiks bybusundersøgelse 2011](#)
- 11 Orientering om indtægtsudvikling i busdrift
- 12 Orientering om ny trafikaftale
- 13 Orientering om høring vedrørende forslag til lov om Aarhus Letbane
 1. [Midttrafiks høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane](#)
 2. [Letbanesamarbejdets politiske følgegruppes høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane](#)
 3. [høringssvar fra Aarhus Kommune, Region Midtjylland samt Norddjurs og Syddjurs kommuner](#)
- 14 Orientering om vedligeholdelse og renovering af stoppesteder ved statsveje
 1. [oversigtskort over forbedringer i Midttrafiks område](#)
- 15 Orientering om status på IBus-projektet
- 16 Orientering om justeringer af køreplaner
- 17 Orientering om planlægningsprojekt på Djursland
- 18 Orientering om samarbejdet med Samsø Kommune
- 19 Orientering om Midttrafiks miljøtiltag
- 20 Orientering om deltagelse i Aarhus Kommunes projektansøgning under EU FP7 rammeprogram
- 21 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [svar fra Trafikudvalget på Midttrafiks invitation](#)
 2. [Arbejdstilsynets besøgsrapport efter besøget 7. november 2011](#)
- 22 Eventuelt

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 1**

Business case
2. december 2011

BUS INNESS CA SE

Rejsekortet som
reinvesteringsobjekt
i Midttrafik



midttrafik

Indholdsfortegnelse

| | | |
|-------|---|----|
| 0 | Indledning | 2 |
| 1 | Baggrund for business case om rejsekort | 3 |
| 1.1 | Behov for nyt udstyr og harmonisering af takster | 3 |
| 1.2 | Forpligtelser overført fra Vejle Amts Trafikselskab | 3 |
| 1.3 | Forventning om fuld tilslutning | 3 |
| 2 | Fordele og ulemper ved rejsekort | 4 |
| 2.1 | Hvad er rejsekort? | 4 |
| 2.2 | Forventning om større kundetilfredshed og flere rejser | 4 |
| 2.3 | Mindre snyd | 5 |
| 2.4 | Forbedret datagrundlag for analyse og planlægning | 5 |
| 2.5 | Mulighed for øvrige driftsbesparelser | 6 |
| 2.6 | Ulemper, udfordringer og risici | 6 |
| 2.7 | Konsekvens ved at stå uden for | 7 |
| 3 | Alternativ til rejsekortsystemet | 8 |
| 3.1 | Nyt elektronisk billetsystem | 8 |
| 3.2 | Opgradering af nuværende billetteringssystem | 8 |
| 4 | Rejsekortprojekt | 10 |
| 4.1 | Det danske rejsekort | 10 |
| 4.2 | Økonomien i rejsekortet | 10 |
| 4.3 | Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet | 11 |
| 4.4 | Status for rejsekortprojektet | 12 |
| 4.5 | Beslutningsprocessen i Midttrafik | 13 |
| 5 | De økonomiske konsekvenser ved tilslutning til rejsekortprojektet | 14 |
| 5.1 | Forudsætninger | 14 |
| 5.2 | Investeringsudgifter | 14 |
| 5.2.1 | Aktiekapital | 14 |
| 5.2.2 | Lånekapital | 15 |
| 5.2.3 | Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr | 15 |
| 5.2.4 | Lokalbanerne | 16 |
| 5.2.5 | Udgifter til internt projekt | 16 |
| 5.3 | Driftsudgifter | 19 |
| 5.3.1 | Udgifter til det centrale og det decentrale udstyr | 19 |
| 5.3.2 | Øvrige faste udgifter som følge af rejsekort | 20 |
| 5.3.3 | Distributionsafgifter og distributionshonorar | 20 |
| 5.4 | Afledte mindre udgifter og nye opgaver | 21 |
| 5.5 | Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling | 22 |
| 5.6 | Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering | 23 |
| 5.7 | Vurderinger af økonomien ved indførelse af rejsekortet | 24 |
| 5.8 | Usikkerheder ved business casen | 25 |
| 6 | Finansiering af rejsekortet - bestillerfordeling | 26 |
| 6.1 | Forudsætninger | 26 |
| 6.2 | Fordelingsmodel | 27 |
| 6.3 | Bestillerfordelte udgifter til rejsekort | 28 |
| 6.4 | Alternativ til fuldt rejsekortudstyr | 28 |
| | Bilag A. Midttrafik og rejsekortet | 30 |
| | Bilag B. Rejsekortudstyr | 35 |
| | Bilag C. Bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved kontantbetaling | 36 |
| | Bilag D. Bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved delvis lånefinansiering | 40 |

0 Indledning

Siden dannelsen i 2007 er Midttrafik flere gange blevet stillet overfor spørgsmålet om tilslutning til samarbejdet omkring Rejsekort. Det handler om et nyt fælles elektronisk billet- og betalingskort til brug i tog og busser i hele landet. Rejsekortet har flere gange været genstand for behandling i Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik, og spørgsmålet om at indføre rejsekort har ligeledes været i høring hos regionen og kommunerne i Midtjylland.

Denne business case - Rejsekortet som reinvesteringsprojekt i Midttrafik – indgår som et centralt element i beslutningsprocessen og afklaring af spørgsmålet om fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Business casens hovedformål er, at beskrive de økonomiske konsekvenser for Midttrafik og bestillerne ved fuld tilslutning til projektet. Den indeholder også en beskrivelse af, hvad rejsekortprojektet går ud på, hvilke fordele det giver, men også hvilke udfordringer og risici det medfører.

Business casens første udgave er fra december 2007, og er revideret i januar 2009. Begge har været i høring blandt bestillerne, med efterfølgende behandling i Bestyrelsen. Ved høringerne var bestillerne ikke enige om at give en anbefaling. Bestyrelsen har på den baggrund besluttet, at Midttrafik sigter efter at indføre rejsekort, men vil først tage endelig stilling, når rejsekortet har vist at det virker i stor skala, og når der er bred opbakning fra bestillerne.

Efter en række år med forsinkelser, er udrulningen af rejsekortet i 2011 for alvor i gang på Sjælland og i Nordjylland, og forberedelserne er langt fremme omkring introduktion af rejsekort på alle togstationer i landet i 2012, inkl. i prøvedrift i det Midtjyske område. Betingelsen om rejsekortets funktionsduelighed nærmer sig, og det forventes, at Midttrafik ved årsskiftet 2011/12 igen vil blive stillet overfor en afklaring af spørgsmålet om fuld tilslutning.

Den aktuelle revision af Business casen, skal ses på denne baggrund. Der er primært foretaget en opdatering af de økonomiske forhold omkring projektet. Bl.a. er en nødvenlig likviditetstilførsel til Rejsekort A/S for perioden 2011-2014 indregnet. I forhold til de to foregående business cases, er der forudsat en mere begrænset dækning af rejsekort i Midttrafik. Det betyder, at selvom business casen viser et større samlet finansieringsbehov end tidligere, er andelen af udgifter reduceret for kommuner med overvejende lokal-kørsel med begrænsede passagerindtægter.

Business casen giver et billede af de økonomiske konsekvenser for Midttrafik og bestillerne ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet, som situationen ser ud i øjeblikket. På en række områder bygger beregningerne på skøn og forudsætninger, som Midttrafik kvalificerer løbende. Denne rapport er derfor foreløbig.

1 Baggrund for business case om rejsekort

1.1 Behov for nyt udstyr og harmonisering af takster

Det eksisterende udstyr i Midttrafik er mange steder nedslidt og vedligeholdelseskrævende. Det betyder, at Midttrafik indenfor en årrække skal foretage en reinvestering i et nyt billetteringssystem.

De forskellige billetsalgssystemer, som Midttrafik overtog ved etablering i 2007, er 20-30 år gamle. Reserveredele er ikke længere standardvarer, men det er indtil videre muligt at købe brugt og renoveret udstyr.

En stor del af arbejdstiden i administrationens afdeling for Drift og Trafikkontrol, går med vedligeholdelse og servicering af billetudstyret i busserne og på salgsstederne. Vedligeholdelse af takster, ruteændringer mv., er ligeledes ressourcekrævende, idet opgaverne skal udføres i flere forskellige systemer.

Det har været muligt at gennemføre visse harmoniseringer af takster og regler i Midttrafik siden 2007, men forskellige programmer og uens udstyr er hovedårsagen til, at en fuld harmonisering ikke er gennemført. F.eks. er der forskellige priser i Vest og i Øst/Midt/Syd. Det skyldes forskellige zonestørrelser. En zonereform i Vest er ikke gennemført på grund af opgavens omfang og bindinger i de bagvedliggende systemer. Et andet eksempel er, at kunder kun kan købe kontantbillet til 2 zoner i bybusserne i Randers, Silkeborg og på lokalruter i en række kommuner. Her foregår salget via mekaniske billetmaskiner, hvor billetprisen kun kan øges lineært med antallet af zoner. I Midttrafik er takstsystemet indrettet på den måde, at prisen pr. zone falder i takt med en forøget rejselængde. Kunder som skal rejse videre efter køb af billet i Randers, Silkeborg mv., skal derfor købe tillægsbillet.

1.2 Forpligtelser overført fra Vejle Amts Trafikselskab

Bag rejsekortprojektet står DSB, Metroselskabet, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og i et begrænset omfang Midttrafik.

Det tidligere Vejle Amts Trafikselskab (VAT) var aktionær i Rejsekort A/S. Ved kommunalreformen blev VAT nedlagt og delt, og 40 % af VATs rettigheder og forpligtelser i forhold rejsekortprojektet, der vedrører lokal og regional buskørsel i Horsens og Hedensted, blev overført til Midttrafik. Der fulgte herunder en økonomisk forpligtelse på 13 mio. kr. til investering i form af indskud af aktie- og lånekapital, og til køb af udstyr. De økonomiske forpligtelser er i 2011 udvidet med 6,7 mio. kr. for perioden frem til 2014 for at dække meromkostninger til det samlede rejsekortprojekt. Midttrafiks samlede økonomiske forpligtelse for VAT-delen er nu ca. 20 mio. kr. Indtil videre har Midttrafik overført ca. 10 mio. kr. til Rejsekortselskabet. De hidtidige udgifter er dækket af Horsens Kommune og Region Midtjylland.

På den baggrund medvirker Midttrafik allerede i dag i rejsekortprojektet, men med begrænsede ressourcer og indflydelse.

Der er ikke gennemført en konkret planlægning af indførelse af rejsekort i Horsens og Hedensted. Det afventer en stillingstagen til spørgsmålet om fuld tilslutning til rejsekort i hele Midttrafiks område, således at rejsekortet i givet fald kan udrulles i Midttrafiks område ud fra en samlet plan.

1.3 Forventning om fuld tilslutning

Rejsekortet er udviklet som fælles billet- og betalingssystem til den kollektive trafik i hele landet. Det er i princippet frivilligt, om trafikselskaberne vil tilslutte sig rejsekortsamarbejdet, men det ligger i konceptet, at

hele Danmark er dækket. I praksis vil det skabe problemer for kunder som rejser med både bus og tog eller i bus mellem trafikselskaberne, hvis der er områder uden rejsekort. På nuværende tidspunkt mangler tilslutning fra Fynbus, Bornholm og Midttrafik i fuldt omfang.

Med støtte fra staten, er det et erklæret mål for de nuværende parter i samarbejdet, at rejsekortet bliver udrullet i hele landet. I praksis er udrulningen på Sjælland og i NT godt i gang, og der skal efter planen åbnes for brug af rejsekort på tog i hele landet i 2012, inkl. i Midtjylland. Midttrafik kan på den baggrund forvente et fornyet pres for fuld tilslutning.

2 Fordele og ulemper ved rejsekort

2.1 Hvad er rejsekort?

Rejsekortet er et nyt elektronisk billet- og betalingssystem til hele landet, som skal erstatte de nuværende systemer med bl.a. klippekort og periodekort. Med penge på rejsekortkontoen, kan rejsekortet bruges som billet i tog og bus i områder tilsluttet rejsekortet. Kunden skal checke ind ved indstigning og checke ud efter sidste rejse, hvorefter prisen beregnes automatisk og trækkes fra kontoen. Kunder, der rejser meget, får de højeste rabatter. Det vil fortsat være muligt at købe almindelige enkeltbilletter. For yderligere beskrivelse af rejsekortet henvises til Bilag A.

2.2 Forventning om større kundetilfredshed og flere rejser

Et stort eksisterende udbud af billetprodukter og et omfattende sæt af regler og forretningsbestemmelser vurderes i dag som en barriere til at få flere kunder til at benytte den kollektive trafik.

Det er visionen at forbedre tilgængeligheden ved indføre et fælles rejsekort til bus, tog og metro, som vil gøre det lettere, hurtigere og mere enkelt at rejse med den kollektive trafik. Følgende elementer ventes at skabe større kundetilfredshed.

- Kun ét fælles system som binder hele Danmark sammen
- Kunden vælger det rejsekort-produkt som passer bedst til sit behov – rejsekort personligt, rejsekort flex (familie, arbejdsplads), rejsekort anonymt. Kunden kan også vælge et fastpriskort som ligner det nuværende periodekort
- Rabat og pris på rejsekort følger forbruget. Flere rejser giver større rabat
- Kunder skal ikke kende til takst- og zonesystemer og rabatordninger. Den billigste pris for kunden vil automatisk blive beregnet
- Med en "tank op aftale", er kortet altid klar til brug. Kunden vil normalt ikke behøve service omkring betaling, billettering mm.
- Stor grad af selvbetjening på nettet, for de kunder som ønsker det

Det er vurderingen, at større kundetilfredshed på sigt kan medvirke til at fastholde flere i den kollektive trafik, med det resultat, at der gennemføres flere rejser. Midttrafik vil gennemføre undersøgelser, der kan fastslå, om rejsekortet fører til større kundetilfredshed.

Oprindeligt forudsatte selskaberne i samarbejdet en positiv effekt på omsætningen med op til 5,0 % ved indførelse af rejsekort. Det skal ses i forlængelse af takstsamarbejdet, der startede i 1997, hvor fri omstilling mellem bus og tog samlet har resulteret i flere rejser, med en omsætningseffekt på et par procent.

DSB har fastholdt en forventning om 5 % flere indtægter. Med undtagelse af hovedstaden, indregner trafik-selskaberne ikke en positiv effekt på omsætningen i deres business cases.

I efteråret 2011 har Rejsekort A/S udtalt, at områder med rejsekort kan forvente en positiv omsætningseffekt på mellem 2 og 5 %.

Midttrafik deler de øvrige trafik-selskabers tilgang til spørgsmålet vedrørende rejsekort og rejsehypighed, hvormed Midttrafik ikke har indregnet en indtægtsfremgang i denne business case.

2.3 Mindre snyd

Det forekommer i dag, at der er kunder, som bevidst kører flere zoner end de er berettiget til med deres klippekort eller periodekort. De kaldes "grågratister". Med rejsekortet forventes dette problem at blive minimeret, idet prisen først regnes ud efter afslutning af rejsen. Kunder der ikke checker ud, vil få fratrukket et beløb på kortet, som typisk overstiger rejsens normalpris.

Antallet af gratister uden rejsehjemmel forventes ligeledes at falde, særligt i buskørsel, hvor der er selvbetjening. Med rejsekortet skal alle kunder checke ind og ud eller købe kontantbillet. Gratisterne vil herved være mere synlige for chauffører og andre kunder.

Det vurderes ligeledes, at problemer med forfalskning af rejsehjemmel minimeres. På trods af medieomtale om kort-hacking, anses rejsekortet fortsat som en meget sikket, sammenlignet med papirbilletter, klippekort, periodekort og mobilbilletter.

Et kendt fænomen, særligt i byområder, med overdragelse af gyldig rejsehjemmel efter brug, vil også blive minimeret ved indførelse af rejsekort.

Rejsekort A/S vurderer, at trafik-selskaberne i dag mister 1-6 % af indtægterne på grund af diverse muligheder for snyd, og at rejsekortet vil minimere dette tab.

Midttrafik vil ikke afvise, at rejsekortet kan have en positiv omsætningseffekt på dette område, men uden konkret dokumentation, har Midttrafik valgt ikke at indregne en omsætningseffekt i business casen på grund af mindre snyd.

2.4 Forbedret datagrundlag for analyse og planlægning

Gennem rejsekortsystemet registreres alle rejser med hensyn til transportmiddel, tid, sted mv. Det betyder, at der kan gennemføres en mere præcis fordeling af indtægterne mellem trafik-selskaberne og mellem kommunerne. I dag sker det på grundlag af rejseundersøgelser, stikprøvetællinger og fordeling efter model.

Registreringen af alle rejser vil endvidere give trafik-selskaberne en unik adgang til oplysninger om kundernes rejser og adfærd. Det kan danne grundlag for analyser og understøtte udvikling og tiltag omkring trafiktilbud og køreplaner, som i højere grad matcher kundernes behov. Ved fuld implementering af rejsekortet vil de nuværende rejsehjemmelanalyser og passagertællinger blive overflødige.

Med GPS opnås kendskab til bussernes faktiske kørsel i forhold til køreplanerne. Det kan danne grundlag for optimering af bussernes køretider. Det forventes, at datagrundlaget kan udnyttes fuldt ud fra 2014-15.

Rejsekort A/S siger, at trafikselskaberne får adgang til et datagrundlag til planlægning, optimering og produktudvikling, som muliggør effektiviseringer, hvormed omkostningerne kan reduceres med 2-5 %.

Midttrafik anderkender principielt muligheden for driftsoptimering, men har valgt ikke at indregne en reduktion i omkostningerne i business casen.

2.5 Mulighed for øvrige driftsbesparelser

Selvom rejsekortsystemet er relativt dyrt i indkøb og drift, vil det også medføre direkte besparelser og reducerede udgifter i Midttrafik på en række områder, f.eks.:

- besparelser i forbindelse med trykning, administration og distribution af klippekort og periodekort
- bortfald af de nuværende udgifter til drift og vedligeholdelse omkring de gamle billetsalgssystemer
- et reduceret behov for betjent salg og herunder besparelser på salgsprovision
- besparelser med hensyn til rejsehjemmelanalyser, passertællinger og regularitetsmålinger

Dette behandles nærmere i afsnit 5.4.

2.6 Ulemper, udfordringer og risici

I det følgende er nævnt en række ulemper og risici, som bør indgå i en eventuel beslutning om indførelse af rejsekortet.

Økonomi

Rejsekortsystemet er meget dyrt i anskaffelse og løbende drift, sammenlignet med de eksisterende udgifter til billetteringssystemerne. Ved kontantbetaling vil det koste Midttrafik over 260. mio. kr. i investering. Der vil være løbende udgifter til drift og vedligeholdelse på ca. 40 mio. kr. om året. Med effektiviseringsgevinster og bortfald af opgaver i administrationen forventes et mindre forbrug ca. 10 mio. kr. årligt. Midttrafik har i dag udgifter til vedligeholdelse af billetteringssystemet på ca. 4 mio. kr. årligt.

Tyndt befolkede områder

Rejsekortet giver størst nytte i områder hvor der er meget kollektiv trafik eller der er mulighed for kombinerede rejser med tog og bus. Det er svært at se, hvad rejsekortet kan tilføre af værdi i områder, hvor indtægtsgrundlaget i den kollektive trafik er svagt, og hvor buskørslen primært består af lokal- og skolebusruter. Muligheden for rejsedata og et godt analysegrundlag, står her ikke mål med udgiften til indførelse af rejsekort.

Stor ændring for kunderne

Erfaringerne med udrulning af rejsekort på Sjælland viser, at kunderne skal vænne sig til en helt ny måde at tænke billet, betaling, rabatoptjening, service mv. Kunderne har i starten et stort behov for information og hjælp til at gennemføre kortbestilling, også selvom det kan gennemføres med selvbetjening på nettet. Kunderne skal vænne sig til at checke ind og checke ud, og at de ikke altid kender prisen for en rejse, før den er gennemført. Trafikselskaberne skal i en opstartsfasen afsætte mange ressourcer til beredskab, information og kundeservice.

Hertil kommer, at kundegrupper vil opleve prisændringer - i begge retninger. Det hænger sammen med, at DSB/Arriva og trafikselskaberne overgår til et fælles takstberegningssystem, hvor selskaberne i dag har forskellige beregningsprincipper og rejseregler. Midttrafik vil arbejde for, at der kommer så små prisudsving

som muligt. Midttrafik vil ligeledes udarbejde en særlig kommunikationsstrategi for at håndtere de udfordringer, som påvirker kunderne.

Manglende indflydelse

Rejsekortet er et fælles projekt knyttet til Bus Tog samarbejdet i landet. Der er fordele i at gå sammen om store projekter, men det betyder også, at det enkelte trafikskabs handlefrihed kan blive mere begrænset. Med beslutning om at indføre rejsekort, skal det være det primære billet- og betalingsmiddel for de selskaber som er tilsluttet samarbejdet.

Fortsat projektrisici

Med et så omfattende system som rejsekortet, må parterne fortsat kalkulere med, at leveringen af de sidste dele af systemet kan blive forsinket, at der er dele af systemet som ikke virker efter hensigten. Der kan også vise sig et behov for videreudvikling eller andet, som kræver yderligere kapitaltilførsel.

Betydeligt omstillingsprojekt i administrationen

En række opgaveområder i Midttrafik vil blive påvirket af rejsekortet i et omfang, at der reelt er tale om et større organisatorisk omstillingsprojekt. Det drejer sig særligt om opgaver knyttet til det nuværende salg, klippekortsadministration, men også omkring kontrol, økonomi/indtægter, data og analyse, udbud og markedsføring. Det kræver kompetent projektledelse.

2.7 Konsekvens ved at stå uden for

Det er besluttet, at indføre rejsekort på hele Sjælland, i Nordjylland, i Sydtrafiks område, og på alle landsdækkende og regionale banestrækninger i Danmark. Udrulningen er allerede godt i gang. For at udnytte rejsekortets fordele fuldt ud, skal det omfatte al kollektiv trafik i landet. I Midttrafik, Fynbus og på Bornholm, er der endnu ikke truffet beslutning om fuld tilslutning.

Bornholm er ikke i direkte sammenhæng med den kollektive trafik i resten af landet, og på Fyn er der en begrænset andel af kunder, som kombinerer deres rejse med bus og tog. Der er omvendt stor fokus på Midtjylland, hvor kørslen er meget integreret for tog og busrejser, særligt omkring de større stationsbyer. I Aarhus skal ca. 14 % af kunderne som ankommer med tog videre med en bybus, mens ca. 5 % skal med rutebil.

Det takst- og billetsamarbejde som med succes har eksisteret siden 1997, vil fremover være bygget op omkring rejsekortet. Dette betyder, at hvis Midttrafik beslutter ikke at indføre rejsekort, vil der være en situation i Midtjylland, hvor der ikke længere vil være et takstsamarbejde som vi kender det i dag, med fri omstigning mellem bus og tog. Der vil i stedet være to adskilte sæt af billet- og betalingssystemer, rabatprodukter, regler mv. Kunder, der rejser med både bus og tog og som ønsker rabat, skal i givet fald benytte rejsekort til togrejsen og klippekort eller periodekort i bussen, og der skal betales to gange for omstigningszonen. Tilbage vil det kun være muligt for kunderne, at benytte kontantbillet til en kombineret rejse med både bus og tog. Det vil generelt opfattes som et tilbageskridt for den kollektive trafik.

Fynbus har vurderet, at manglende takstsamarbejde vil medføre en indtægtsnedgang på 1,5 mio. kr. om året, som mindre betaling fra DSB til at dække fri omstigning med bus før og efter en togrejse. Overført til Midttrafik, vil det betyde et indtægtstab på 5 mio. kr. om året, i form af mindre betaling fra DSB/Arriva.

Det er vurderingen, at det manglende takstsamarbejde vil være det største problem og til ulempe for flest kunder i områder, hvor der ikke er rejsekort i busserne.

3 Alternativ til rejsekortsystemet

Denne business case omhandler de økonomiske konsekvenser ved indførelse af rejsekortet i Midttrafikks område. Hvis Midttrafik ikke tilslutter sig rejsekortet, skal der træffes beslutning om, hvad Midttrafik gør fremadrettet med hensyn til nyt udstyr og billetteringssystem.

Der er en række leverandører på markedet for billetteringssystemer, men selvom billetteringssystemer betragtes som "hyldevarer", vil der i praksis være behov for mange tilpasninger i forhold til lokale strukturelle rammer og krav. Den konkrete pris på et alternative billetteringssystemer kendes derfor ikke, men i det følgende er der skønnet på udgifter til to alternative løsninger.

3.1 Nyt elektronisk billetsystem

Eksempel: Det elektroniske kortsystem på Fyn.

Fynbus indførte i 2002/2003 elektroniske kort (Kvikkortet + Turkort) til bustrafikken på Fyn. Det kan ikke bruges på Svendborgbanen eller med tog på tværs af Fyn. Det ligner på en række punkter Rejsekort, men systemerne kan ikke umiddelbart integreres.

Kvikkortet har kostet 55 mio. kr. i investering til system og udstyr. Til sammenligning vil Fynbus have udgifter til investering på 60 mio. kr. ved eventuel tilslutning til rejsekortet.

Midttrafik er ca. 3,5 gange større end Fynbus målt på busser, indtægter og køreplantimer. Ved simpel skalering, vil et system svarende til Fynbus' koste Midttrafik ca. 192 mio. kr. i investering. Til sammenligning vil Midttrafik have udgifter til system og udstyr ved Rejsekort på ca. 225 mio. kr.

Der er ikke konkret kendskab til, hvad Fynbus' system koster i løbende drift, men det vurderes, at driftsudgifterne omkring rejsekortet er højere.

Midttrafik skønner, at der vil være en begrænset besparelse ved anskaffelse af et nyt elektronisk kort svarende til det på Fyn, sammenlignet med rejsekortet. Driftsudgifterne vil dog være mindre. Ved indkøb af et andet elektronisk kort end rejsekortet, vil der fortsat være den udfordring, at billetsystemet ikke sikrer kunderne fri omstigning på rejser mellem bus og tog. I Midtjylland er der en større integration med mange flere kombinationsrejser mellem bus og tog, end det er tilfældet på Fyn.

3.2 Opgradering af nuværende billetteringssystem

Et andet alternativ er, at forlænge levetiden for det eksisterende billetteringsudstyr. Herved fastholdes også de nuværende kontantbilletter, periodekort og klippekort.

Dele af det nuværende billetsalgssystem er 20-30 år gammelt. Der er allerede i perioden 2007-2011 foretaget nødvendige investeringer i udstyr, bl.a. i Viborg området, Herning og i Horsens og på salgsstederne, af hensyn til at sikre stabil drift.

Det er administrationens vurdering, at det vil være muligt at forlænge levetiden for det nuværende udstyr og bagvedliggende administrationssystemer i op til 10 år. Det er skønnet, at det vil koste 4 mio. kr. stigende til 6 mio. kr. årligt til løbende udskiftninger, reparationer og drift- og vedligeholdelse.

Som konsekvens heraf, vil der fortsat blive anvendt forskellige typer billetmaskiner og udstyr. Det betyder, at der ikke kan gennemføres en endelig harmonisering af udstyret, med henblik på at opnå en ensartet kundeservice, en mere sikker drift og en effektivisering af administrationen. Det kan overvejes, om der skal foretages yderligere investeringer, så der kommer ens billetmaskine udstyr af typen Scanpoint MKII eller MKII+ i alle de regionale ruter og i alle bybusserne (undtaget i Aarhus). Det vil særligt være relevant for bybuskørslen i Randers, Silkeborg og Holstebro, hvor der vil kunne opnås en bedre kundeservice med mulighed for salg af flere produkter, en mere sikker drift, som skal sikre indtægterne, og en effektivisering af administrationen. Det sidste indebærer en mere effektiv og ensartet håndtering af salgsrapporter, overførelse af data, indlægning af nye takster mv. På lokalruter, hvor der er et beskedent salg af billetter og kort, kan de nuværende ældre mekaniske billetmaskiner fastholdes.

Scanpoint billetmaskinerne produceres ikke længere, men det forventes, at det vil være muligt at indkøbe brugte renoverede maskiner, i takt med at rejsekortet indføres i andre områder af landet. Med følgeudgifter skønnes ca. 100 renoverede Scanpoint billetmaskiner at koste i alt 2 mio. kr.

Over en 10 årlig periode, vil en forlængelse af levetiden af det nuværende billetteringsudstyr koste 50 mio. kr. Hertil kommer en eventuel engangsudgift på 2 mio. kr. til samlet køb af renoverede brugte billetmaskiner.

Som følge af en strategi der forlænger levetiden af det nuværende billetsalgssystem, gælder det på samme måde som ved indførelse af et andet elektronisk kort end rejsekortet, at der ikke længere vil være et takst-samarbejde med fri omstigning mellem bus og tog. På den baggrund skal der også tages højde for et tab på yderligere 50 mio. kr. over 10 år, i kraft af en reduceret overførsel af indtægter fra DSB/Arriva. Det giver en samlet omkostning på ca. 100 mio. kr. eller 10 mio. kr. om året i gennemsnit.

Det er besluttet i Bus og Tog regi, at der samtidig med rejsekortet skal indføres et nyt landsdækkende enkeltbilletsystem, som også kommer til at gælde i Midttrafik. Med enkeltbilletsystemet, indføres nye fælles prisberegningssystemer, som er anderledes end de beregningsprincipper, som gælder i Midttrafik. Det betyder, at hvis det nuværende udstyr fastholdes, skal billetmaskinerne og de bagvedliggende programmer sættes op til at udstede enkeltbilletter efter de nye principper. Prisen på dette og opgaveomfanget er ikke kendt. Det landsdækkende enkeltbilletsystem er planlagt til at blive indført til 2013/2014 samtidig med endelig udrulning af rejsekortsystemet.

En strategi med at opgradere og fastholde det nuværende billetteringsudstyr er forbundet med en vis risiko, idet der ikke er sikkerhed for, at der kan leveres brugt udstyr, hvad priserne er og at udstyret fortsat kan repareres.

4 Rejsekortprojekt

4.1 Det danske rejsekort

Samtidig med indførelse af takstsamarbejdet i bus og tog i 1997 og etableringen af den fælles platform for rejseinformation – Rejseplanen omkring 2000, var der drøftelser mellem DSB og en række trafikelskaber om at indføre en fælles elektronisk billetssystem, svarende til moderne systemer som allerede var indført eller planlagt andre steder i verden.

I 2003 blev Rejsekort A/S stiftet for at udvikle og stå for driften af et dansk rejsekortsystem. I 2005 blev der indgået kontrakt med en leverandør af rejsekortsystemet.

Fra starten har stat, regering og folketing bakket op om rejsekortet. I forslag til Lov om trafikelskaber fremgår det bl.a.:

"På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort".

Endvidere refereres i lovforslaget at *"..Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark".*

I et oplæg fra 2009 "En Jernbane i Vækst" fra Transportministeriet fremgår følgende om rejsekortet:

"Billetsystemet bør være enkelt og let tilgængeligt, og det skal være muligt at rejse på en fælles billet over hele landet på tværs af forskellige operatører og mellem bus og tog lige som i dag. Rejsekortet og lignende tiltag viser vejen for det "billetløse samfund" for de fleste passagerer, hvor man blot stiger på toget eller bussen uden yderligere besvær. Den problemfrie adgang til systemet er en vigtig del af et kundeorienteret kollektivt trafiksystem. Der lægges vægt på, at rejsekortet implementeres snarest og senest i 2012".

Det er DSB, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikelskab, Sydtrafik og i begrænset omfang Midttrafik, som i dag står bag Rejsekort A/S.

4.2 Økonomien i rejsekortet

Rejsekort A/S har udgifter på følgende hovedområder,

- køb af det centrale rejsekortsystem, inkl. installation
- drift og vedligeholdelse af systemet via en aftale med leverandøren gældende for 11 år fra systemovertagelse (2013).
- køb af fysiske rejsekort
- den central rejsekortorganisation, som står bl.a. står for projektudviklingen, markedsføring mv.

Som nødvendig opstartskapital, finansieres Rejsekort A/S og det fælles udviklingsarbejde gennem tegning af aktier og ved at de tilsluttede trafikelskaber indskyder lånekapital, som forrentes og tilbagebetales. Tilbagebetaling sker på baggrund af indtægter til Rejsekort A/S, som kommer via en betaling for rejsekortrejserne. Trafikelskaberne betaler her en fast pris pr. rejse og en procentdel af omsætningen.

4.3 Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet

Rejsekort A/S har i 2005 skrevet kontrakt med East West Aps. East-West er et leverandørkonsortium, der i perioden frem til 2011 bestod af det franske selskab Thales e-Transactions CGA (Thales) og Accenture Denmark I/S (Accenture). Thales er en førende leverandør af smart-card baserede rejsekortsystemer. Thales og Accenture indgår også p.t. i et konsortium om levering af et rejsekortsystem til Holland. I 2011 overtog Thales Accentures aktiviteter i East West, i fuld forståelse med Rejsekort A/S. Med en aktør mindre, har ændringerne haft en mærkbar effekt på fremdriften i projektet.

I mellem Rejsekort A/S og trafikelskaberne er der tre aftalekomplekser, der regulerer samarbejdsprojektet. Det drejer sig om Aktionæroverenskomsten, Tilslutningsaftalen og Back to Back aftalen.

Aktionæroverenskomsten

Aktionæroverenskomsten regulerer de indbyrdes forhold mellem ejerne af selskabet, herunder ejernes indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Det er også fastlagt i aktionæroverenskomsten, at Rejsekort A/S hverken skal have gæld eller et stort indestående. Indskud af aktiekapital og lånekapital overføres derfor løbende i forhold til likviditetsbehovet hos Rejsekort A/S. Aktionæroverenskomsten indeholder også bestemmelser omkring direktion, bestyrelse, evt. nye aktionærer mv.

Det forudsættes i rejsekortsamarbejdet, at alle offentligt ejede trafikelskaber bliver aktionærer. Der er mulighed for at blive tilsluttet samarbejdet som bruger, men det eksisterer for at kunne give fleksible tilslutningsmuligheder for private selskaber, som eksempelvis togoperatøren Arriva eller busselskabet Abildskou. Med hensyn til Midttrafiks eventuelle tilslutning, kan der henvises til de berettigede forventninger fra de øvrige trafikelskaber om, at Midttrafik indgår på lige og solidariske vilkår med de øvrige trafikelskaber, herunder bidrager til at sikre det nødvendige kapitalgrundlag for rejsekortprojektet.

Aktiekapitalen udgør primo 2011: 269,1 mio. kr., og er fordelt mellem aktionærene:

- 50,1 % DSB
- 32,1 % Movia
- 8,0 % Metroselskabet
- 4,4 % Sydtrafik
- 4,4 % NT
- 1,0 % Midttrafik

Ved fuld tilslutning af alle selskaber, vil aktieposternes størrelse afspejle parternes størrelse i forhold til rejse- og omsætningstal. Midttrafiks aktuelle aktieandel svare til den aktivitet med buskørsel, som finder sted i Horsens og Hedensted området, og som tidligere var en del af Vejle Amts Trafikelskab.

Det er samme fordelingsnøgle der bruges vedrørende indskud af lånekapital. Det samlede optagne lån var primo 2011 i alt 458,7 mio. kr.

Ved tilslutning til rejsekortsamarbejdet som aktionær er det Midttrafik, som bliver part og medejer i rejsekortselskabet, og dermed bliver den ansvarlig myndighed med hensyn til rettigheder og pligter.

Tilslutningsaftalen

I Tilslutningsaftalen er det specificeret, hvorledes reglerne for samarbejdet mellem trafikskabet og Rejsekort A/S er fastlagt. Heri fremgår de afgifter som trafikskaberne skal betale for benyttelse af systemet, de honorarer, som trafikskaberne modtager for distribuering af kort, samt de indbyrdes afregninger mellem trafikskaberne, som skal afløse de eksisterende provisionsaftaler. Under tilslutningsaftalen er det ligeledes fastlagt, hvorledes samarbejdet omkring markedsføring, salgsorganisation, kommunikation, mv. skal reguleres.

Ved beslutning om at indføre rejsekort i Midttrafik, er det Midttrafik, der underskriver tilslutningsaftalen, og står som ansvarlig overfor myndighed overfor Rejsekort A/S.

Back-to-back aftale

Det grundlæggende princip for Back-to-back-aftalen er, at trafikskaberne skal have samme retsstilling i forhold til Rejsekort A/S, som Rejsekort A/S har i forhold til leverandøren East-West. Aftalen indgås mellem det enkelte trafikskab og Rejsekort A/S og beskriver Rejsekort A/S's og trafikskabernes gensidige forpligtelser i forbindelse med køb, drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, herunder også tidsfrister, kommunikationsgange mv.

Trafikskabet køber således udstyret af Rejsekort A/S. Det er alene trafikskabet, der hæfter for udgiften. Dette bevirker, at Rejsekort A/S ikke risikerer at indkøbe udstyr, som der ikke efterfølgende bliver behov for i de enkelte trafikskaber.

Ved fuld tilslutning til rejsekortsamarbejdet, vil Midttrafik eje det indkøbte udstyr.

4.4 Status for rejsekortprojektet

Rejsekortet er indtil nu forsinket ca. 4 år. Det skyldes overvejende manglende levering fra leverandørens side. Siden 2005 er der indgået 5 tillægsaftaler. Den oprindelige kontraktpris er fastholdt, men hvor Rejsekort A/S har opnået kompensation og yderligere funktionalitet, særligt gennem den seneste tillægsaftale 5, som blev indgået i december 2010.

I Rigsrevisionens beretning om Rejsekortprojektet fra juni 2011 er der rejst en kritik af Rejsekort A/S' risikostyring og håndtering af de manglende leverancer, men rapporten konkluderer også, at der med de seneste års reorganisering af projektet, bedre håndtering af samarbejdet med leverandøren, og med den seneste tillægsaftale er skabt et godt grundlag for at nå de ønskede mål. Målet er, at rejsekortet kan bruges landsdækkende fra udgangen af 2012, og at de sidste dele af systemet – primært fastprisprodukt – leveres i 2014.

Med den seneste tillægsaftale, er der nu for alvor kommet gang i udrulningen. Efter en længere årrække med pilotdrift, kan kunderne i dag bruge rejsekort i Vestsjælland og på togstrækninger i Sydsjælland. Der er i august 2011 foretaget en "stille åbning" for brug af rejsekort mellem alle stationerne i Vest- og Sydsjælland og Østerport st. og på bybuslinje 3A i hovedstaden. I Nordjylland har NT og DSB åbnet for prøvedrift på enkelte bus- og togstrækninger, og i efteråret 2011 udvides rejsekort til hele Stor-Aalborg og alle stationer. I NT.

Pr. 15. oktober 2011 er der udstedt over 50.000 rejsekort, og der er indtil videre benyttet rejsekort på over 1 mio. rejser.

Som særlig milepæl indførtes rejsekort 24. oktober 2011 i tog og busser i hele Sydsjælland. Samtidig kan de eksisterende rabatkortprodukter i området ikke længere benyttes. Ligeledes åbnes for brug af rejsekort på alle stationer på Sjælland.

I starten af 2012 åbnes efter planen for prøvedrift af rejsekort mellem alle stationer i landet. Dette inkluderer også alle stationer i Midtjylland, hvor præinstallationsarbejdet er gennemført eller aktuelt er i gang. I løbet af 2012 ventes rejsekort taget i brug i de restende busser i hovedstaden, i hele Nordjylland, og der åbnes for prøvedrift i Sydtrafiks område.

Sigtepunktet er, at rejsekortet kan bruges i hele landet fra udgangen af 2012, med undtagelse af de områder, som ikke er tilsluttet.

4.5 Beslutningsprocessen i Midttrafik

Bestyrelsen for Midttrafik har tidligere besluttet, at Midttrafik er positiv i forhold til at indføre rejsekort, men ønsker først at tage endelig stilling, når rejsekortsystemet har vist at det virker i stor skala, og når der kan opnås bred opbakning blandt Midttrafiks bestillere. Bestyrelsen har ligeledes peget på et muligt tidspunkt for en fornyet høring, når rejsekortet virker i hele Vest- og Sydsjælland, og at det er på vej i resten af landet.

Midttrafiks administration har gennem 2011 været i dialog med bestillerne på både politisk og administrativt niveau, hvor et oplæg til en beslutningsprocesplan omkring fuld tilslutning er blevet drøftet. I oplægget indgår, at Bestyrelsen for Midttrafik behandler spørgsmålet om fuld tilslutning, når rejsekortet med succes er indført i fuld drift i Vest- og Sydsjælland med op til 75.000 kunder, og at udrulningen i hovedstaden, i Nordjylland og for togrejser forløber efter planen.

Hvis den eksisterende udrulningsplan holder, vil forudsætningerne være opfyldt som grundlag for en høring blandt bestillerne omkring årsskiftet 2011/12, med efterfølgende behandling i Bestyrelsen for Midttrafik i starten af 2012. Ved evt. beslutning om tilslutning på dette tidspunkt, er det administrationen vurdering, at der vil gå mellem 1½ - 2 år, før rejsekortet i 2014 er fuldt udrullet i busser og lokalbaner i det Midtjyske område.

Med en beslutning i 2012 om tilslutning, vil Midttrafik arbejde for at indgå aftaler med DSB/Arriva, NT og Sydtrafik, med henblik på at sikre kunderne mindst mulige gener i overgangsperioden. Hvis Midttrafik beslutter ikke at indføre rejsekort, vil takstsamarbejdet indenfor Bus & Tog kun omfatte rejser på kontantbilletter.

5 De økonomiske konsekvenser ved tilslutning til rejsekortprojektet

I de følgende afsnit belyses de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortprojektet.

5.1 Forudsætninger

Beregningen af de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning er gennemført med udgangspunkt i følgende hovedforudsætninger:

- Fuld tilslutning til rejsekortprojektet som aktionær sker i første halvdel af 2012. Rejsekortsystemet og installation overdrages efter kontrakten til Midttrafik 18 måneder efter tilslutning. For kunderne kan rejsekortet tages i brug i første halvdel af 2014.
- Business casen tager ikke højde for hidtil afholdte udgifter til rejsekortprojektet knyttet til VAT-delen. Dette kan først blive afklaret sammen med en beslutning om fuld tilslutning.
- Der er ikke indregnet en omsætningseffekt på grund af øget tilgængelighed og mindre snyd, eller på grund af driftsoptimering med indførelse af rejsekort.
- I tidligere business cases var der forudsat udstyr i alle busser der kører i Midttrafik, hvilket var op til 1.000 busser. I den aktuelle business case er det forudsat, at der installeres rejsekortudstyr på lokalbanerne og i busserne på alle regionale ruter, i alle bybussystemer, og på enkelte lokale ruter. Der skal ikke udstyr i kommunale skolebusruter og på lokalruter med et relativt svagt indtægtsgrundlag. Det betyder, at der nu forudsættes udstyr i 700 busser.
- Oplysninger om indskud af aktie- og lånekapital, investering i udstyr, drifts- og vedligeholdelsesudgifter til det centrale og decentrale udstyr er leveret af Rejsekort A/S. Oplysninger er et øjeblikbillede af Midttrafik forventede udgifter til Rejsekort A/S.

Hvis ikke andet fremgår, er alle priser inklusiv moms.

Specifikke forudsætninger fremgår under de enkelte afsnit. De forskellige udgifts- og økonomiområder er i det følgende grupperet i hhv. investering, drift og afledte mindre udgifter og nye opgaver.

5.2 Investeringsudgifter

5.2.1 Aktiekapital

Som tidligere omtalt, skal aktionærene tilføre nødvendig arbejdskapital i form af indskud af aktiekapital og lånekapital. Størrelsen af de enkelte aktionærers kapitalindskud er reguleret i aktionæroverenskomsten.

I Tabel 1 fremgår en samlet udgift for Midttrafik på 57,7 mio. kr. til indskud af aktiekapital ved fuld tilslutning. Her indgår den ekstra kapitaltilførsel, som er godkendt af alle parter bag rejsekort A/S i foråret 2011.

Tabel 1. Årsfordelt finansieringsbehov – aktiekapital.

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | I alt |
|------------------------|------|------|------|------|------|-------|
| Aktieerhvervelse | 40,7 | 17,0 | | | | 57,7 |

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2011-2028. 17.06.11

Aktionæroverenskomsten står overfor en revision i 2011/2012. Det kan forekomme, at der her vil ske justeringer omkring indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Aktiernes kursudvikling og eventuel udbytte, er ligeledes et tema i forhandlingerne om ny aktionæroverenskomst. Udbytte af aktier indgår ikke i denne business case.

5.2.2 Lånekapital

Ved fuld tilslutning er Midttrafik forpligtet til at indskyde kapital i form af ansvarlige lån til Rejsekort A/S på 56,5 mio. kr. Lånet overføres i takt med behovet for likviditet hos Rejsekort A/S.

De nærmere forhold omkring tilbagebetaling af de ansvarlige lån er ligeledes reguleret i aktionæroverenskomsten. Som udgangspunkt vil lånene være tilbagebetalt 8 år efter endelig systemovertagelse, som forventes af ske i 2013-14. Forrentningen sker på grundlag af Cibor 12 måneders rentesatsen tillagt 1 %.

Tabel 2. Årsfordelt finansieringsbehov – lånekapital.

| Mio. kr. (2011priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | I alt |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|-------|
| Indskud af ansvarlig lånekapital | 56,5 | | | | | 56,5 |

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2011-2028. 17.06.11

5.2.3 Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.

I forbindelse med tilslutning til Rejsekortet, skal Midttrafik investere i forskelligt udstyr. Dette omfatter både udstyr i busser, tog, perroner, garageanlæg og salgsudstyr til salgssteder. En kort beskrivelse af udstyret fremgår af Bilag B.

De udstyrslistes, som ligger til grund for denne business case beror på et foreløbigt overslag. Opgørelse af de konkrete udstyrmængder skal kvalificeres på baggrund en gennemgang af busser og busruter i dialog med bestillerne. Ligeledes skal mængden af udstyr på salgssteder vurderes ud fra en ny salgsstrategi, tilpasset indførelse af rejsekort.

Tabel 3 viser et samlet finansieringsbehov på 105,7 mio. kr. til køb af rejsekort udstyr til busser, i garager, på salgssteder mv. Der indgår ligeledes reservedele og udgifter til at få udført installationen.

Tabel 3. Årsfordelt finansieringsbehov – indkøb af rejsekortudstyr.

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | I alt |
|----------------------------|------|------|------|------|------|-------|
| Køb af rejsekortudstyr mm. | 51,0 | 52,5 | | 2,2 | | 105,7 |

Kilde: Rejsekort A/S. Betalingsplan Maj 2011

Betalingen af udstyr følger en betalingsprofil fastsat i kontrakten med leverandøren, hvor ca. halvdelen af betalingen falder ved henholdsvis bestilling og ved levering/installation, mens et mindre beløb falder ved ophør af garantiperiode.

På grund af bortfald af rabat ved tidligere tilslutning, er udgifterne i faste priser til køb af udstyr steget, sammenlignet med Business case 2009.

5.2.4 Lokalbanelne

Hvor det kundevedte udstyr på lokalbanestationerne er medregnet i foregående afsnit, vil der være særskilte udgifter til klargøring (præinstallation) af rejsekort på Odderbanen og Lemvigbanen. Det drejer sig om projektforberedelse, gravearbejde og trækning af kabler, tilslutning til strømforsyning, kommunikation mv. Det anslås, at installationsarbejdet i gennemsnit koster 125.000 kr. pr. etablering. Der forudsættes præinstallation på 34 stationer og standsningssteder med en samlet udgift til 4,3 mio. kr. Dette skal betales af Region Midtjylland, som er finansieringsmyndighed.

I rejsekortprojektet er der ikke udviklet en udstyrsløsning til installation i selve togene på f.eks. mindre lokalbaner. Der kan stilles spørgsmålstegn ved, om der skal etableres en stationsløsning på Lemvigbanen på grund af relativt få kunder og begrænsede passagerindtægter. Rejsekort A/S har undersøgt mulighederne for en alternativ løsning for at bruge rejsekort på Lemvigbanen, som ikke er en stationsløsning. De har skitseret en "Skinnebusløsning" på idéplan. Det er skønnet til at koste ca. 800.000 kr. til udstyr og installation for tre togsæt, men der kan forventes yderligere udgifter til særligt design og ekstrainsallation. En "skinnebusløsning" skal i givet fald godkendes hos relevante jernbanemyndigheder. Det forudsættes, at togføreren ikke kan yde kundeservice under kørslen. Det betyder, at selvbetjening ved køb af kontantbilletter fastholdes som nu, og kunder med et rejsekort vil ikke kunne medtage andre rejsende på kortet, som i øvrige tog og busser, hvor gruppe check ind er muligt. Skinnebusløsningen skal afdækkes nærmere.

Tabel 4. Finansieringsbehov for præinstallation på lokalbanerne

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | I alt |
|------------------------------|------|------|------|------|------|-------|
| Installation vedr. stationer | 4,3 | | | | | 4,3 |

En vurdering af behovet og en strategi for installation af udstyr på lokalbanestationer, skal fastlægges sammen med Region Midtjylland.

5.2.5 Udgifter til internt projekt

Intern projektorganisering

Planlægning og implementering af et så stort og gennemgribende projekt som rejsekortet kan ikke gennemføres med Midttrafiks eksisterende organisering og ressourcer. Det forudsættes, at der for en 4-årig periode etableres en særskilt rejsekort-projektorganisation. Opgaven med implementering af rejsekort kan sidestilles med letbaneprojektet i Østjylland, hvor der er etableret et særskilt sekretariat og en anlægsorganisation, grundet opgavens omfang og kompleksitet.

I de selskaber, hvor rejsekortet er ved at blive indført, er der etableret særskilte projektorganisationer. Hos Movia er der for 2011 budgetteret med 25 ekstra årsværk til Projekt Rejsekort. Med diverse administrationsomkostninger skønnes udgiften til de 25 ekstra årsværk at være 12,5 mio. kr. pr. år. Hertil kommer udgifter til konsulentbistand, borgermødeaktivitet og andre projektrelaterede omkostninger. Samlet skønnes Movias udgifter til særskilt projektorganisation af være mellem 15 og 20 mio. kr. for 2011.

Eksempler på konkrete opgaver som forudsættes løst af rejsekortprojektsekretariatet:

- Afdækning af behov for og placering af rejsekortudstyr i Midttrafiks samlede område.

- Planlægning og afvikling af udstyrsinstallation, test og godkendelse. Opfølgning og korrektion ved afvigelser.
- Afklare, beskrive og sikre implementering af alle relevante forretningsgange ved brug af rejsekortet, bl.a. i forbindelse med kortdistribution, information og kundesupport, kundeklager, opgaver for busselskaberne, cash-flow, debitor/kreditorstyring etc.
- Driftsplaner og løbende driftsstatus. Håndtering af driftsproblemer. Driftsanalyser.
- Markedsføring og salgsstrategi.
- Levering af køreplan- og takstdata.
- Koordinere og tilbyde uddannelse til chauffører, salgs- og administrativt personale.
- Sikre erfaringsopsamling og dokumentation.
- Sikre relevante koblinger mellem rejsekortsystemet og de eksisterende edb-systemer, herunder økonomisystemerne.
- Deltage i relevante arbejdsgrupper på tværs af trafikelskaberne samt med Rejsekort A/S og Bus & Tog, eksempelvis arbejdsgrupper vedrørende projektudrulning og økonomi.
- Håndtering af kontraktmæssige spørgsmål mv. i forhold til Rejsekort A/S.
- Taskforce i forhold til forventede massive kundehenvendelser i en opstartsperiode.
- Direktions- og ledelsesbetjening.

De nævnte opgaver vil som udgangspunkt ligge i eller blive koordineret af projektsekretariatet i Midttrafik. Der vil imidlertid være behov for et tæt samspil med den øvrige del af Midttrafiks organisation, for at sikre en nødvendig videns udveksling, overlevering af opgaver og procedurebeskrivelser.

Erfaringen fra Movia er, at implementeringen af et projekt som rejsekortet, forudsætter projektmedarbejdere med særlige kompetencer. Det omfatter styring af store projekter, driftsopfølgning, tekniske kompetencer, forandringsledelse, krisehåndtering og kommunikation, uddannelsesplanlægning mv.

Målt på forventede køreplantimer i 2011, er aktiviteten i Midttrafik 45 % af Movias. Direkte overført vil det betyde en udgift til projektsekretariat i Midttrafik på 7-9 mio. kr. om året i perioden for implementeringsprojektet. Det er vurderet, at der til opgaver og bemandingen af projektsekretariatet i Midttrafik vil være en samlet udgift på 13 mio. kr. for perioden 2012-2015. Der er lidt over 3 mio. kr. om året i gennemsnit over fire år. Det er lavt sat, og det vil være genstand for yderligere kvalificering.

Frikøb af busser ved installation

Ved indførelse af rejsekort, er det forudsat i Business casen, at 700 busser skal have installeret rejsekortudstyr. Det er nødvendigt at tage busserne ud af driften, for at de kan få installeret udstyret på en særlig installationsgarage. I Midttrafiks kontrakter med leverandørerne fremgår det omkring et muligt fremtidigt rejsekort, at leverandørens dokumenterede meromkostninger afholdes af Midttrafik.

Hos Movia og NT er leverandørerne kontraktlig forpligtet til at stille busserne til rådighed, hvormed der ikke kan drages direkte paralleller i forhold til prisfastsættelse. I NT har det været praksis, at bussen er stillet til rådighed én dag mellem kl. 06.00 og 18.00 til installation af udstyr.

Der vil ligeledes være udgifter til erstatningsbusser og til kontrol og gennemgang af færdiginstallerede busser. Det er mest hensigtsmæssigt at kontrollen udføres af et eksternt professionelt firma på vegne af Midt-

trafik. Til frikøb af busser ved installation af rejsekortudstyr og til kontrol er der en skønnet udgift på 6 mio. kr. i 2013.

Uddannelse af chauffører og administrativt personale hos busselskaberne

Til supplement af den uddannelse, som er en del af den samlede rejsekortpakke ("train the trainee"), er der behov for uddannelse og kursusvirksomhed i relation til et meget bredt udsnit af Midttrafiks medarbejdere og samarbejdspartnere. Det drejer sig blandt andet om kursusvirksomhed i forhold til chauffører, busselskaber, salgspersonale og i administrationen. Chaufføruddannelsen skønnes i et væsentligt omfang at kunne blive afholdt inden for de muligheder for efteruddannelse, som typisk ligger i kontrakterne med de enkelte vognmænd. Movia har valgt at gennemføre chaufføruddannelsen i samarbejde med AMU-centrene, og en tilsvarende model forudsættes anvendt i Midttrafik. Det skønnes, at der vil være udgifter på i alt 4 mio. kr. til uddannelse.

Tilretning af edb-systemer, opkoblinger m.v.

I forbindelse med rejsekortprojektet vil der være behov for tilretning af eksisterende edb-systemer, og for nyetablering af systemer, programmer og adgang til brug af fællesprogrammer.

Der skal ske særskilt ændring af det fælles planlægnings- og administrationssystem (Trapeze), som foretager administration og planlægning vedrørende køreplaner og entreprenører for alle trafikselskaber uden for Sjælland. Der er tale om, nye moduler til udtræk af takst – og køreplandata, og en udvidelse omkring busregistrering.

Rejsekortsystemet leverer en meget stor og detaljeret mængde data. Der er allerede etableret et fælles data warehouse (Bus og Tog Rejsedata), som efterbearbejder rejseoplysningerne, i første omgang med henblik på indtægtsdeling i og mellem trafikselskaberne. Det vil blive overvejet på sigt, om enheden skal levere andre typer rapporter og analyser. Da DSB og Movia selv har data warehouses, må det forventes at Midttrafik ved tilslutning også skal være i stand til at behandle data, bl.a. til analyser, til optimeringer på drifts- og køreplanområdet, til målrettet markedsføring mv. Derfor for der også forventes udgifter til indkøb af edb-baserede analyseværktøjer.

Der vil desuden være udgifter til opkoblinger og indkøb af licenser, bl.a. til KMD/Rejsedata, og Cowi/Bus & Tog Provenumodellen. De samlede merudgifter som engangsudgift til edb-systemer m.v. skønnes at være i størrelsesordenen i alt 5 mio. kr.

Supplerende indkøb af udstyr

Ved siden af det udstyr som leveres via Rejsekort A/S, vil der være behov for enkelte yderligere indkøb af udstyr som følge af indførelse af rejsekort.

For det første skal der foretages indkøb af nye håndterminaler til billet- og trafikkontrollørerne til skanning af rejsekort mm. Model og indkøbsaftale håndteres indenfor et samarbejde mellem DSB og trafikselskaberne. Her skønnes udgifter til nye terminaler for 1,5 mio. kr.

Udstyr til salg på store salgssteder indgår i den overordnede pulje til investering af udstyr. Afhængig af Midttrafiks salgsstrategi i forhold til rejsekortet, forventes opretholdt og evt. etableret nye agentsalgssteder, hvor det er hensigtsmæssigt. Til det formål, har Movia fået udviklet en webbaseret kiosksalgsmaskine

(Rosalina), som Midttrafik også kan anvende efter nærmere aftale. Til indkøb af enheder afsættes 1,5 mio. kr. Samlet er der afsat 3 mio. kr. til supplerende indkøb af udstyr.

Information og markedsføring.

Som et af de sidste områder, hvor rejsekortet tages i brug, kan Midttrafik drage fordel af den samlede markedsførings- og informationsindsats som er gennemført i resten af landet. Det betyder, at når rejsekortet kommer til Midtjylland, vil der på det pågældende tidspunkt være et vist overordnet kendskab til produktet blandt Midttrafiks kunder. Der vil dog til stadighed være brug for en særlig indsats, som blandt andet orienterer kunderne om de særlige ændringer i forholdet mellem kunde og Midttrafik, som rejsekortet vil give anledning til, så som ændring af informationskanaler, ændrede forretningsgange med hensyn til anskaffelse og betaling af rejsehjemmel, overgangsbestemmelser mv. Der vil endvidere være behov for en særskilt informationsindsats i forhold til busselskaber, chauffører og salgspersonale. Der er skønnet en samlet merudgift til markedsføring på 3 mio. kr.

Samlede projektudgifter

Sammen med en reserve på 4 mio. kr. til uforudsete projektudgifter, fremgår det i tabel 5, at der er et skønnet et forbrug på 38 mio. kr. over en fireårig periode til det interne projekt i Midttrafik med at indføre rejsekort.

Tabel 5. Udgifter til internt projekt

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | I alt 2012-15 |
|---|-------------|-------------|------------|------------|------------------|
| Rejsekortsekretariat, task force mv. | 3,0 | 4,0 | 4,0 | 2,0 | 13,0 |
| Frikøb af busser, kontrol af installation | | 6,0 | | | 6,0 |
| Uddannelse, chauffører, salgspers. mv. | | 4,0 | | | 4,0 |
| Tilretning af IT, opkobling mv. | 3,0 | 2,0 | | | 5,0 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 3,0 | | | | 3,0 |
| Information og markedsføring | | 3,0 | | | 3,0 |
| Diverse udgifter | 2,0 | 2,0 | | | 4,0 |
| I alt for året | 11,0 | 21,0 | 4,0 | 2,0 | 38,0 |

5.3 Driftsudgifter

5.3.1 Udgifter til det centrale og det decentrale udstyr

Tabel 6 viser de samlede årsfordelte drifts- og vedligeholdelsesudgifter for Midttrafik ved eventuel fuld tilslutning. I fuld drift skal der årligt overføres over 33 mio. kr. til rejsekortselskabet. Udgifterne er fordelt på rejseafgifter og omsætningsafgifter vedrørende det centrale datasystem, som Rejsekort A/S står for, samt på udgifter til drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, dvs. det udstyr som benyttes i Midttrafiks område.

Rejse- og omsætningsafgifterne aftales mellem aktionærerne. Til grund for denne business case er der en rejseafgift på 33,36 øre pr. rejse samt en omsætningsafgift på 1,115 %. Udgifterne til drift og vedligehold af det centrale og decentrale udstyr er beregnet af Rejsekort A/S.

Tabel 6. Årsfordelt finansieringsbehov – drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Gms. efter 2016 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------|
| Det centrale udstyr: | | | | | | |
| Rejseafgift | | 2,2 | 20,5 | 22,1 | 22,1 | 22,1 |
| Omsætningsafgift | | 0,7 | 6,1 | 6,6 | 6,6 | 6,6 |
| Det decentrale udstyr: | | | | | | |
| Vedligeholdelse i garantiperioden | | 0,9 | 3,6 | 4,0 | | |
| Vedligeholdelse efter garantiperioden | | | | | 4,9 | 4,9 |
| I alt | | 3,8 | 30,2 | 32,7 | 33,6 | 33,6 |

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2011-2028. 17.06.2011

Det bemærkes, at der i de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter indirekte er en udgift til afskrivning/genanskaffelse. Det skyldes, at det er systemleverandøren East-West, som i henhold til kontrakten har ansvaret for, at systemet løbende vedligeholdes og ajourføres i en 11-årig periode, så det på et givet tidspunkt kan honorere de funktionskrav m.v., som er aftalt mellem East-West og Rejsekort A/S. Dette forhold er væsentligt ved vurdering af de relativt høje driftsomkostninger.

5.3.2 Øvrige faste udgifter som følge af rejsekort

Som omtalt i afsnit 5.2.5 er der etableret et fælles data warehouse - Bus & Tog Rejsedata. I budget 2012 er Midttrafiks andel 590.000 kr. Med planer for udbygning af opgaverne, skønnet en årlig udgift efter 2012 på 1,0 mio. kr.

Tabel 7 Årsopdelt finansieringsbehov – Bus &Tog Rejsefakta

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Gms. efter 2016 |
|------------------------|------|------|------|------|------|-----------------|
| Bus og Tog Rejsefakta | 0,6 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

Kilde: Midttrafik

5.3.3 Distributionsafgifter og distributionshonorar.

Rejsekort A/S opkræver en betaling fra trafikskaberne, som skal dække udgifterne til markedsføring, salg og distribution m.v. af det fælles rejsekort. Opkrævningen sker i form af en distributionsafgift. Afgiften er fastsat til 2,8 % af de enkelte trafikskabers omsætning på rejsekortet.

Den part som faktisk udfører arbejdet vedrørende markedsføring, salg og distribution m.v. modtager modsvarende en honorering i form af et distributionshonorar. Distributionshonoraret fastsættes i tilslutningssaftalen, hvor der hidtil har været anvendt differentierede honorarsatser – den største procentandel ved betjent salg og mindste for selvbetjening over nettet.

Det er meget vanskeligt at forudsige, hvad Midttrafik ved indførelse af rejsekort skal hhv. betale og modtage omkring distribution. Det afhænger helt af parternes forventninger til salg af kort og optankning gennem forskellige typer salgskanaler.

I forbindelse med den ventede revision af aktionæroverenskomsten og herunder tilslutningssaftalen i efteråret 2011, er en ændring af honorarsatserne et centralt emne.

Tabel 8 viser et skøn over effekten for Midttrafik mellem distributionsafgifter og -honorarer. Skønnet afspejler en forventning om, at en stor del af salg af rejsekort og optankning i Midttrafiks område vil ske gennem DSB/Arrivas salgsnet som er etableret, før der indføres rejsekort i Midttrafiks busser. Det skønnes, at effekten for Midttrafik er en nettobetaling på 5 mio. kr. i 2014, faldende til en nettobetaling på 1 mio. kr. efter 2016, i takt med at nye kunder benytter Midttrafik salgsnet eller knytter sig til Midttrafik ved indgåelse af en betalingstale via rejsekortbutikken på internettet.

Tabel 8. Distributionsafgifter/distributionshonorarer (nettoudgift) – årsfordelt.

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Gms. efter 2016 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------|
| Distributionsafgifter/honorarer | | | 5.0 | 4.0 | 2.5 | 1.0 |

5.4 Afledte mindre udgifter og nye opgaver

Ud over de direkte udgifter til indførelse af rejsekort som er gennemgået i afsnit 5.2 og 5.3, vil der være en række afledte effekter – f.eks. reducerede udgifter eller helt bortfald af opgaver som følge af indførelse af rejsekort. Der vil også være nye opgaver, som skal løses.

Besparelser vedrørende det eksisterende system

Når rejsekortet er fuldt indført i Midttrafik vil de eksisterende billetsalgssystemer blive udfaset. Det vil give en samlet driftsbesparelse på 4 mio. kr. årligt.

Kundeservice og betjent salg

Det indgår som en del af rejsekortkonceptet, at kunderne vil have mindre behov for service ved et betjent salgssted. Kunderne vil have mulighed for at være 100 % selvbetjente gennem internetservice, eller de kan henvende sig på betjente salgssteder eller kontakte et rejsekortkundecenter på telefon.

Det skønnes, at der – ud fra en ny tilpasset salgsstrategi - på sigt vil kunne opnås besparelser på 2 mio. kr. årligt i tilskud til drift af salgssteder. Det kan ske ved at lukke svagt benyttede salgssteder og professionalisere de tilbagevendende salgssteder, - eventuelt suppleret med nye agentsalgssteder som provisionsaflynes. Salg af rejsekort gennem kommunernes borgerservicecentre kan også overvejes.

I en overgangsfase vil der til gengæld være et styrket behov for kundeservice som følge af det særlige informationsbehov, som kunderne vil opleve i forbindelse med overgangen til rejsekort. Af den grund er der skønnet en tilførsel på 1.0 mio. kr. det første år til opgaven, hvormed besparelseeffekten først er gældende fra 2016.

Trafiktællinger og indtægtsfordeling.

De data som registreres ved kundernes brug af rejsekortet vil i princippet overflødig gøre behovet for passagertællinger, rejsehjemmel- og rejsehyppighedsundersøgelser. På dette område kan der opnås en besparelse på årligt 0,5 mio. kr. fra og med 2015.

Klippekort og periodekort.

Ved overgangen til rejsekortet forventes klippekort og periodekort udfaset efter 3 måneder eller ½ år. Visse kort - eksempelvis skolekort - skønnes dog umiddelbart at blive opretholdt. Samtidig med udfasningen af de

eksisterende klippekort og periodekort, vil der være en mindre udgift til trykning, administration, distribution mv. Det skønnes til 1 mio. kr. om året.

Salgsprovision

Selvom salget af klippekort og periodekort bortfalder, vil der fortsat være salgsgenter som sælger rejsekort og hos enkelte vil der også være mulighed for lægge penge på kortet. Omsætningen ventes at falde markant hos de eksterne salgsgenter, hvormed provisionsbetalingen bliver reduceret. Der forventes en mindre udgift til salgsprovision på 3,5 mio. kr. året.

Nye opgaver

Indførelse af rejsekortet vil der være områder, hvor der er behov for at løse nye opgaver. Det drejer sig særligt om funktioner vedrørende økonomi, data og driftskoordinering, hvor der skønnes en udgift på 1 mio. kr. årligt.

Letbanen

I denne business case, er det ikke vurderet, hvilke rejsekortrelaterede udgifter der er forbundet med etablering af Letbanen i Østjylland. Dette vil administrationen gå i gang med, når der er truffet en politisk beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet.

Tabel 9 viser det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende afledte mindre udgifter og nye opgaver.

Tabel 9 Årsfordelt finansieringsbehov – mindre udgifter og nye opgaver.

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Gms. efter 2016 |
|---------------------------------------|------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|
| Driftsudgifter af eksisterende system | | | -2,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 |
| Kundeservice og betjent salg | | | 1,0 | -1,0 | -2,0 | -2,0 |
| Trafiktællinger og analyser | | | | -0,5 | -0,5 | -0,5 |
| Klippekort og periodekort | | | -0,5 | -1,0 | -1,0 | -1,0 |
| Sparet salgsprovision | | | -2,0 | -3,5 | -3,5 | -3,5 |
| Nye opgaver | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| I alt | | 1,0 | -2,5 | -9,0 | -10,0 | -10,0 |

5.5 Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.

Det samlede årsfordelt likviditetsbehov er angivet i tabel 10. De angivne beløb svarer til den udgift som ville være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter ved indførelse af rejsekort betales **kontant**. Nederst i tabellen vises kontantbetalingen, hvor tilbagebetalingen af ansvarlige lån er indregnet.

Tabel 10. Samlet årsfordelt likviditetsbehov for hele Midttrafik ved indførelse af rejsekort
– ved fuld kontantbetaling

| Mio. kr. (2011-priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Gms. efter 2016 | I alt 2012-28 |
|---------------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|------------------|
| Aktiekapital | 40,7 | 17,0 | | | | | 57,7 |
| Lånekapital | 56,5 | | | | | | 56,5 |
| Køb af rejsekortudstyr | 51,0 | 52,5 | | 2,2 | | | 105,7 |
| Installationsarbejde på stationer | 4,3 | | | | | | 4,3 |
| Udgifter til internt projekt | 11,0 | 21,0 | 4,0 | 2,0 | | | 38,0 |
| Drifts- og vedligeholdelsesudgifter | | 3,8 | 30,2 | 32,7 | 33,6 | 33,6 | 504,7 |
| Bus & Tog Rejsedata | 0,6 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 16,6 |
| Distributionsafgifter / honorarer | | | 5,0 | 4,0 | 2,5 | 1,0 | 23,5 |
| Øvrige udgifter og indtægter | | 1,0 | -2,5 | -9,0 | -10,0 | -10,0 | -140,5 |
| I alt | 164,0 | 96,2 | 37,7 | 32,9 | 27,2 | 25,7 | 666,5 |
| Forrentning af ansvarlig lånekapital | | | -1,1 | -5,7 | -5,1 | -11,5 | -73,5 |
| I alt inkl. forrentning af lån | 164,0 | 96,2 | 36,6 | 27,2 | 22,0 | 14,2 | 592,9 |

5.6 Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering

Indenrigsministeriet har givet trafikselskaberne i rejsekortsamarbejdet dispensation i forhold til de almindelige kommunale lånebestemmelser. Dispensationen betyder, at trafikselskaberne må optage lån på op til 75 % af deres investeringsudgifter i forbindelse med rejsekortprojektet uden samtidig at skulle foretage deponering. Der kan optages lån til både system og udstyr, men også til selskabernes egne udgifter til projektorganisering, markedsføring, uddannelse mv. De resterende 25 % af investeringsomkostningerne skal betales kontant. DSB og Metroselskabet har mulighed for at låne 100 procent af investeringen, bevilliget via Folketingets Finansudvalg.

Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark har i juni 2011 rettet en fælles henvendelse til Indenrigsministeriet, med ønsker få hævet grænsen for lånefinansiering af investeringsudgifterne til rejsekortsystemet fra de nuværende 75 % til 100 %, således at alle selskaberne i rejsekortprojektet er stillet lige. Midttrafik har i september sendt et tilsvarende brev til Indenrigsministeriet, med anmodning om en forhåndsgodkendelse på en 100 % låneramme uden krav om deponering, til brug i den videre proces omkring tilslutning. Der ventes svar i slutningen af 2011.

I tabel 11 er der opstillet et eksempel på, hvad det vil koste Midttrafik, at tilslutte sig rejsekort, med en delvis lånefinansiering. Konkret forudsættes det, at Midttrafik i 2012 kan lånefinansiere 75 % af indskud af aktie- og lånekapital, køb af rejsekortudstyr samt udgifter til eget projekt, mens 25 % af investeringsudgifter, samt alle øvrige driftsudgifter forudsættes betalt kontant fra og med 2012. I beregningerne indgår tilbagebetaling af ansvarlige lån, inkl. forrentning. For lånet forudsættes afdragsfrihed frem til medio 2014 og med efterfølgende tilbagebetaling over 14 år.

**Tabel 11. Likviditetsbehov for hele Midttrafik ved indførelse af rejsekort
– ved delvis lånefinansiering.**

| Mio. kr. (2011 -priser) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | ... | 2012-28 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| INVESTERINGER | | | | | | | | | | | | | | |
| Årets investering aktier, ansvalige lån, udstyr (25%) | 38,1 | 17,4 | 0,0 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 56,0 |
| Årets investering internt projekt (25%) | 2,8 | 5,3 | 1,0 | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 9,5 |
| Investeringer i alt | 40,9 | 22,6 | 1,0 | 1,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 65,5 |
| LÅN OG FORRENTNING AF LÅN | | | | | | | | | | | | | | |
| Ydelse på lån 203 mio. kr. (75 % af rest invest.) | | | 9,9 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | 19,8 | | 277,9 |
| Forrentning af ansvarlig lånekapital | 0,0 | 0,0 | -1,1 | -5,7 | -5,2 | -11,5 | -6,3 | -8,0 | -8,6 | -8,6 | -10,3 | -8,1 | | -73,5 |
| Investeringer i alt | 0,0 | 0,0 | 8,8 | 14,1 | 14,7 | 8,4 | 13,5 | 11,8 | 11,2 | 11,2 | 9,5 | 11,8 | ... | 204,4 |
| DRIFTSUDGIFTER | | | | | | | | | | | | | | |
| Rejse- og omsætningsafgifter | 0,0 | 2,8 | 26,6 | 28,7 | 28,7 | 28,7 | 28,7 | 28,7 | 28,7 | 28,7 | 28,7 | 28,7 | | 431,7 |
| Drift af lokalt udstyr | 0,0 | 0,9 | 3,6 | 4,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | | 73,0 |
| Rejsedata | 0,6 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | 16,6 |
| Distribution netto | 0,0 | 0,0 | 5,0 | 4,0 | 2,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | 23,5 |
| Drift i alt | 0,6 | 4,7 | 36,2 | 37,7 | 37,2 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | 35,7 | ... | 544,8 |
| ÆNDRERE UDGIFTER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN | | | | | | | | | | | | | | |
| Drift af det nuværende billetsalgssystem | 0,0 | 0,0 | -2,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 | -4,0 | | -58,0 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,0 | 0,0 | 1,0 | -1,0 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | -2,0 | | -26,0 |
| Tællinger, analyser | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,5 | -0,5 | -0,5 | -0,5 | -0,5 | -0,5 | -0,5 | -0,5 | -0,5 | | -7,0 |
| Periodekort, klippekort mv. | 0,0 | 0,0 | -0,5 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | | -14,5 |
| Sparet salgsp provision | 0,0 | 0,0 | -2,0 | -3,5 | -3,5 | -3,5 | -3,5 | -3,5 | -3,5 | -3,5 | -3,5 | -3,5 | | -51,0 |
| Ændret ressourceforbrug i administrationen | 0,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | 16,0 |
| Ændrede udgifter i alt | 0,0 | 1,0 | -2,5 | -9,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | ... | -140,5 |
| NETTOUDGIFT I ALT | 41,4 | 28,4 | 43,5 | 43,9 | 41,9 | 34,1 | 39,2 | 37,5 | 36,9 | 36,9 | 35,2 | 37,5 | ... | 674,2 |

5.7 Vurderinger af økonomien ved indførelse af rejsekortet

Rejsekort A/S har i oplæg til Bestyrelsen for Midttrafik i oktober 2011 estimeret økonomien i projektet, set i forhold til trafikskabernes indtægter. Det omfatter udgiftsområder, og områder, hvor der forventes en positiv effekt på indtægterne. Til sammenligning fremgår i skemaet Midttrafiks vurdering af punkterne, hvor der regnes ud fra en samlet årlig omsætning på 675 mio. kr.

| | Trafikskabernes udgift i pct. af omsætningen | | | Indtægtseffekt i pct. i forhold til trafikskabernes omsætning | | | |
|-------------------------------|--|---|--------------|---|---------------------------------------|-------------------------|--------------------|
| | Til Rejsekort A/S | Forrentning og afskrivning af udstyr og decentral vedligeholdelse | Distribution | Øget tilgængelighed | Bedre planlægning og driftsoptimering | På grund af mindre snyd | Øvrige besparelser |
| Rejsekort A/S | 3,5 % | 2 - 3 % | 2 % | 2 - 5 % | 2 - 5 % | 1 - 6 % | Ikke anslået |
| Business case 2011 Midttrafik | Samlet gms. årlig udgift 40 mio. kr. 6 % | | 1 % | Ingen effekt | Ingen effekt | Ingen effekt | 1,5 % |

I forhold til den finansiering- og låntagningsmodel trafikskaberne anvender, må udgifterne til Rejsekort A/S og investering i decentralt udstyr og vedligeholdelse vurderes samlet. Som det fremgår af skemaet, stemmer Midttrafiks beregninger på de to punkter godt overens med vurderingen fra Rejsekort A/S.

Med hensyn til distribution, er Midttrafik bekendt med prognoser med meget store udsving mellem selskaberne, hvormed en samlet vurdering af udgifter/indtægter ved distribution ikke er hensigtsmæssig. Både nu og i en fremtid med rejsekort vil, f.eks. Movia og Metroselskabet ikke have eget salgsskema med personlig betjening. De vil derfor have højere udgifter til distribution, for at honorere, f.eks. det arbejde som DSB udfører. For Midttrafik forventes en mindre udgift til distribution end vurderet af Rejsekort A/S.

Rejsekort A/S peger ligeledes på samlede gevinster og besparelser på mellem 5 og 16 % af omsætningen. Vurderinger af indtægtseffekter på grund af øget tilgængelighed, bedre planlægning og driftsoptimering, mindre snyd og muligheden for øvrige besparelser er behandlet tidligere i afsnit 2.2 - 2.5. Her fremgik det, at Midttrafik i denne business case ikke indregner indtægtseffekter på de tre områder. Midttrafik kan ikke afvise, at der vil komme indtægtseffekter, men det ikke er medregnet på baggrund af manglende konkret dokumentation.

Med hensyn til øvrige besparelser forventer Midttrafik et mindre forbrug svarende til 1,5 % af indtægterne.

5.8 Usikkerheder ved business casen

Udstyr

Et af de større usikkerhedspunkter er, hvor mange og i hvilke busser der skal installeres udstyr, og hvor mange salgssteder der skal være. Der er med den aktuelle revision af business casen lagt op til en begrænset dækning af rejsekort, således at der kun installeres rejsekortudstyr på lokalbaner, regionale ruter, i bybusser og på enkelte lokale ruter. Der skal i givet fald søges en alternativ billetteringsløsning for lokalruter med få indtægter. Det skal kvalificeres yderligere i dialog med bestillerne. En justeret salgsstrategi skal udarbejdes for at kunne præcisere behovet for udstyr på salgsstederne.

Distribution

Vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer er det forudsat, at Midttrafik de første år skal honorere andre selskaber for salg af rejsekort og anden service i bl.a. Midtjylland. Forholdet vil i praksis være afhængig af, hvilken salgsstrategi Midttrafik og andre selskaber implementerer i forbindelse med rejsekortet.

Reducerede omkostninger

Der er usikkerhed vedrører punkterne om "mindre udgifter og nye opgaver", hvor der er foretaget en række skøn. Der er endnu ikke tilstrækkelige erfaringer i de øvrige selskaber, til at kende de konkrete effekter.

Indskud af aktie- og lånekapital

Mere moderat usikkerhed findes omkring de centrale udgiftsposter vedrørende aktiekøb og lånekapital, da der på disse punkter er tale om kontraktligt regulerede forhold. Der er dog mulighed for at aktionærerne indbyrdes kan aftale at regulere indbetalingen af aktiekapital og lånekapital, hvis der er den tilstrækkelige enighed herom, begrundet i den løbende vurdering af økonomien i Rejsekort A/S.

Revision af aktionæroverenskomsten

Der er i 2011 indledt forhandlinger mellem parterne bag rejsekortprojektet om en revision af aktionæroverenskomsten og reguleringer i tilslutningsaftalen. Blandt de centrale punkter er finansieringsmodellen - som fastlægger betalingen fra selskaberne til Rejsekort A/S - til forhandling. Ligeledes er distributionshono-

rarsatserne til forhandling, idet de nuværende satser ikke skaber tilstrækkelig incitament til at kunderne kan blive mere selvbetjente. Det gennemgående i de kommende forhandlinger er, at trafiksselskaberne oplever en skævvridning i forhold til finansieringen af Rejsekort A/S. Udfaldet af de kommende forhandlinger kan gå fra status quo til et samlet resultat der letter byrderne for trafiksselskaberne på bekostning af økonomien for DSB. Hvis det sidste bliver tilfældet vil det ligeledes lette byrderne for Midttrafik ved eventuel fuld tilslutning.

Rejsekortet og Aarhus bybusser

I Aarhus sker indstigningen bag eller midt i busserne og der er selvbillettering. Der er planer om, at der skal være fri ind- og udstigning ved alle dørene. Rejsekortets busløsning er som udgangspunkt indrettet til, at kunderne stiger ind foran ved chaufføren, af hensyn til kontrol af kortets gyldighed (kan se om kortet er spærret, om det er barn eller voksen) og for at yde service, f.eks. ved grupperejser eller anden service. Ligeledes er chauffør konsollen indrettet til at sælge enkeltbilletter. I systemleverancen indgår ikke et koncept med et andet ind- og udstigningssystem. Det skal i givet fald specificeres, udvikles og finansieres særskilt.

Rejsekort A/S har skitseret en mulig løsning for bybusserne i Aarhus, hvor der er fri ind- og udstigning af alle døre. For at opretholde en effektiv ind- og udstigning, anbefales installation af 8 eller 10 kortlæsere i busser med tre dobbeltdøre. I almindelige landevejsbusser anbefales mellem 2 og 4 kortlæsere, og til bybusser med traditionel ind- og udstigning, anbefales mellem 2 og 6 kortlæsere pr. bus. En løsning til bybusserne i Aarhus som skitseret, vil koste Aarhus Kommune 10 mio. kr. mere, end forudsat i denne business case. Med den eksisterende standard busløsning, kan styreenheden ved chaufføren håndtere op til 6 kortlæsere. En udvidelse af antallet af kortlæsere til 8 eller 10, vil kræve en tilpasning. Prisen på tilpasning og ændret design er ikke kendt. Det skal ligeledes overvejes, om chaufføren skal yde service kunderne i forbindelse med grupperejser.

6 Finansiering af rejsekortet - bestillerfordeling

Det foregående kapitel handlede om de samlede udgifter for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Dette kapitel handler om en model for bestillerfordelt finansiering af rejsekortet.

6.1 Forudsætninger

- Modellen omfatter ikke de hidtidige betalinger på ca. 10 mio. kr. til Rejsekort A/S for perioden 2007-2011 som følge af de overførte forpligtigelser fra VAT, og som er finansieret af regionen og Horsens Kommune. Ved en kommende politisk behandling af spørgsmålet om fuld tilslutning, skal det konkret besluttes, hvordan de hidtil indbetalinger til håndteres.
- Den tidligere bestyrelse for Midttrafik besluttede, at alle bestillere skal bidrage til finansiering af Midttrafiks indskud af aktiekapital og ansvarlige lån. Til gengæld skal kommuner med gratis kørsel eller andet simpelt billetsystem ikke bidrage til finansieringen af udstyr og løbende drift.
- Som omtalt tidligere, er der med denne business case forudsat en dækning af rejsekort i Midttrafik område, gældende til rejser i lokalbanerne, de regionale ruter, i bybussystemer, og på enkelte lokalrute med et godt indtægtsgrundlag. Det betyder at der ikke skal installeres rejsekortudstyr på skolebusruter og på lokalruter med et svagt indtægtsgrundlag.

Som følge af ovenstående punkter, er det forudsat i denne business case, at følgende kommuner kun bidrager til finansiering af indskud af aktie og lånekapital: *Favrskov, Hedensted, Ikast/Brande, Lemvig, Norddjurs, Odder, Ringkøbing/Skjern, Samsø og Struer*. Dette er en midlertidig vurdering, som skal afklares gennem aftaler med kommunerne.

6.2 Fordelingsmodel

Administrationen har udarbejdet en model til fordeling af bestillernes betaling af den samlede rejsekortudgift for Midttrafik. Modellen tager udgangspunkt i den måde, Movia har valgt af fordele udgifter og anden økonomi, men der indgår også input fra Bestyrelsen for Midttrafik, bestillerhøringer og drøftelser på administrativt niveau.

I modellen indgår 2 hovedfordelingsnøgler; antal busser og køreplantimer. Hertil kommer tre områder, hvor økonomien fordeles efter egen fordelingsnøgle; provision, rutebilstationer og billetudstyr. I det følgende er angivet hvilke af business casens udgifter eller områder med mindre forbrug, som hver af de 5 fordelingsnøgler beregningsmæssigt forudsættes at omfatte.

Fordelingsnøgle efter antal busser

- Indkøb af rejsekortudstyr.
- Frikøb af busser og kontrol og godkendelse vedr. businstallationer.
- Drift og vedligeholdelse af det decentrale udstyr.
- Drift og vedligeholdelse af det centrale udstyr (rejse- og omsætningsafgift).
- Bus og Tog Rejsefakta (fordeling af indtægter, statistik mv.).
- Information og markedsføring.
- Tilretning af edb-systemer m.v.
- Uddannelse af chauffører og salgs- og informationspersonale m.v.
- Intern projektorganisering og diverse projektudgifter.
- Distribution.
- Supplerende indkøb af udstyr.

Fordelingsnøgle efter køreplantimer

- Aktiekapital
- Lånekapital
- Sparede udgifter til klippekort, periodekort
- Sparede udgifter til trafiktælling og indtægtsdeling
- Ændrede administrative funktioner

Sparet provision, mindre udgifter til kundeservice og betjent salg og sparede udgifter til nuværende billetteringsudstyr fordeles efter egne fordelingsnøgler.

Præinstallation af stationer på lokalbanerne forudsættes at blive finansieret af Region Midtjylland.

Med hensyn til fordelingsnøglen Busser, er der taget udgangspunkt i Budget 2012, hvor en reduceret kørsel på regionens ruter, og i en række bybussystemer er indregnet. Med hensyn til de øvrige fordelingsnøgler er der ligeledes taget udgangspunkt i tal og fordelinger fra Budget 2012.

Tabel 12 viser bestillerens relative andele i forhold til de 5 fordelingsforudsætninger.

Tabel 12. Relative andele til fordeling af økonomi og udgifter

| i % | Busser | Kpl.timer | Salgsprovision | Billetteringsudstyr | Betjent salg |
|-------------------|--------|-----------|----------------|---------------------|--------------|
| Favrskov | 0,0 | 0,3 | | 0,0 | 0,1 |
| Hedensted | 0,0 | 0,0 | | 1,9 | 0,0 |
| Herning | 2,5 | 3,0 | | 0,1 | 1,0 |
| Holstebro | 1,7 | 1,7 | | 0,6 | 1,9 |
| Horsens | 2,8 | 3,0 | | 4,6 | 0,8 |
| Ikast-Brande | 0,0 | 0,6 | | 0,0 | 0,6 |
| Lemvig | 0,0 | 0,3 | | 0,1 | 1,6 |
| Norddjurs | 0,0 | 0,1 | | 0,1 | 0,1 |
| Odder | 0,0 | 0,1 | | 0,1 | 0,3 |
| Randers | 6,2 | 5,4 | 6,5 | 4,8 | 4,5 |
| Ringkøbing/Skjern | 0,0 | 0,7 | | 0,4 | 3,5 |
| Samsø | 0,0 | 0,4 | | 0,1 | 0,0 |
| Silkeborg | 3,6 | 4,5 | 4,3 | 4,1 | 0,1 |
| Skanderborg | 0,6 | 0,7 | | 0,2 | 0,0 |
| Skive | 0,7 | 2,1 | | 7,9 | 3,1 |
| Struer | 0,0 | 0,4 | | 0,1 | 0,0 |
| Syddjurs | 0,3 | 0,8 | | 0,1 | 0,0 |
| Viborg | 1,7 | 2,5 | | 2,0 | 4,5 |
| Århus | 27,3 | 29,8 | 89,2 | 27,1 | 11,4 |
| Regionen | 52,5 | 43,6 | | 51,8 | 66,7 |
| I alt | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

6.3 Bestillerfordelte udgifter til rejsekort

Bilag C viser de samlede bestillerfordelte udgifter ved kontantbetaling ved indførelse af rejsekort. Hertil er vist en variation, hvor de bestillerfordelte udgifter ved kontantbetaling er inklusive forrentning og tilbagebetaling af ansvarlige lån.

Bilag D viser økonomien for alle udgiftsområder for hver enkelt bestiller ved delvis lånefinansiering af investeringen ved indførelse af rejsekort, inklusive forrentning og tilbagebetaling af ansvarlige lån.

6.4 Alternativ til fuldt rejsekortudstyr

Når der indføres rejsekort i resten af Midttrafik område, skal der tages stilling til, hvad som skal være gældende omkring billettering i kommuner, hvor der ikke er væsentlige indtægter på lokalruterne. Kommuner som i forvejen har - eller påtænker at indføre gratis kørsel, vil ikke have udgifter til udstyr, vedligeholdelse og drift.

Kommuner som fortsat ønsker at få indtægter, kan vælge et simpelt billetsystem, f.eks. den mekaniske Almex F maskine, som udsteder "garderobebilletter". Brugte renoverede maskiner kan fås til ca. 6000 kr. pr. stk. Kommuner der vælger denne løsning skal påregne omkostninger til vedligeholdelse og til håndtering af mønt og afregning. Disse omkostninger fremgår ikke af business casen.

Der vil ikke være takstsamarbejde mellem bus og tog med rejsekortet og busser med andet billetteringsudstyr. Det skal aftales, hvad kunderne skal gøre med hensyn til billettering, når de ønsker at rejse med flere trafikmidler, med og uden rejsekort. Det kan vurderes, om kunder med rejsekort kan rejse "gratis" med en lokalbus uden rejsekortudstyr, eller om kunden skal købe billet til lokal takst.

Hvis en kommune på et senere tidspunkt ønsker, at rejsekort kan anvendes på deres lokalruter, kan der henvises til en kommende "bus light" løsning, som forventes anvendt hos Movia og Nordjyllands Trafiksel-skab. I Tillægsaftale 5, er der indføjet i kontrakten en ny type rejsekortudstyr til brug for ad hoc busser eller køretøjer, som udfører mange typer transportopgaver. "Bus Light" er integreret i den kontrolterminal, som i forvejen skal anvendes af billetkontrollen til kontrol af rejsekort. Med en udvidet funktionalitet, hvor der kan foretages check ind og check ud, og hvor der kan sælges en kontantbillet med tilknyttet printer, kan terminalen udføre stort set de samme opgaver, som det fulde rejsekortudstyr. På grund af en begrænset kapacitet kan "Bus Light" ikke anvendes i busser, hvor mange kunder benytter rejsekort.

Til forskel for fuldt installeret rejsekortudstyr i busserne, er "Bus Light" ikke fastmonteret, og kan tages med ind og ud af bussen. Det er endnu ikke afklaret, hvad den "Bus Light" løsning koster, men et skøn er ca. 20.000 kr. pr. terminal. Der skal ligeledes påregnes udgifter til løbende drift og vedligeholdelse.

For kunderne vil en "Bus Light" løsning betyde, at de kan benytte rejsekort til både lokale rejser og til rejser som omfatter skifte til overordnede ruter. Det samme vil gælde for kunder som ønsker at købe en kontantbillet. De vil både kunne købe den til gennem "Bus Light" løsningen til kørsel med lokalruterne, men også benytte den ved skifte til overordnede ruter.

Idet "Bus Light" endnu ikke er færdigudviklet, har Midttrafik valgt ikke at anbefale og anvende denne løsning i business casen.

BILAG A

2. december 2011

MIDTTRAFIK OG REJSEKORTET



midttrafik



MIDTTRAFIK OG REJSEKORTET

Elektroniske rejsekort bruges mange steder i verden, bl.a. i London, Hong Kong og Holland. Målet med rejsekort er at gøre det nemmere for kunderne at benytte den kollektive trafik.

Et rejsekort er også ved at blive indført i tog, busser og metro i Danmark. I øjeblikket indføres det på Sjælland og i Nordjylland, og fra starten af 2012 vil det blive introduceret i alle nationale og regionale tog, inkl. i Midtjylland.

Bestyrelsen for Midttrafik har tidligere sagt, at rejsekortet forventes indført i hele Midttrafik, men at en endelig beslutning først træffes, når systemet har vist at det virker i stor skala.

Det er et stort projekt at indføre rejsekort, - ikke mindst for Midttrafiks ejere - kommunerne og regionen, som i givet fald skal finansiere udgifterne til investering og drift.

"Midttrafik og rejsekortet" er tænkt som en kort og let læst beskrivelse af rejsekortet og dens betydning for kunderne, bestillerne og Midttrafik. Den skal ses i sammenhæng med business casen "Rejsekort – som reinvesteringsprojekt i Midttrafik", hvor rejsekortprojektet gennemgås i detaljer.



HVAD ER REJSEKORTET?

Rejsekortet er et nyt billet- og betalingsmiddel samlet i et elektronisk kort til brug i hele landet i busser, tog og metro.

Med et rejsekort kan kunderne benytte den kollektive trafik uden at tænke på at købe billet. Det eneste kunden skal sørge for er, at der er penge på kortet.

Kunder som ikke har et rejsekort, kan fortsat købe enkeltbilletter.



Rejsekortet kommer i tre udgaver.

Rejsekort anonymt er et upersonligt kort, som kan benyttes af alle. Det kan købes i kiosker, automater på stationer og i kundecentre. Det giver en vis rabat i forhold til køb af en enkeltbillet.

Rejsekort flex er et kort, som købes over nettet eller på salgssteder, hvor kortholderen skal registreres. Det kan benyttes af andre, f.eks. familie eller af flere medarbejdere på en virksomhed. Der er forskellige muligheder for at overføre penge til kortet, - via nettet, i automater, på salgssteder. Kunder kan også indgå en tank op aftale, hvor der automatisk overføres et beløb til kortet fra kundens bank. Der vil også være en rabat ved rejser med rejsekort flex.

Rejsekort personligt vil give den største rabat i den kollektive trafik. Kortet kan kun bruges af den som har registreret det. Ellers er der de samme muligheder som med flex kortet.

Som en del af et personligt rejsekort vil det også være muligt at indgå en fastprisaftale for et bestemt område, svarende til det nuværende periodekort.

Med et rejsekort, kan der også betales for medrejsende, hunde og cykler

Midttrafik forventer, at bl.a. skolesøgende fortsat vil køre i bus med et almindeligt skolekort.

Hvordan virker rejsekortet?

Ved indstigning i bussen holder kunden kortet op til en kortlæser, som kvitterer for check ind med et "beep". Ved udgangen holdes kortet igen op til kortlæseren for check ud, hvorefter kundens samlede rejse nu er registret. Pris og rabat beregnes og trækkes fra kortet.



Ved togrejser skal der foretages check ind og ud på kortlæserne på perronen.



Hvis rejsen involvere skift mellem flere busser/tog, skal der foretages check ind ved hver indstigning, og check ud, når rejsen er slut.

Hvad koster det?

Ligesom i dag, vil kunder med rejsekort opnå mere rabat, jo mere de rejser. Samlet set vil det koste det samme som nu, men metoden for rabatoptjening er anderledes.

Rejsekortet udregner automatisk rabatten, som vil være den mest fordelagtige pris, ud fra, om kunden rejser ofte, rejser langt, og eventuelt rejser på særlige tidspunkter. Kunden behøver ikke længere have kendskab til zoneafstande, takstregler eller andet.

Rejsekortet kan sammenlignes med et klippekort, men hvor prisen falder, jo mere kunden rejser.



Rejsekortet som betalingsmiddel

Rejsekortet har indbygget en elektronisk pung. Kortet kan kun bruges, når der er penge på det. Det kan tankes op i en kortautomat, ved et salgssted, i kundecentre eller over internettet.

Hvis kunden vil slippe for besværet, kan der indgås en tank op aftale, hvor der automatisk overføres penge fra banken til kortet, når der er behov.

Betal kun for det du rejser

Kunder som kun rejser mellem A og B, og som ønsker at kende sin rejseudgift på forhånd, kan vælge rejsekortets fastprisprodukt.

Med et almindeligt rejsekort, betaler kunderne kun for de rejser som foretages, og får alligevel rabat. Kunder med rejsekort skal således ikke betale under sygdom, hjemmearbejdsdage, eller anden forhindring, som det er tilfældet med de nuværende periodekort.

En særlig fordel ved rejsekortet er også, at optjeningen af rabat ét sted, kan medvirke til at opnå rabat i den kollektive trafik et helt andet sted. F.eks. kan en kunde som benytter den kollektive trafik i Århus, også få rabat på rejser i København.

Hvorfor rejsekort?

Der er flere gode grunde til at indføre rejsekort. Med ét kort til busser, tog og metro, skal det blive nemmere for kunderne at rejse med den kollektive trafik. Tilgængeligheden øges med forventning om større kundetilfredshed og flere rejsende.

Takstsamarbejdet mellem bus og tog og i buskørsel mellem regionerne vil fremover være baseret på rejsekortet. Hvis Midttrafik ikke indfører rejsekort vil kontantbilletterne fremover være eneste fælles billet til kombinerede rejser med bus og tog.



Med rejsekortet reduceres mulighederne for snyd.

Rejsekortsystemet samler hele tiden data ind om kundernes rejser, - hvorfra og hvortil, hvad tid, hvor tit mv. Dette kan danne grundlag for, at der kan gennemføres en mere korrekt indtægtsdeling mellem trafikkselskaberne og mellem kommunerne end det er tilfældet i dag.

Samtidig kan de detaljerede oplysninger bruges aktivt i planlægningen og til analyseformål, som grundlag for nye tiltag, der tilgodeser kundernes behov.

Overgang

Ved indførelse af rejsekortet vil kunder med klippekort og periodekort kunne bruge det i en overgangsperiode, mens rejsekortet køres ind. Midttrafik vil arbejde for en blid overgang med færrest mulige gener for kunderne.

Samtidig med indførelse af rejsekort, vil der blive introduceret en ny inddeling af de bagvedliggende zoner, som rejsekortet beregner prisen ud fra. Det vil betyde, at kunder vil opleve prisændringer - i begge retninger - i forhold til nu. Midttrafik vil arbejde for, at minimere prisændringerne.

Forberedelser

Indførelse af rejsekortet er et større omstillingsprojekt i Midttrafik. Der skal indkøbes og installeres udstyr i 700 busser, og der skal nyt udstyr på garageanlæg, på salgssteder og i administrationen.

Over 2000 chauffører og medarbejdere hos busselskaberne samt salgspersonale skal have undervisning i betjeningen af rejsekortudstyret.

Midttrafik skal være særlig forberedt på, at opstartsfasen vil kræve tilstrækkeligt beredskab til håndtering af de mange kunder, som berettiget vil henvende sig med ønske om oplysninger og hjælp.

Rejsekortet er på vej

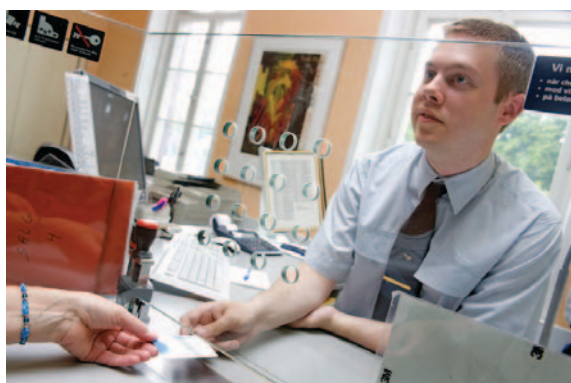
Rejsekortet vil i løbet af efteråret 2011 være fuldt udrullet i Syd- og Vestsjælland, og på alle togstrækninger på hele Sjælland. Rejsekortet er introduceret i Stor-Aalborg, og kan nu benyttes mellem alle stationer i Nordjylland.

I løbet af 2012 fortsætter udrulningen, således at rejsekortet ved udgangen af 2012 ventes fuldt udrullet på Sjælland, i Nordjylland, i prøvedrift i Sydtrafiks områder, og kan bruges til alle landsdækkende togrejser inkl. i Midtjylland.

Midttrafik forventer at spørgsmålet om at indføre rejsekort i Midttrafiks område, skal i høring blandt kommunerne og Region Midtjylland omkring årsskiftet 2011/12, forud for en behandling og eventuel beslutning i Bestyrelsen for Midttrafik.

Midttrafik har udarbejdet en business case, som bl.a. beskriver de økonomiske konsekvenser for Midttrafik og for kommunerne og regionen ved eventuel fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

For yderligere oplysninger om rejsekortet, henvises til www.rejsekort.dk



Bilag B. Rejsekortudstyr

Til rejsekort projektet er der nogle forskellige typer af udstyr, som bruges i busser, på tog perroner og til kontrol af rejsehjemmel.

Busserne:

- Kortlæsere (Check ind og check ud)
- Chaufførkonsol
- GPS antenne
- Central styreenhed

Garageanlæg:

- WLAN installeret til dataoverførsel

Kontrol:

- Kontrolterminaler (Motorola MC 75)

Lokalbaner:

- Kortlæsere (check ind og check ud, Check in ekstra)
- Rejsekortautomat til selvbetjening, salg, tank op mv.

Salg:

- Rita salgsudstyr (Midttrafiks salgssteder)
- Rosalina salgsudstyr (agentsalg)

Administration:

- Administrationsmodel (BackOffice)

| (mio. kr. - 2011 priser) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-2028 |
|------------------------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Silkeborg i alt | 6,57 | 3,63 | 1,32 | 1,18 | 1,01 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 25,18 |
| Heraf investering | 6,55 | 3,42 | 0,15 | 0,15 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 10,26 |
| Heraf drift | 0,02 | 0,17 | 1,31 | 1,37 | 1,35 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 19,77 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,04 | -0,14 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -4,85 |
| Skanderborg i alt | 1,09 | 0,59 | 0,23 | 0,23 | 0,20 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 4,67 |
| Heraf investering | 1,09 | 0,55 | 0,02 | 0,02 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,69 |
| Heraf drift | 0,00 | 0,03 | 0,21 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 3,16 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,01 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,19 |
| Skive i alt | 2,71 | 0,99 | 0,30 | 0,19 | 0,12 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 5,65 |
| Heraf investering | 2,71 | 0,93 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3,70 |
| Heraf drift | 0,00 | 0,03 | 0,26 | 0,27 | 0,27 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 3,95 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,02 | 0,00 | -0,12 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -2,00 |
| Struer i alt | 0,44 | 0,08 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | 0,43 |
| Heraf investering | 0,44 | 0,08 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,52 |
| Heraf drift | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,09 |
| Syddjurs i alt | 0,91 | 0,36 | 0,12 | 0,12 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 2,78 |
| Heraf investering | 0,91 | 0,34 | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,27 |
| Heraf drift | 0,00 | 0,01 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 1,58 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,01 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,07 |
| Viborg i alt | 4,96 | 2,08 | 0,73 | 0,59 | 0,46 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 14,01 |
| Heraf investering | 4,95 | 1,96 | 0,07 | 0,07 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 7,05 |
| Heraf drift | 0,01 | 0,08 | 0,63 | 0,66 | 0,65 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 9,49 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,04 | 0,02 | -0,14 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -2,52 |
| Aarhus i alt | 45,70 | 26,65 | 8,91 | 6,98 | 5,57 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 155,70 |
| Heraf investering | 45,53 | 25,06 | 1,09 | 1,16 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 72,84 |
| Heraf drift | 0,16 | 1,29 | 9,88 | 10,29 | 10,15 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 148,66 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,29 | -2,07 | -4,47 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -65,80 |
| Regionen i alt | 77,02 | 48,49 | 20,97 | 19,09 | 15,93 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 363,23 |
| Heraf investering | 0,00 | 76,71 | 45,59 | 2,10 | 2,22 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 126,63 |
| Heraf drift | 0,00 | 0,31 | 2,48 | 19,03 | 19,81 | 19,55 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 286,25 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | 0,00 | 0,00 | 0,41 | -0,16 | -2,94 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -49,65 |
| | 0,00 | 164,02 | 96,22 | 37,73 | 32,94 | 27,20 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 666,48 |

| Variation: Inklusive forentretning af ansvarlige lån (mio. kr. - 2011 priser) | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-2028 |
|---|--|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Silkeborg I alt | | 6,57 | 1,26 | 3,63 | 1,26 | 0,93 | 0,78 | 0,45 | 0,68 | 0,60 | 0,58 | 0,58 | 0,50 | 0,60 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 21,93 |
| Heraf investering | | 6,55 | 3,42 | 3,42 | 0,15 | 0,15 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 10,26 |
| Heraf drift | | 0,02 | 0,17 | 1,31 | 1,37 | 1,37 | 1,35 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 1,30 | 19,77 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,04 | -0,14 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -0,34 | -4,85 |
| Skanderborg I alt | | 1,09 | 0,59 | 0,22 | 0,19 | 0,19 | 0,16 | 0,11 | 0,15 | 0,13 | 0,13 | 0,13 | 0,12 | 0,13 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | 4,11 |
| Heraf investering | | 1,09 | 0,55 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,69 |
| Heraf drift | | 0,00 | 0,03 | 0,21 | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 3,16 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,01 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,19 |
| Skive I alt | | 2,71 | 0,99 | 0,27 | 0,05 | 0,00 | 0,00 | -0,15 | -0,03 | -0,07 | -0,09 | -0,09 | -0,13 | -0,07 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 3,94 |
| Heraf investering | | 2,71 | 0,93 | 0,03 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3,70 |
| Heraf drift | | 0,00 | 0,03 | 0,26 | 0,27 | 0,27 | 0,27 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 0,26 | 3,95 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,02 | 0,00 | -0,12 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -2,00 |
| Struer I alt | | 0,44 | 0,08 | -0,01 | -0,03 | -0,03 | -0,03 | -0,06 | -0,04 | -0,04 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,04 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | 0,09 |
| Heraf investering | | 0,44 | 0,08 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,52 |
| Heraf drift | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,09 |
| Syddjurs I alt | | 0,91 | 0,36 | 0,11 | 0,07 | 0,06 | 0,06 | 0,01 | 0,05 | 0,04 | 0,03 | 0,03 | 0,02 | 0,04 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 2,23 |
| Heraf investering | | 0,91 | 0,34 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,27 |
| Heraf drift | | 0,00 | 0,01 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 1,58 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,01 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,07 |
| Viborg I alt | | 4,96 | 2,08 | 0,68 | 0,36 | 0,25 | -0,02 | 0,18 | 0,11 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,02 | 0,11 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 0,43 | 11,09 |
| Heraf investering | | 4,95 | 1,96 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 7,05 |
| Heraf drift | | 0,01 | 0,08 | 0,63 | 0,66 | 0,66 | 0,65 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 0,62 | 9,49 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,04 | 0,02 | -0,14 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -0,19 | -2,52 |
| Aarhus I alt | | 45,70 | 26,65 | 8,57 | 5,29 | 4,05 | 1,78 | 3,30 | 2,79 | 2,82 | 2,62 | 2,62 | 2,11 | 2,79 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 5,16 | 134,05 |
| Heraf investering | | 45,53 | 25,06 | 1,09 | 1,16 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 72,84 |
| Heraf drift | | 0,16 | 1,29 | 9,88 | 10,29 | 10,15 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 9,74 | 148,66 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,29 | -2,07 | -4,47 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -4,58 | -65,80 |
| Regionen I alt | | 77,02 | 48,49 | 20,50 | 16,73 | 13,81 | 10,43 | 12,55 | 11,84 | 11,61 | 11,61 | 11,61 | 10,90 | 11,84 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 15,14 | 333,05 |
| Heraf investering | | 76,71 | 45,59 | 2,10 | 2,22 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 126,63 |
| Heraf drift | | 0,31 | 2,48 | 19,03 | 19,81 | 19,55 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 18,76 | 286,25 |
| Heraf øvrige udgifter og indtægter | | 0,00 | 0,41 | -0,16 | -2,94 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -3,61 | -49,65 |
| | | 0,00 | 164,02 | 96,22 | 36,58 | 27,20 | 22,03 | 14,21 | 19,38 | 17,66 | 17,08 | 17,08 | 15,36 | 17,64 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 25,70 | 592,96 |

Bilag D. Bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved delvis lånefinansiering

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Favrskov | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (mio kr. - 2011 priser) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| Investering | 0,000 | 0,083 | 0,015 | 0,011 | 0,010 | 0,012 | -0,010 | 0,008 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | -0,006 | 0,002 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,015 | 0,261 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,035 | 0,015 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,050 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,049 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,049 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,000 |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelser på lån af investering | | 0,015 | | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,416 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | -0,004 | | -0,020 | -0,018 | -0,039 | -0,022 | -0,028 | -0,030 | -0,030 | -0,030 | -0,036 | -0,028 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,253 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,003 | 0,002 | -0,003 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,054 |
| Nuværende billetteringsystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,014 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,001 | -0,001 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,021 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,024 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,050 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,055 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,083 | 0,018 | 0,013 | 0,007 | 0,008 | -0,014 | 0,004 | -0,002 | -0,004 | -0,004 | -0,010 | -0,002 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,011 | 0,208 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Hedensted | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,087 | 0,015 | 0,011 | 0,010 | 0,013 | -0,010 | 0,008 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | -0,006 | 0,002 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,016 | 0,274 |
| Investering | 0,000 | 0,087 | 0,015 | 0,011 | 0,010 | 0,013 | -0,010 | 0,008 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | -0,006 | 0,002 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,016 | 0,274 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,037 | 0,015 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,052 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,051 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,051 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,000 |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelsler på lån af investering | | | | 0,016 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,031 | 0,435 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | -0,004 | -0,021 | -0,019 | -0,041 | -0,023 | -0,023 | -0,029 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,037 | -0,029 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,264 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,004 | -0,035 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -0,076 | -1,096 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -1,076 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,025 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,052 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,058 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,087 | 0,019 | -0,024 | -0,066 | -0,064 | -0,086 | -0,068 | -0,074 | -0,076 | -0,076 | -0,082 | -0,074 | -0,045 | -0,045 | -0,045 | -0,045 | -0,060 | -0,823 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Herning | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 1,058 | 0,572 | 0,247 | 0,375 | 0,365 | 0,190 | 0,333 | 0,285 | 0,269 | 0,269 | 0,221 | 0,285 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,254 | 6,760 |
| Investering | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,283 | 0,118 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,401 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,393 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,393 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,314 | 0,324 | 0,000 | 0,014 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,652 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,019 | 0,025 | 0,025 | 0,012 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,080 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,037 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,037 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,025 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,025 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,019 | 0,012 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,031 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,019 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,019 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,019 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,019 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,012 | 0,012 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,025 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,254 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,509 | 0,254 | 7,124 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,032 | -0,160 | -0,144 | -0,319 | -0,176 | -0,224 | -0,240 | -0,240 | -0,287 | -0,224 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -2,044 |
| Drift | 0,000 | 0,015 | 0,117 | 0,894 | 0,930 | 0,918 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 0,881 | 13,443 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,070 | 0,656 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 0,709 | 10,652 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,022 | 0,090 | 0,098 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 0,122 | 1,802 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,015 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,409 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,123 | 0,099 | 0,062 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,580 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,028 | 0,021 | -0,029 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,486 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,003 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,084 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,010 | -0,010 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,019 | -0,250 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,195 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,014 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,403 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,445 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 1,073 | 0,716 | 1,162 | 1,276 | 1,244 | 1,031 | 1,175 | 1,127 | 1,111 | 1,111 | 1,063 | 1,127 | 1,351 | 1,351 | 1,351 | 1,351 | 1,351 | 19,716 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Holstebro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (mio kr. - 2011 priser) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 | |
| Investering | 0,000 | 0,678 | 0,391 | 0,166 | 0,257 | 0,248 | 0,142 | 0,229 | 0,200 | 0,190 | 0,190 | 0,161 | 0,199 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,167 | 4,558 | |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,171 | 0,072 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,243 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,237 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,237 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,222 | 0,228 | 0,000 | 0,010 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,460 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inte mt Projekt | 0,000 | 0,013 | 0,017 | 0,017 | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,057 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,026 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,026 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,017 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,017 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,013 | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,022 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,013 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,013 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,013 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,013 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,009 | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,017 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,167 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,335 | 0,167 | 4,688 | |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,019 | -0,097 | -0,087 | -0,193 | -0,106 | -0,135 | -0,145 | -0,145 | -0,174 | -0,136 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -1,236 |
| Drift | 0,000 | 0,010 | 0,082 | 0,631 | 0,657 | 0,648 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 9,489 | |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,049 | 0,463 | 0,501 | 0,501 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 7,519 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,016 | 0,063 | 0,069 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 1,272 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,010 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,289 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,087 | 0,070 | 0,044 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,409 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,017 | 0,015 | -0,053 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,072 | -0,960 | |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,013 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,025 | -0,363 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,019 | -0,019 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,039 | -0,504 |
| Trællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,118 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,008 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,017 | -0,244 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,269 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,689 | 0,491 | 0,812 | 0,861 | 0,824 | 0,691 | 0,778 | 0,749 | 0,740 | 0,740 | 0,711 | 0,749 | 0,884 | 0,884 | 0,884 | 0,884 | 0,884 | 0,884 | 13,086 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Horsens | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 | |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 1,208 | 0,643 | 0,280 | 0,423 | 0,412 | 0,209 | 0,375 | 0,320 | 0,301 | 0,301 | 0,246 | 0,319 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,289 | 7,635 |
| Investering | 0,000 | 1,208 | 0,643 | 0,280 | 0,423 | 0,412 | 0,209 | 0,375 | 0,320 | 0,301 | 0,301 | 0,246 | 0,319 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,289 | 7,635 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,327 | 0,137 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,464 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,454 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,454 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,351 | 0,362 | 0,000 | 0,015 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,729 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,021 | 0,028 | 0,028 | 0,014 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,090 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,041 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,041 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,028 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,028 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,021 | 0,014 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,034 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,021 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,021 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,021 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,021 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,014 | 0,014 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,028 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,289 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,578 | 0,289 | 8,090 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,037 | -0,184 | -0,166 | -0,369 | -0,203 | -0,258 | -0,277 | -0,277 | -0,332 | -0,259 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -2,362 |
| Drift | 0,000 | 0,016 | 0,130 | 0,999 | 1,040 | 1,026 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 0,984 | 15,024 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,078 | 0,733 | 0,793 | 0,793 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 0,792 | 11,905 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,025 | 0,100 | 0,109 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 0,137 | 2,014 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,016 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,457 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,138 | 0,110 | 0,069 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,028 | 0,648 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,032 | -0,067 | -0,207 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -0,215 | -3,043 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,092 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -0,183 | -2,656 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,008 | -0,008 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,211 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,225 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,016 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,032 | -0,466 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,514 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 1,224 | 0,806 | 1,211 | 1,255 | 1,222 | 0,978 | 1,144 | 1,088 | 1,070 | 1,070 | 1,015 | 1,088 | 1,347 | 1,347 | 1,347 | 1,347 | 1,347 | 1,058 | 19,616 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Ikast-Brande | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,113 | 0,020 | 0,015 | 0,014 | 0,016 | -0,013 | 0,011 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | -0,008 | 0,003 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,020 | 0,355 |
| Investering | 0,000 | 0,113 | 0,020 | 0,015 | 0,014 | 0,016 | -0,013 | 0,011 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | -0,008 | 0,003 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,020 | 0,355 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,047 | 0,020 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,067 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,066 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,066 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,020 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,565 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,005 | -0,027 | -0,024 | -0,054 | -0,029 | -0,038 | -0,040 | -0,040 | -0,048 | -0,038 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,343 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Andre udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,005 | 0,008 | -0,010 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,016 | -0,203 |
| Nuværende billetteringsystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,014 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,006 | -0,006 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,013 | -0,164 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,033 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,068 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,075 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,113 | 0,025 | 0,023 | 0,004 | 0,000 | -0,029 | -0,005 | -0,013 | -0,016 | -0,016 | -0,024 | -0,013 | 0,024 | 0,024 | 0,024 | 0,024 | 0,004 | 0,152 |

Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering)

| Kommune: Lemvig (mio kr. - 2011 priser) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Investering | 0,000 | 0,096 | 0,017 | 0,013 | 0,011 | 0,014 | -0,011 | 0,009 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | -0,007 | 0,002 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,017 | 0,300 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,040 | 0,017 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,057 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,056 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,056 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,017 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,017 | 0,477 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,005 | -0,023 | -0,020 | -0,045 | -0,025 | -0,032 | -0,034 | -0,034 | -0,041 | -0,032 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,290 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,004 | 0,015 | -0,022 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,038 | -0,495 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,070 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,015 | -0,015 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,031 | -0,403 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,028 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,057 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,063 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,096 | 0,021 | 0,028 | -0,011 | -0,024 | -0,049 | -0,029 | -0,035 | -0,038 | -0,038 | -0,044 | -0,035 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,021 | -0,195 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Norddjurs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (mio kr. - 2011 priser) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| Investering | 0,000 | 0,083 | 0,015 | 0,011 | 0,010 | 0,012 | -0,010 | 0,008 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | -0,006 | 0,002 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,015 | 0,261 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,035 | 0,015 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,050 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,049 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,049 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0,000 |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,015 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,416 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,004 | -0,020 | -0,018 | -0,039 | -0,022 | -0,028 | -0,030 | -0,030 | -0,036 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,028 | -0,253 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,003 | 0,002 | -0,003 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,054 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,014 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,001 | -0,001 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,021 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,024 |
| Periodkort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,050 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,055 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,083 | 0,018 | 0,013 | 0,007 | 0,008 | -0,014 | 0,004 | -0,002 | -0,004 | -0,004 | -0,010 | -0,002 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,011 | 0,208 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Odder | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,021 | 0,004 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | -0,002 | 0,002 | 0,001 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | 0,001 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,004 | 0,066 |
| Investering | 0,000 | 0,021 | 0,004 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | -0,002 | 0,002 | 0,001 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | 0,001 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,004 | 0,066 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,009 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,013 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,012 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,012 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,004 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,105 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,001 | -0,005 | -0,004 | -0,010 | -0,005 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,009 | -0,007 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,064 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,001 | 0,002 | -0,005 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,100 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,028 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,003 | -0,003 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,068 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,006 |
| Periodekort, Klippe kort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,013 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,014 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,021 | 0,005 | 0,005 | -0,002 | -0,005 | -0,010 | -0,006 | -0,007 | -0,008 | -0,008 | -0,009 | -0,007 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,004 | -0,034 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Randers | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 2,376 | 1,393 | 0,586 | 0,913 | 0,881 | 0,514 | 0,814 | 0,714 | 0,681 | 0,681 | 0,581 | 0,713 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 16,161 |
| Investering | 0,000 | 2,376 | 1,393 | 0,586 | 0,913 | 0,881 | 0,514 | 0,814 | 0,714 | 0,681 | 0,681 | 0,581 | 0,713 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 0,837 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,590 | 0,247 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,819 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,819 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 1,649 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,795 | 0,819 | 0,000 | 0,035 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,047 | 0,062 | 0,062 | 0,031 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,203 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,094 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,094 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,062 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,062 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,047 | 0,031 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,078 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,047 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,047 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,047 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,047 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,031 | 0,031 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,062 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,590 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 1,180 | 16,527 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,067 | -0,333 | -0,300 | -0,666 | -0,366 | -0,466 | -0,500 | -0,500 | -0,599 | -0,467 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -4,264 |
| Drift | 0,000 | 0,037 | 0,295 | 2,261 | 2,353 | 2,322 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 2,228 | 34,002 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,176 | 1,660 | 1,794 | 1,794 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 1,793 | 26,942 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,057 | 0,227 | 0,248 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 0,310 | 4,558 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,037 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 1,035 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,312 | 0,250 | 0,156 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 0,062 | 1,467 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,058 | -0,152 | -0,494 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -0,539 | -7,597 |
| Nuværende billetteringsystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,096 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -0,193 | -2,796 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,045 | -0,045 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -0,090 | -1,172 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,029 | -0,406 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,029 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,058 | -0,841 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,058 | 0,928 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,130 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -3,309 |
| I alt | 0,000 | 2,413 | 1,746 | 2,695 | 2,773 | 2,663 | 2,203 | 2,503 | 2,403 | 2,370 | 2,370 | 2,270 | 2,402 | 2,869 | 2,869 | 2,869 | 2,869 | 2,869 | 42,566 |

Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering)

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| Kommune: Ringkøbing-Skjern | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (mio kr. - 2011 priser) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Investering | 0,000 | 0,287 | 0,050 | 0,038 | 0,034 | 0,041 | -0,033 | 0,028 | 0,007 | 0,000 | 0,000 | -0,020 | 0,007 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,051 | 0,899 | |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,120 | 0,050 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,170 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,167 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,167 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,051 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,102 | 0,051 | 1,430 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,014 | -0,068 | -0,061 | -0,136 | -0,075 | -0,095 | -0,102 | -0,102 | -0,122 | -0,095 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,868 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,012 | 0,033 | -0,056 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -0,091 | -1,199 | |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,008 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,015 | -0,224 | |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,035 | -0,035 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,070 | -0,910 | |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,083 | |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,006 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,171 | |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,189 | |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| I alt | 0,000 | 0,287 | 0,062 | 0,071 | -0,022 | -0,050 | -0,125 | -0,064 | -0,084 | -0,091 | -0,091 | -0,111 | -0,084 | 0,011 | 0,011 | 0,011 | 0,011 | 0,011 | -0,299 | |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Samsø | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,096 | 0,017 | 0,013 | 0,011 | 0,014 | -0,011 | 0,009 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | -0,007 | 0,002 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,017 | 0,300 |
| Investering | 0,000 | 0,040 | 0,017 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,057 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,056 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,056 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,017 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,034 | 0,478 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,005 | -0,023 | -0,020 | -0,045 | -0,025 | -0,032 | -0,034 | -0,034 | -0,041 | -0,032 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,290 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,004 | 0,001 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,050 |
| Nuværende billetringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,028 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,028 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,057 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,004 | 0,063 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,096 | 0,021 | 0,014 | 0,008 | 0,010 | -0,015 | 0,005 | -0,001 | -0,004 | -0,004 | -0,011 | -0,002 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,013 | 0,251 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Silkeborg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (mio kr. - 2011 priser) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| Investering | 0,000 | 1,637 | 0,855 | 0,374 | 0,562 | 0,549 | 0,269 | 0,498 | 0,422 | 0,396 | 0,396 | 0,320 | 0,421 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,389 | 10,194 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,450 | 0,188 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,638 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,625 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,625 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,462 | 0,476 | 0,000 | 0,020 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,959 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,027 | 0,036 | 0,036 | 0,018 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,118 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,054 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,054 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,036 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,036 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,027 | 0,018 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,045 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,027 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,027 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,027 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,027 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,018 | 0,018 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,036 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,389 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,777 | 0,389 | 10,879 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,051 | -0,254 | -0,228 | -0,508 | -0,279 | -0,355 | -0,381 | -0,381 | -0,457 | -0,356 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -3,251 |
| Drift | 0,000 | 0,021 | 0,172 | 1,314 | 1,368 | 1,350 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 1,295 | 19,769 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,102 | 0,965 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 1,043 | 15,664 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,033 | 0,132 | 0,144 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 2,650 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,021 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,602 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,181 | 0,145 | 0,091 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,853 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,044 | -0,144 | -0,338 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -0,339 | -4,848 |
| Nuværende billetteringsystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,081 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -0,163 | -2,362 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,001 | -0,001 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,003 | -0,036 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,022 | -0,309 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,022 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,044 | -0,641 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,044 | 0,707 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,087 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -0,151 | -2,206 |
| I alt | 0,000 | 1,658 | 1,070 | 1,544 | 1,592 | 1,559 | 1,225 | 1,454 | 1,378 | 1,352 | 1,352 | 1,276 | 1,377 | 1,733 | 1,733 | 1,733 | 1,733 | 1,733 | 25,115 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Kommune: Skanderborg | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,272 | 0,139 | 0,061 | 0,091 | 0,089 | 0,042 | 0,081 | 0,068 | 0,063 | 0,063 | 0,050 | 0,068 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,064 | 1,664 |
| Investering | 0,000 | 0,272 | 0,139 | 0,061 | 0,091 | 0,089 | 0,042 | 0,081 | 0,068 | 0,063 | 0,063 | 0,050 | 0,068 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,064 | 1,664 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,076 | 0,032 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,108 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,106 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,106 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,074 | 0,076 | 0,000 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,153 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,004 | 0,006 | 0,006 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,019 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,009 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,006 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,006 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,004 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,007 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,004 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,004 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,003 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,006 |
| Ydelser på lån af investering | | 0,064 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,128 | 0,064 | 1,794 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,009 | -0,043 | -0,039 | -0,086 | -0,047 | -0,060 | -0,065 | -0,065 | -0,078 | -0,061 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,552 |
| Drift | 0,000 | 0,003 | 0,027 | 0,210 | 0,219 | 0,216 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 0,207 | 3,163 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,016 | 0,154 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 0,167 | 2,506 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,005 | 0,021 | 0,023 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,029 | 0,424 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,003 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,096 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,029 | 0,023 | 0,015 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,136 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,008 | -0,001 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,014 | -0,189 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,005 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,010 | -0,140 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,001 | -0,008 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,053 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,004 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,008 | -0,109 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,120 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,276 | 0,174 | 0,271 | 0,296 | 0,291 | 0,235 | 0,274 | 0,261 | 0,257 | 0,257 | 0,244 | 0,261 | 0,321 | 0,321 | 0,321 | 0,321 | 0,257 | 4,638 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Skive | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,677 | 0,232 | 0,120 | 0,154 | 0,160 | 0,013 | 0,133 | 0,093 | 0,080 | 0,080 | 0,040 | 0,093 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,140 | 3,134 |
| Investering | 0,000 | 0,677 | 0,232 | 0,120 | 0,154 | 0,160 | 0,013 | 0,133 | 0,093 | 0,080 | 0,080 | 0,040 | 0,093 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,140 | 3,134 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,236 | 0,099 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,335 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,328 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,328 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,092 | 0,095 | 0,000 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,192 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,005 | 0,007 | 0,007 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,024 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,011 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,011 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,007 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,007 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,005 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,009 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,005 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,005 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,005 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,005 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,004 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,005 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,140 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 0,280 | 3,917 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,027 | -0,133 | -0,120 | -0,267 | -0,147 | -0,187 | -0,200 | -0,200 | -0,240 | -0,187 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -1,708 |
| Drift | 0,000 | 0,004 | 0,034 | 0,263 | 0,274 | 0,270 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 0,259 | 3,954 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,020 | 0,193 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 0,209 | 3,133 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,007 | 0,026 | 0,029 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,036 | 0,530 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,004 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,120 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,036 | 0,029 | 0,018 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,171 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,023 | 0,005 | -0,116 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -1,997 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,037 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -0,074 | -1,076 |
| Kunde service og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,030 | -0,030 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,061 | -0,793 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,012 | -0,163 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,012 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,023 | -0,337 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,023 | 0,372 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,681 | 0,290 | 0,388 | 0,311 | 0,283 | 0,125 | 0,245 | 0,205 | 0,192 | 0,192 | 0,152 | 0,205 | 0,392 | 0,392 | 0,392 | 0,392 | 0,252 | 5,090 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| Kommune: Struer | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 | |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,111 | 0,019 | 0,014 | 0,013 | 0,016 | -0,013 | 0,011 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | -0,008 | 0,003 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,020 | 0,347 | |
| Investering | 0,000 | 0,111 | 0,019 | 0,014 | 0,013 | 0,016 | -0,013 | 0,011 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | -0,008 | 0,003 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,020 | 0,347 | |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,046 | 0,019 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,066 | |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,064 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,064 | |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Ydelse på lån af investering | | | | 0,020 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,039 | 0,020 | 0,553 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,005 | -0,026 | -0,024 | -0,052 | -0,029 | -0,037 | -0,039 | -0,039 | -0,047 | -0,037 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,336 |
| Drift | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,005 | 0,000 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,095 | |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,070 | |
| Kunde service og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,032 | |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,002 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,005 | -0,066 | |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,073 | |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| I alt | 0,000 | 0,111 | 0,024 | 0,014 | 0,006 | 0,009 | -0,020 | 0,004 | -0,004 | -0,007 | -0,007 | -0,015 | -0,004 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,032 | 0,013 | 0,252 | |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Syddjurs | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 0,227 | 0,085 | 0,042 | 0,056 | 0,058 | 0,010 | 0,049 | 0,036 | 0,032 | 0,032 | 0,019 | 0,036 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,048 | 1,116 |
| Investering | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,076 | 0,032 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,108 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,106 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,106 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,037 | 0,038 | 0,000 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,077 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,002 | 0,003 | 0,003 | 0,001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,009 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,004 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,004 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,003 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,003 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,002 | 0,001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,004 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,002 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,002 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,002 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,001 | 0,001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,003 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,048 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 0,096 | 1,349 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,009 | -0,043 | -0,039 | -0,086 | -0,047 | -0,060 | -0,064 | -0,064 | -0,077 | -0,060 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,550 |
| Drift | 0,000 | 0,002 | 0,014 | 0,105 | 0,109 | 0,108 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 0,104 | 1,581 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,008 | 0,077 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 0,083 | 1,253 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,003 | 0,011 | 0,012 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,014 | 0,212 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,002 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,048 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,015 | 0,012 | 0,007 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,068 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,007 | 0,003 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,006 | -0,072 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,001 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,002 | -0,028 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,003 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,004 | -0,052 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,004 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,007 | -0,109 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,120 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 0,229 | 0,106 | 0,150 | 0,160 | 0,160 | 0,108 | 0,147 | 0,134 | 0,130 | 0,130 | 0,117 | 0,134 | 0,194 | 0,194 | 0,194 | 0,194 | 0,146 | 2,626 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Kommune: Viborg | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 1,236 | 0,489 | 0,238 | 0,323 | 0,328 | 0,077 | 0,282 | 0,214 | 0,191 | 0,191 | 0,122 | 0,213 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,267 | 6,305 |
| Investering | 0,000 | 1,236 | 0,489 | 0,238 | 0,323 | 0,328 | 0,077 | 0,282 | 0,214 | 0,191 | 0,191 | 0,122 | 0,213 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,267 | 6,305 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 0,405 | 0,169 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,574 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 0,562 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,562 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 0,222 | 0,228 | 0,000 | 0,010 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,460 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,013 | 0,017 | 0,017 | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,057 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,026 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,026 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,017 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,017 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,013 | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,022 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,013 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,013 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,013 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,013 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,009 | 0,009 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,017 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 0,267 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,533 | 0,267 | 7,468 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,046 | -0,228 | -0,206 | -0,457 | -0,251 | -0,320 | -0,343 | -0,343 | -0,411 | -0,321 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -2,924 |
| Drift | 0,000 | 0,010 | 0,082 | 0,631 | 0,657 | 0,648 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 0,622 | 9,489 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,049 | 0,463 | 0,501 | 0,501 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 7,519 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,016 | 0,063 | 0,069 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 0,086 | 1,272 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,010 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,289 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,087 | 0,070 | 0,044 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,017 | 0,409 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,040 | 0,025 | -0,144 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -0,188 | -2,525 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,040 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -0,079 | -1,146 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,045 | -0,045 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -0,089 | -1,159 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,020 | -0,278 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,020 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,040 | -0,577 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,040 | 0,636 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 1,247 | 0,611 | 0,894 | 0,837 | 0,788 | 0,510 | 0,716 | 0,647 | 0,624 | 0,624 | 0,556 | 0,646 | 0,967 | 0,967 | 0,967 | 0,967 | 0,967 | 13,270 |

Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering)

| Kommune: Aarhus | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
|-----------------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 11,384 | 6,265 | 2,692 | 4,113 | 3,993 | 2,133 | 3,655 | 3,148 | 2,979 | 2,979 | 2,471 | 3,142 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 2,758 | 73,770 |
| Investering | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 2,997 | 1,253 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 4,250 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 4,160 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 4,160 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 3,477 | 0,000 | 0,000 | 0,152 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 7,208 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,205 | 0,273 | 0,273 | 0,136 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,887 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,409 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,409 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,273 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,273 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,205 | 0,136 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,341 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,205 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,205 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,205 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,205 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,136 | 0,136 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,273 |
| Ydelser på lån af investering | | | | 2,758 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 5,515 | 2,758 | 77,210 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | | | -0,338 | -1,691 | -1,522 | -3,382 | -1,860 | -2,367 | -2,537 | -2,537 | -3,044 | -2,373 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -21,651 |
| Drift | 0,000 | 0,161 | 1,290 | 9,885 | 10,289 | 10,151 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 9,740 | 148,659 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,769 | 7,256 | 7,843 | 7,842 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 7,840 | 117,793 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,248 | 0,992 | 1,082 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 1,354 | 19,927 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,161 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 4,527 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 1,364 | 1,091 | 0,682 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 0,273 | 6,412 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,294 | -2,066 | -4,468 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -4,581 | -65,798 |
| Nuværende billetteringssystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,543 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -1,086 | -15,741 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,114 | -0,114 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -0,227 | -2,953 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -0,147 | -2,061 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,147 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -0,294 | -4,270 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 0,294 | 4,711 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -1,784 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -3,121 | -45,484 |
| I alt | 0,000 | 11,545 | 7,850 | 10,511 | 9,934 | 9,563 | 7,292 | 8,814 | 8,306 | 8,137 | 8,137 | 7,630 | 8,300 | 10,674 | 10,674 | 10,674 | 10,674 | 7,916 | 156,631 |

| Udgifter til rejsekortet ved delvis lånefinansiering (75% af investering) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Kommune: Region Midtjylland | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2011-28 |
| (mio kr. - 2011 priser) | 0,000 | 19,179 | 11,398 | 4,848 | 7,786 | 7,466 | 4,873 | 6,994 | 6,287 | 6,051 | 6,051 | 5,344 | 6,279 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 4,794 | 135,701 |
| Investering | 0,000 | 19,179 | 11,398 | 4,848 | 7,786 | 7,466 | 4,873 | 6,994 | 6,287 | 6,051 | 6,051 | 5,344 | 6,279 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 4,794 | 135,701 |
| Indskud af aktiekapital | 0,000 | 4,178 | 1,747 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 5,925 |
| Indskud af ansvarlige lån | 0,000 | 5,799 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 5,799 |
| Køb af rejsekortudstyr | 0,000 | 6,694 | 6,892 | 0,000 | 0,293 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 13,880 |
| Stationsinstallation (kun Reg.) | 0,000 | 1,063 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 1,063 |
| Internt Projekt | 0,000 | 0,394 | 0,525 | 0,525 | 0,263 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 1,708 |
| Frikøb af busser mm. | 0,000 | 0,000 | 0,788 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,788 |
| Uddannelse mv. | 0,000 | 0,000 | 0,525 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,525 |
| Tilretning af eksisterende IT | 0,000 | 0,394 | 0,263 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,657 |
| Supplerende indkøb af udstyr | 0,000 | 0,394 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,394 |
| Information - markedsføring | 0,000 | 0,000 | 0,394 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,394 |
| Diverse udgifter | 0,000 | 0,263 | 0,263 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,525 |
| Ydelser på lån af investering | | 4,794 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 9,588 | 4,794 | 134,226 |
| Tilbagebetaling af ansvarlige lån | | -0,472 | -2,357 | -2,121 | -4,715 | -2,593 | -3,300 | -3,536 | -3,536 | -3,536 | -4,243 | -3,309 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -30,183 |
| Drift | 0,000 | 0,310 | 2,484 | 19,033 | 19,813 | 19,546 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 18,755 | 286,248 |
| Centralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 1,481 | 13,971 | 15,102 | 15,099 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 15,097 | 226,815 |
| Decentralt udstyr | 0,000 | 0,000 | 0,477 | 1,910 | 2,084 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 2,608 | 38,370 |
| Bus & Tog mv. | 0,000 | 0,310 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 8,716 |
| Distribution - netto | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,627 | 2,102 | 1,313 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 0,525 | 12,347 |
| Ændrede udgifter | 0,000 | 0,000 | 0,410 | -0,165 | -2,945 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -3,611 | -49,646 |
| Nuværende billetteringsystem | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -1,036 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -2,073 | -30,055 |
| Kundeservice og betjent salg | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,667 | -0,667 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -1,333 | -17,332 |
| Tællinger mv. | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -0,205 | -2,873 |
| Periodekort, Klippekort | 0,000 | 0,000 | 0,000 | -0,205 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -0,410 | -5,952 |
| Nye opgaver | 0,000 | 0,000 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 0,410 | 6,568 |
| Salgsprovision | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| I alt | 0,000 | 19,489 | 14,292 | 23,716 | 24,654 | 23,401 | 20,017 | 22,138 | 21,431 | 21,195 | 21,195 | 20,488 | 21,423 | 24,731 | 24,731 | 24,731 | 24,731 | 24,731 | 372,303 |

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 2**

Faktaark for Favrskov Kommune som primær finansieringspart

| Rutemr./ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigede 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|---|------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| 55 L Bjerringbro-Thorsø-Hammel (reg.rute som Favreskov medf.) | Ny rute fra K11 | Region | 0 | 0 | 0 | 182 | 0 | 130.250 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 117 L Århus-Hadsten-Langå (reg.rute som Favreskov medf.) | Blandet med 314-kørsel | Region | 251.366 | 0 | 1.557 | 1.641 | 868.914 | 983.937 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 314 L Hammel-Hadsten | Blandet med 117-kørsel | 0 | 314.010 | 0 | 2.729 | 2.729 | 1.702.416 | 1.850.196 | 73.840 | 1 | 1 | Scanpoint |
| 851 L Ulstrup-Vellev-Thorsø | 0 | 0 | 116.743 | 0 | 1.734 | 1.734 | 1.122.363 | 1.221.354 | 32.188 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 1 R Hadsten-Lerbjerg-Vissing-Galten | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.070 | 1.070 | 718.501 | 780.871 | 0 | 1 | 1 | 0-takst |
| 2 R Hadsten-Øldum-Selling-Hadbjerg | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.402 | 1.402 | 898.726 | 976.741 | 0 | 1 | 1 | 0-takst |
| 3 R Hadbjerg-Voldum-Hallendrup | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.124 | 1.124 | 748.104 | 813.044 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 4 R Hadsten-Lyngå-Vitten | 0 | 0 | 0 | 0 | 946 | 946 | 652.147 | 708.758 | 0 | 1 | 1 | 0-takst |
| 5 R Langå-Laurbjerg-Houlbjerg-Granslev-Bøstrup | 0 | 0 | 0 | 0 | 898 | 898 | 626.380 | 680.753 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 6 R Rute 6: Hinnerup-Sandby-Vitten-Haldum | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.317 | 1.317 | 852.510 | 926.513 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 7 R Solkær-Tinning-Foldby-Søften-Hinnerup | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.232 | 1.232 | 806.548 | 876.561 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 8 R Rute 8: Søften-Grundfør-Hinnerup | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.060 | 1.060 | 714.278 | 776.281 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 9 R Ladding-Skjoldelev-Hammel | 0 | 0 | 0 | 0 | 885 | 885 | 715.165 | 777.245 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 10 R Hammel-Svenstrup-Røgen | 0 | 0 | 0 | 0 | 572 | 572 | 499.207 | 542.541 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 11 R Hammel-Sporup-Farre | 0 | 0 | 0 | 0 | 583 | 583 | 506.296 | 550.246 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 12 R Hammel-Sall-Thorsø-Haurum | 0 | 0 | 0 | 0 | 927 | 927 | 789.456 | 857.986 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 13 R Ulstrup-Terp-Rønge-Danstrup | 0 | 0 | 0 | 0 | 660 | 660 | 521.868 | 567.169 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 14 R Thorsø-Vejerslev-Borre-Futting | 0 | 0 | 0 | 0 | 943 | 943 | 645.019 | 701.011 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 101 R Svømmekørsel i Hadsten-området | 0 | 0 | 0 | 0 | 148 | 148 | 81.754 | 88.851 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 102 R Svømmekørsel i Hammel-området | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 51 | 27.605 | 30.001 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 103 R Svømmekørsel i Hinnerup-området | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 | 6.479 | 7.042 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 104 R Svømmekørsel i Horslev-området | 0 | 0 | 0 | 0 | 67 | 67 | 29.308 | 31.852 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Hedensted Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Ruteny./ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt- busser | Reserve- busser | Nuværende Billetudstyr |
|------------|--|---|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------------|
| 106 | L Horsens-Møgelkær-Horsens | 0 | 0 | Samlet | 0 | 128 | 128 | 59.016 | 64.139 | 2.288 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 114 | L Horsens - Rask Mølle - Tørring | Regional eff., K11 | Horsens | ? | ? | 0 | 2.807 | 0 | 1.540.076 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 209 | L Lindved-Rask Mølle | Regional eff., K11 | 0 | ? | ? | 0 | 1.030 | 0 | 792.070 | 0 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 504 | L Horsens-Uldum | 0 | Horsens-Region | ? | ? | 0 | 14 | 0 | 10.257 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 508 | L Thyregod - Tørring | Kontrakt i Sydtrafik | 0 | ? | ? | 0 | 527 | 0 | 405.517 | 0 | 0 | 0 | Sydtrafik |
| 528 | L Merring-Krolierup-Øster Snede-Soleskov-Hedensted-Løsning-Merring | Regional eff., K11 (tidl. 108) | 0 | Samlet | 0 | 0 | 400 | 0 | 304.519 | 0 | 0 | 0 | Almex-A |
| 660 | R Lindved-Grejs-Holtum-Lindved (kun for Reg Midt delen) | 0 | Vejle | Samlet | 0 | 613 | 613 | 380.542 | 413.575 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 661 | R Rask Mølle-Hornborg-Rask Mølle | 0 | 0 | Samlet | 0 | 600 | 600 | 489.548 | 532.044 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 662 | R Rask Mølle-Flemming-Hviring-Rask Mølle | 0 | 0 | Samlet | 0 | 733 | 733 | 539.469 | 586.298 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 690 | L Merring-Korning-Hedensted | 0 | 0 | Samlet | 0 | 447 | 447 | 401.339 | 436.178 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 691 | R Løsning-Kragelund-Øster Snede-Løsning | 0 | 0 | Samlet | 0 | 638 | 638 | 497.006 | 540.150 | 0 | 0 | 0 | Almex-A |
| 692 | R Hedensted-Gl.Sole-Øster Snede-Hedensted | 0 | 0 | Samlet | 0 | 784 | 784 | 558.560 | 607.046 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 693 | R Hedensted-Urlev-Ny Seberup-Hedensted | 0 | 0 | Samlet | 0 | 484 | 484 | 446.114 | 484.839 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 694 | R Hedensted-Ørum-Daugård | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.169 | 1.169 | 785.678 | 853.880 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 696 | L Hedensted-Tørring | 0 | 0 | Samlet | 0 | 838 | 1.061 | 577.902 | 805.145 | 5.504 | 1 | 0 | Almex-A |
| 698 | R Løsning-Ølsted-Botrup-Eriknaer | 0 | 0 | Samlet | 0 | 362 | 362 | 398.013 | 432.563 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 701 | R Stouby-Hornum-Belle-Stouby | 0 | 0 | Samlet | 0 | 569 | 569 | 425.977 | 462.954 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 702 | R Stouby-Barrit-Stouby | 0 | 0 | Samlet | 0 | 809 | 809 | 589.637 | 640.821 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 703 | R Rårup-Skjold-Bisholt-Rårup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 615 | 615 | 495.061 | 538.035 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 704 | L Rårup-Bjerre-Stenderup-Hornslyd-Rårup | Regional eff., K11 (tidl. 219 + rabatroute) | 0 | Samlet | 0 | 283 | 894 | 370.985 | 647.214 | 0 | 1 | 0 | Almex-A |
| 705 | T Telekørsel - div. ture i Hedensted | Stopper ved K11 | 0 | Samlet | 0 | 0 | 0 | 845.019 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Område 2/3 | T Stouby - Vejlefjord, Løgballe - Hornslyd m.v. *) | Stopper ved K11 | 0 | Samlet | 0 | 0 | 0 | 261.400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T Teletaxa - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | Stopper ved K11 | 0 | Samlet | 0 | 0 | 0 | 250.901 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | S Samlede indtægter for lokal og rabatruer i Hedensted | 0 | 0 | 524.512 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruer
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Herning Kommune som primær finansieringspart

| Ruten/ Route | ruteangivelse/strækning Type | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt- busser | Reserve- busser | Nuværende Billetudstyr |
|-----------------|---------------------------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------------|---------------------------|
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 1A | B | Gullestrup via Møllegade | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 2.692 | 0 | 1.356.834 | 0 | 262.184 | 0 | 0 | 0 |
| 1B | B | Gullestrup via Nørregade | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.068 | 0 | 568.345 | 0 | 94.005 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | B | Hammerum-Gjellerup | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 2.785 | 0 | 1.483.408 | 0 | 200.512 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | B | Snelbjerg via Møllegade-Gl. Landevej | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 2.843 | 0 | 1.719.477 | 0 | 114.972 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | B | Lind via Jasminvej og MCH | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 2.946 | 0 | 1.747.826 | 0 | 68.068 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | B | Birk-Hammerum | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 2.678 | 0 | 1.448.107 | 0 | 90.948 | 0 | 0 | 0 |
| 6A | B | Tietgensgade og Godthåbsvej | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 872 | 0 | 565.208 | 0 | 17.628 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | B | Indstri og MCH | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 579 | 0 | 297.566 | 0 | 11.880 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | B | H.P. Hansens Vej v. butikstorvet | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.503 | 0 | 778.651 | 0 | 83.928 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | B | Tjørring | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.818 | 0 | 916.137 | 0 | 84.240 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | B | CEU | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.903 | 0 | 965.790 | 0 | 5.304 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | B | Uddannelsessteder | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 423 | 0 | 207.701 | 0 | 99.855 | 0 | 0 | 0 |
| S5 | B | Herningcentret | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 390 | 0 | 199.354 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| S7 | B | Vesterhomvej | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 439 | 0 | 224.273 | 0 | 29.160 | 0 | 0 | 0 |
| S8 | B | Vesterholmsvej | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.104 | 0 | 561.186 | 0 | 25.425 | 0 | 0 | 0 |
| 1.001 | N/B | Natbuskørsel rute 1 | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 19 | 0 | 10.630 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.002 | N/B | Natbuskørsel rute 2 | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 28 | 0 | 16.096 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.003 | N/B | Natbuskørsel rute 3 | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 14 | 0 | 7.719 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.004 | N/B | Natbuskørsel rute 4 | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 16 | 0 | 9.221 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.008 | N/B | Natbuskørsel rute 5 | Stopper februar 2011 | 0 | Samlet | 0 | 16 | 0 | 9.002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | S | Alle bybusser | Stopper februar 2011 | 0 | 8.889.800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 4 | 0 |
| 1A | B | Gullestrup via Nygade - Torvet | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 5.768 | 0 | 3.586.797 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 1B | B | Gullestrup via Nørregade ig Brorsonsvej | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.607 | 0 | 1.028.999 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 2 | B | Hammerum og Gjellerup Vest | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 5.256 | 0 | 3.255.696 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 3 | B | Snelbjerg via Vestergade | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 4.929 | 0 | 2.994.965 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 4 | B | Lind via Chr. Ydes Vej | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 5.067 | 0 | 3.047.785 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 5A | B | Gjellerup Øst via Birk Centerpark | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 3.495 | 0 | 2.138.814 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 5B | B | Birk Centerpark | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 565 | 0 | 350.810 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 6A | B | Messecentret og Godthåbsvej | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.424 | 0 | 852.266 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 6A | B | Messekørsel - ekstrakørsel/dublering | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 208.400 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 6B | B | Messecentret og Godthåbsvej via Industri Vest | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.035 | 0 | 668.680 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 7 | B | Holtbjerg og Herningcentret via HC. Ørstedes Vej | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 2.260 | 0 | 1.422.066 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 8A | B | Tjørring via Vestergade | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 3.478 | 0 | 2.111.270 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 8B | B | Tjørring via Brorsonsvej og HP. Hansens Vej | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.473 | 0 | 861.158 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 9A | B | Holmparken via Nørregade og Sjællandsgade | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 901 | 0 | 530.757 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 9B | B | Lillelundvej og Holmparken via Nørregade | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 2.444 | 0 | 1.568.965 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| S5 | B | Servicebus Herningcentret | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 533 | 0 | 300.883 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| S7 | B | Servicebus Tjørring | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 2.028 | 0 | 1.143.525 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| S8 | B | Servicebus Holmparken | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.262 | 0 | 711.852 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 10 | B | Uddannelsessteder | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 489 | 0 | 271.036 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 1.001 | B | Natbuskørsel rute 1 | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 4.429 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 1.002 | B | Natbuskørsel rute 2 | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 6.199 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 1.003 | B | Natbuskørsel rute 3 | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 2.984 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 1.004 | B | Natbuskørsel rute 4 | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 3.553 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 1.008 | B | Natbuskørsel rute 5 | Ny køreplan februar 2011 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 3.525 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |

Faktaark for Herning Kommune som primær finansieringspart

| Rute/ Rute | ruteangivelse/strækning Type Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt- busser | Reserve- busser | Nuværende Billetudstyr |
|---------------|--|--------------|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------------|
| 140 | L Aulum-Hodsager-Feldborg-Haderup | 0 | 0 | 30.518 | 0 | 1.487 | 1.407 | 912.103 | 956.278 | 26.230 | 1 | 0 | Almex E |
| 150 | L Herning-Vildbjerg-Ørnhøj | 0 | 0 | 553.957 | 0 | 7.831 | 7.123 | 3.779.250 | 3.812.696 | 89.336 | 3 | 0 | Scanpoint |
| 160 | L FASTERHOLT-ARNBORG-HERNING | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E |
| 168 | L Sørvad - Vejvad - Aulum | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E |
| 3.510 | L Rutebilstationen - uddannelsesstederne | 0 | 0 | 0 | 0 | 493 | 493 | 238.232 | 258.912 | 0 | 0 | 0 | Almex E |
| N150 | Natbuskørsel rute 150 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 20 | 9.689 | 10.530 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 134 | R Skarriid Skole - Kibæk Skole | 0 | 0 | 7.316 | 0 | 731 | 731 | 465.603 | 506.020 | 0 | 1 | 1 | Almex E |
| 135 | R Skarriid Skole og Sdr. Felding Skole | 0 | 0 | 2.547 | 0 | 741 | 741 | 562.246 | 611.053 | 0 | 1 | 1 | Almex E |
| 136 | R Skarriid Skole og Sdr. Felding Skole | 0 | 0 | 2.333 | 0 | 678 | 678 | 514.883 | 559.578 | 0 | 1 | 1 | Almex E |
| 137 | R Sdr. Felding Skole | 0 | 0 | 3.675 | 0 | 640 | 640 | 458.854 | 498.685 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 138 | R Sdr. Felding Skole | 0 | 0 | 4.043 | 0 | 704 | 704 | 504.739 | 548.553 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 139 | R Kibæk Skole | 0 | 0 | 8.454 | 0 | 844 | 844 | 537.959 | 584.657 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 141 | R Aulum Byskole | 0 | 0 | 2.597 | 0 | 302 | 302 | 276.120 | 300.089 | 89.336 | 1 | 1 | Almex E |
| 142 | R Aulum Byskole | 0 | 0 | 618 | 0 | 824 | 824 | 466.316 | 506.795 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 143 | R Hodsager Centralskole | 0 | 0 | 2.745 | 0 | 387 | 387 | 187.061 | 203.299 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 144 | R Hodsager Centralskole og Feldborg Centralskole | 0 | 0 | 4.400 | 0 | 684 | 684 | 461.444 | 501.500 | 0 | 0 | 0 | Almex E |
| 145 | R Haderup Skole | 0 | 0 | 2.999 | 0 | 590 | 590 | 500.540 | 543.990 | 0 | 1 | 1 | Almex E |
| 149 | R Gjellerup Skolen | 0 | 0 | 6.610 | 0 | 335 | 335 | 275.318 | 299.217 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 151 | R Arnborg Skole og Kølkeær Skole | 0 | 0 | 900 | 0 | 436 | 436 | 424.718 | 461.586 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 152 | R Lind Skole, Højgårdskolen og Kølkeær Skole | 0 | 0 | 1.658 | 0 | 603 | 603 | 535.410 | 581.887 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 153 | R Hammerum Skole | 0 | 0 | 8.464 | 0 | 421 | 421 | 345.117 | 375.075 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 154 | R Sunds Skole | 0 | 0 | 2.630 | 0 | 537 | 537 | 395.722 | 430.073 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 155 | R Sunds Skole - Ilskov Skole | 0 | 0 | 3.444 | 0 | 702 | 702 | 516.602 | 561.446 | 0 | 0 | 0 | Almex E |
| 156 | R Sunds Skole - Simmelkjær | 0 | 0 | 2.924 | 0 | 598 | 598 | 440.291 | 478.510 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 157 | R Sinding - Tjørning og Lundgårdsskolen | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.455 | 1.455 | 895.044 | 972.740 | 0 | 2 | 2 | Almex E |
| 158 | R Snebjerg - Engbjerg | 0 | 0 | 994 | 0 | 1.006 | 1.006 | 585.486 | 636.310 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 159 | R Snebjerg Skole - Engbjergskolen | 0 | 0 | 1.492 | 0 | 741 | 741 | 464.931 | 505.290 | 0 | 1 | 1 | Almex E |
| 161 | R Ørnhøj Skole | 0 | 0 | 1.840 | 0 | 628 | 628 | 448.047 | 486.940 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 162 | R Ørnhøj - Vind Skole | 0 | 0 | 1.932 | 0 | 830 | 830 | 550.240 | 598.004 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 163 | R Vinding Skole | 0 | 0 | 1.052 | 0 | 882 | 882 | 502.322 | 545.926 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 164 | R Ørnhøj Skole, Vind Skole og Vinding Skole | 0 | 0 | 2.462 | 0 | 656 | 656 | 461.909 | 502.006 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 165 | R Timring Skole og Vildbjerg Skole | 0 | 0 | 1.576 | 0 | 892 | 892 | 568.953 | 618.342 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 166 | R Vildbjerg Skole og Nøvling Skole | 0 | 0 | 773 | 0 | 425 | 425 | 271.896 | 295.498 | 0 | 1 | 1 | Almex E |
| 167 | R Kildebakkeskolen, Vildbjerg Skole og Nøvling Skole | 0 | 0 | 606 | 0 | 371 | 371 | 234.688 | 255.061 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| Shuttle | R Shuttlebus Birck Centerpark | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 169.092 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T Teletaxa - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | 0 | 0 | 1.937 | 0 | 0 | 0 | 17.238 | 14.566 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokaltur
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Holstebro Kommune som primær finansieringspart

| Ruten-/ruteangivelse/strekning | Bemærkninger | | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billedudstyr | |
|--------------------------------|--------------|---|-----------------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------------|---|
| | Type | Strækning | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | B | Slotsgade-Thorsvej-Døsevej-Slotsgade | 0 | 0 | 0 | 5.678 | 5.678 | 2.962.089 | 3.219.216 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 2 | B | Frøjk Møllevej-Sønder Alle-Skjernvej-Slotsgade | 0 | 0 | 0 | 1.090 | 1.090 | 555.548 | 603.773 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 3 | B | Nr. Boulevard-Knud Aggers Vej-Poul Rytters Vej | 0 | 0 | 0 | 1.116 | 1.116 | 591.372 | 642.707 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 4 | B | Slotsgade-Viborgvej-Parkvej-Sletten-Mejrup | 0 | 0 | 0 | 2.486 | 2.486 | 1.299.093 | 1.411.862 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 5 | B | Slotsgade-Stationen-Ellebækvej-P S Krøyers Vej | 0 | 0 | 0 | 2.884 | 2.884 | 1.620.454 | 1.761.119 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 6 | B | Slotsgade - Herningvej - Mejdal - Slotsgade | 0 | 0 | 0 | 1.865 | 1.865 | 958.636 | 1.041.852 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 7 | B | Slotsgade - Niels W Gades Vej - Wagnersvej - Slotsgade | 0 | 0 | 0 | 2.304 | 2.304 | 1.223.747 | 1.329.976 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 8 | B | Slotsgade - Struervej - Hornshøj - Slotsgade | 0 | 0 | 0 | 1.190 | 1.190 | 607.427 | 660.155 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 9 | B | Slotsgade - Skivevej - Nyholmvej - Slotsgade | 0 | 0 | 0 | 979 | 979 | 528.032 | 573.869 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| N5 | N/B | Natbuskørsel på rute 5 | 0 | 0 | 0 | 17 | 17 | 9.243 | 10.045 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| N6 | N/B | Natbuskørsel på rute 6 | 0 | 0 | 0 | 16 | 16 | 8.873 | 9.643 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex E | |
| 1-9 | T | Holstebro Bybusser, hverdagsaftner m/telebus | 0 | 0 | 0 | 1.521 | 1.521 | 659.684 | 716.949 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 0 | S | Samlede indtægter alle bybusser | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 28 | L | Holstebro - Haderup - Viborg (medfin. af reg. rute) | Region | 3.411.617 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 1 | 0 |
| 29 | L | Holstebro-Feldborg | Region | ? | ? | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 260 | L | Holstebro - Vinderup - Ejning | 0 | Se rute 281 | 0 | 1.079 | 1.079 | 560.599 | 609.262 | 18.460 | 18.460 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 270 | L | Holstebro - Ulfborg - Thorsminde | 0 | 506.420 | 0 | 6.788 | 6.788 | 3.624.438 | 3.926.036 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 283 | L | Holstebro - Borbjerg - Skave - Høgager | 0 | Se rute 281 | 0 | 1.058 | 1.126 | 558.755 | 1.025.550 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 3.520 | L | Ekstra kørsel ml. Holstebro rtb. og udd.stederne på Døsevej i 09/10 | 0 | 0 | 0 | 417 | 417 | 214.283 | 232.884 | 0 | 0 | ? | ? | 0 | 0 |
| 251 | R | Linde - Sir - Naur - Holstebro | Regional eff., K11 | 14.411 | 0 | 652 | 652 | 481.040 | 522.797 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 252 | R | Holstebro - Idum - Råsted - Holstebro | Regional eff., K11 | 37.214 | 0 | 1.693 | 1.693 | 1.253.849 | 1.362.691 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 261 | R | Vinderup - Sevel - Mogenstrup - Vinderup | 0 | 4.589 | 0 | 716 | 716 | 647.678 | 703.900 | 54.825 | 54.825 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 263 | R | Vinderup - Ryde - Herrup - Vinderup | 0 | 6.316 | 0 | 1.810 | 1.810 | 1.536.006 | 1.669.340 | 14.190 | 14.190 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 264 | R | Vinderup - Sevel - Sahl - Vinderup | 0 | 1.256 | 0 | 825 | 825 | 716.816 | 779.040 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 265 | R | Vinderup - Handbjerg - Ryde - Vinderup | 0 | 2.453 | 0 | 795 | 795 | 696.597 | 757.066 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 267 | R | Vinderup - Egebjerg - Vinderup | 0 | 3.172 | 0 | 867 | 867 | 564.498 | 613.500 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 268 | R | Vinderup - Geddal - Ejning - Vinderup | 0 | 2.971 | 0 | 815 | 815 | 533.333 | 579.630 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 269 | R | Vinderup - Handbjerg - Struer | 0 | 0 | 0 | 77 | 77 | 231.597 | 251.701 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 271 | R | Ulfborg-Ulfborg Kirkeby-Ulfborg Skole | 0 | 7.689 | 0 | 519 | 519 | 514.685 | 559.363 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 272 | R | Staby-Ulfborg-Madum-Straby | 0 | 8.091 | 0 | 530 | 530 | 530.164 | 576.185 | 84.760 | 84.760 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 273 | R | Bur-Gørding-Vemb (skolekørsel) | 0 | 8.007 | 0 | 390 | 390 | 645.099 | 701.097 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 274 | R | Bur-Råsted-Vemb (skolekørsel) | 0 | 6.743 | 0 | 323 | 323 | 534.028 | 580.385 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 281 | R | Holstebro - Mejrup - Skave | Køreplanændring, K10 og K11 | 311.973 | 0 | 3.282 | 1.513 | 1.487.594 | 702.818 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 282 | R | Mejrup - Hornshøj - Mejrup | 0 | 20.041 | 0 | 903 | 903 | 711.125 | 772.855 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 284 | R | Skave - Borbjerg - Hvam-Skave | 0 | 2.265 | 0 | 722 | 722 | 484.420 | 526.471 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 291 | R | Mejdal - Tvis - Nr. Felding | 0 | 5.581 | 0 | 705 | 705 | 606.421 | 659.062 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 292 | R | Tvis - Gedbo - Tvis | 0 | 5.890 | 0 | 744 | 744 | 640.063 | 695.624 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 293 | R | Nr. Felding | 0 | 2.723 | 0 | 344 | 344 | 295.878 | 321.562 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 294 | R | Skovlund | 0 | 1.484 | 0 | 188 | 188 | 161.310 | 175.312 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| ? | R | Special rute | 0 | ? | ? | 0 | 0 | 163.670 | 177.878 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Horsens Kommune som primær finansieringspart

| Rute Type | Rute | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|-----------|--|-----------|-------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| 1 B | Banegården-Nørregade-Sygehuset-Bakkesvinget-Sygehuset-Banegården/Banegården-Nansensvej-Bankager-Krokusvej-Nansensvej-Banegården | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 7.980 | 0 | 4.507.518 | 0 | 556.504 | 0 | 0 | 0 |
| 2 B | Banegården-Nørregade-Sygehuset-Bakkesvinget-Sygehuset-Banegården/Banegården-Spedalsøvej-Fjordparken-Højvangsalle-Dagsalle-Spedalsøvej-Banegården | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 7.674 | 0 | 4.367.758 | 0 | 406.536 | 0 | 0 | 0 |
| 3 B | Banegården-Nørretorv-Forum Horsens-Vestermarken-Nørretorv-Banegården/Banegården-Horsens Gymnasium-Vedbæks Alle-Amtsgymnasiet-Banegården | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 7.141 | 0 | 4.084.666 | 0 | 299.000 | 0 | 0 | 0 |
| 4 B | Banegården-Sygehuset-Husodde-Griffenfeldtsparken-Husodde-Sygehuset-Banegården-Sverigesvej-Torstedallé-(Thorgårdsvej)-Ørnstrupvej-Sverigesvej-Banegården | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 9.875 | 0 | 5.721.478 | 0 | 316.732 | 0 | 0 | 0 |
| 5 B | Griffenfeldtparken-Sundbakken-Handelsskolen-Kildegade-Banegården- og omvendt | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 6.953 | 0 | 4.005.727 | 0 | 247.156 | 0 | 0 | 0 |
| 5 B | Dublering på rute 5 om morgenen | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 30 | 0 | 70.835 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 B | Banegården-Vejlevej-Urniavej-Saturnvej-Marsallé-Vejlevej-Banegården | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.448 | 0 | 1.100.963 | 0 | 51.948 | 0 | 0 | 0 |
| 9 B | Banegården-Spedalsøvej-Ternevej-Strandkærvej-Sydvestvej- og omvendt | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 3.251 | 0 | 1.927.214 | 0 | 102.648 | 0 | 0 | 0 |
| 10 B | Banegården-Fuglevangsvej-Islandsvej-Torsted Vest-Fuglevangsvej-Banegården/Banegården-Emil Møllers Gade-Vestre Kirkegård-Lovbyvej-Emil Møllersgade-Banegården | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 3.885 | 0 | 2.693.468 | 0 | 95.576 | 0 | 0 | 0 |
| 11 B | Banegården-Rådhuset-Bilka-Sygehuset-Bakkesvinget-Sygehuset-Bilka-Rådhuset-Banegården | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 2.077 | 0 | 1.380.027 | 0 | 73.840 | 0 | 0 | 0 |
| 0 S | Alle bybusser | | Stopper august 2011 | 0 | 12.759.440 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 2 | 0 |
| 1 B | Banegården-Sygehuset-Stensballe-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9.049 | 0 | 5.404.296 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 2 B | Banegården-Sygehuset-Stensballe-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9.783 | 0 | 5.692.415 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 3 B | Banegården-Strandpromenaden-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.485 | 0 | 2.072.378 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 4 B | Banegården-Dagnæs-Tyrsted-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.485 | 0 | 2.076.976 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 5 B | Banegården-Ternevej-Krokusvej-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.665 | 0 | 4.063.378 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 6 B | Banegården-Spedalsø-Vedbæksallé-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.441 | 0 | 2.071.213 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 7 B | Banegården-Torstedallé-Urniavej-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.581 | 0 | 2.129.947 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 8 B | Banegården-Østerhåb-Saturnvej-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.907 | 0 | 2.287.085 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 9 B | Banegården-Nr. Torv-Forum-Vestermarken-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.308 | 0 | 1.990.999 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 10 B | Banegården-BCH-Forum-Bakkesvinget-Banegården | | Ny køreplan august 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.490 | 0 | 2.102.754 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |

Faktaark for Horsens Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Type | Ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt- busser | Reserve- busser | Nuværende Billetter/styr |
|------|------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------|
| 112 | L | Horsens-Voerladegård | Køreplanændring, K11 | Skanderborg | 740.688 | 0 | 5.085 | 5.079 | 2.719.655 | 2.952.561 | 113.412 | 2 | 0 | 0 |
| 114 | L | Horsens - Tørring | Regional eff., K11 | Hedensted | Samlet | 0 | 0 | 1.498 | 0 | 802.506 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 501 | L | Brædstrup - Østbirk | Køreplanændring, K10 | 0 | Samlet | 0 | 425 | 416 | 347.360 | 373.865 | 8.164 | 1 | 0 | 0 |
| 504 | L | Horsens-Hornslyd | Køreplanændring, K11 | Hedensted- Region | Samlet | 0 | 0 | 14 | 0 | 10.257 | 8.858 | 0 | 0 | 0 |
| 518 | L | Horsens-Træden-Brædstrup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 610 | 610 | 442.352 | 480.750 | 20.898 | 1? | 0 | 0 |
| 671 | L | Lund-Lundum-Egebjerg-Horsens | Køreplanændring, K10 | 0 | Samlet | 0 | 1.145 | 1.080 | 891.306 | 941.585 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 851 | L | Julenatbus | 0 | 0 | Samlet | 0 | 16 | 16 | 6.085 | 6.614 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 852 | L | Julenatbus | 0 | 0 | Samlet | 0 | 15 | 15 | 5.882 | 6.393 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 854 | L | Julenatbus | 0 | 0 | Samlet | 0 | 7 | 7 | 2.840 | 3.086 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 620 | R | Brædstrup-Tønning-Træden-Brædstrup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 103 | 103 | 89.701 | 97.488 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 621 | R | Brædstrup-Hårup-Nim-Brædstrup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.049 | 1.049 | 757.335 | 823.076 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 622 | R | BrædstrupTværvj-Brædstrup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 791 | 791 | 509.844 | 554.102 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 623 | R | Tønning-Træden-Underup-Nim | 0 | 0 | Samlet | 0 | 489 | 489 | 342.931 | 372.699 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 624 | R | Brædstrup-Sdr. Vissing-Grædstrup-Brædstrup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 810 | 810 | 616.562 | 670.084 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 625 | R | Sdr. Vissing-Addit-Voerladegård-Sdr. Vissing | 0 | 0 | Samlet | 0 | 430 | 430 | 382.895 | 416.132 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 630 | R | Vestbirk-Gedved-Østbirk | 0 | 0 | Samlet | 0 | 895 | 895 | 476.897 | 518.295 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 631 | R | Østbirk-Vestbirk-Yding-Østbirk | 0 | 0 | Samlet | 0 | 593 | 593 | 486.941 | 529.210 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 633 | R | Hovedgård-Gedved-Hovedgård | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.521 | 1.521 | 975.107 | 1.059.752 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 634 | R | Hovedgård-Søwind-Hovedgård | 0 | 0 | Samlet | 0 | 488 | 488 | 306.568 | 333.180 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 635 | R | Hovedgård-Gangsted-Grumstrup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 979 | 979 | 631.478 | 686.294 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 670 | R | Kørup-Molger-Lund-Egebjerg | 0 | 0 | Samlet | 0 | 595 | 595 | 442.326 | 480.722 | 20.898 | 1 | 0 | 0 |
| 673 | R | Dallerup-Sejlet-Tyrsted | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.110 | 1.110 | 680.497 | 739.568 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 674 | R | Bjeld-Nebel-Stensballe | 0 | 0 | Samlet | 0 | 780 | 780 | 556.942 | 605.288 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | S | Samlet for lokal- og rabatruiter excl. rute 112 | 0 | 0 | 217.039 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 112 | T | Horsens - Østbirk - Voerladegård | Stopper i 2010 | 0 | 1.065 | 0 | 0 | 0 | 13.976 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 117 | T | Teletaxa | Køreplanændring, K11 | 0 | ? | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.420 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 209 | T | Teletaxa | Køreplanændring, K11 | 0 | ? | 0 | 0 | 0 | 0 | 51.050 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 518 | T | Torp-Træden-Brædstrup | Stopper i 2010 | 0 | 521 | 0 | 0 | 0 | 26.314 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 624 | T | Gedved - Stenbjerg - Statrup - Østbirk - Vestbirk | Stopper i 2010 | 0 | 140 | 0 | 0 | 0 | 12.094 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Teletaxa - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | Ændret pba. 2011-forbrug | 0 | 1.368 | 0 | 0 | 0 | 18.114 | 50.946 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

B Bybus

N Natbus

L Lokalrute

R Rabatruiter

T Telekørsel

S Samlet kørsel

Faktaark for Ikast-Brande Kommune som primær finansieringspart

| Rute/ Rute | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt- busser | Reserve- busser | Nuværende Billetudstyr |
|---------------|---|-------------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------------|
| 101 | B Torvet-Stadion Alle-Lille Torv-Norgesgade-Frisenborgparken-Torvet | Køreplanændring, K10 og K11 | 0 | O-takst | 0 | 1.017 | 893 | 413.558 | 410.289 | 26.260 | 1 | 0 | 0-takst |
| 102 | B Torvet-Højris Allé-Grundtvigsvej-Kongevejen-Torvet | Køreplanændring, K10 | 0 | O-takst | 0 | 946 | 904 | 382.113 | 402.257 | 13.676 | 0 | 0 | 0-takst |
| 103 | B Torvet - Østerport - Industrivej - Frisenborgparken - Rømersvej - Torvet 28 | Stoppet ved K10, med i budget | 0 | O-takst | 0 | 254 | 0 | 100.990 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 0 | B Brande bybus | 0 | 0 | O-takst | 0 | 125 | 125 | 70.643 | 76.775 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 171 | L Ikast - Tulstrup - Faurholt - Munkkilde | Køreplanændring, K10 og K11 | 0 | O-takst | 0 | 1.302 | 1.132 | 724.162 | 708.698 | 20.038 | 1 | 1 | 0-takst |
| 172 | L Ikast - Bording - Engesvang - Pårup - Christianshede | Køreplanændring, K10 | 0 | O-takst | 0 | 1.944 | 1.717 | 1.002.319 | 987.732 | 34.056 | 1 | 1 | 0-takst |
| 182 | L Ikast-Hampen-Nr. Snede | 0 | 0 | O-takst | 0 | 1.068 | 1.068 | 799.997 | 869.442 | 33.411 | 1 | 0 | 0-takst |
| 190 | L Ikast-Brande-Uhre-Blåhøj | Køreplanændring, K11 | 0 | O-takst | 0 | 2.875 | 2.582 | 1.542.563 | 1.569.837 | 68.155 | 2 | 0 | 0-takst |
| 191 | L Brande-Ejstrupholm-Nr. Snede-Klovborg | Køreplanændring, K10 og K11 | 0 | O-takst | 0 | 1.254 | 926 | 702.666 | 602.215 | 29.713 | 1 | 0 | 0-takst |
| 170 | R Ejstrupholm - Hampen - Nr. Snede - Rørbæk - Ejstrupholm | 0 | 0 | O-takst | 0 | 1.173 | 1.173 | 707.016 | 768.389 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 173 | R Bording Skole | 0 | 0 | O-takst | 0 | 1.086 | 1.086 | 583.905 | 634.592 | 33.411 | 1 | 0 | 0-takst |
| 174 | R Bording Skole | 0 | 0 | O-takst | 0 | 1.073 | 1.073 | 575.560 | 625.522 | 68.155 | 1 | 0 | 0-takst |
| 175 | R Engesvang Skole | 0 | 0 | O-takst | 0 | 861 | 861 | 473.843 | 514.976 | 29.713 | 1 | 0 | 0-takst |
| 176 | R Bording-Engesvang-Bording | 0 | 0 | O-takst | 0 | 1.212 | 1.212 | 669.387 | 727.493 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 177 | R Ikast-Tulstrup-Munkkilde-Bording | 0 | 0 | O-takst | 0 | 167 | 167 | 101.282 | 110.074 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 178 | R Ikast-Bording-Isenvad | 0 | 0 | O-takst | 0 | 265 | 265 | 160.985 | 174.960 | 0 | 0 | 1 | 0-takst |
| 180 | R Isenvad Skole | 0 | 0 | O-takst | 0 | 781 | 781 | 358.421 | 389.535 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 181 | R Klovborg-Boest - Gl. Hampen - Nr. Snede | 0 | 0 | O-takst | 0 | 378 | 378 | 289.575 | 314.712 | 0 | 0 | 1 | 0-takst |
| 184 | R Klovborg - Boest - Gl. Hampen - Nr. Snede | 0 | 0 | O-takst | 0 | 915 | 915 | 606.863 | 659.542 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 185 | R Ejstrupholm - Gludsted - Ejstrupholm | 0 | 0 | O-takst | 0 | 931 | 931 | 612.929 | 666.135 | 68.155 | 1 | 0 | 0-takst |
| 186 | R Ejstrupholm - Hygild - Tykskov - Ejstrupholm | 0 | 0 | O-takst | 0 | 795 | 795 | 526.794 | 572.523 | 29.713 | 1 | 0 | 0-takst |
| 192 | R Brande-Skærlund-Uhre-Brande | 0 | 0 | O-takst | 0 | 694 | 694 | 495.426 | 538.432 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 193 | R Brande-Uhre-Brande | 0 | 0 | O-takst | 0 | 1.292 | 1.292 | 748.317 | 813.275 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 195 | R Brande-Blåhøj-Brande | 0 | 0 | O-takst | 0 | 665 | 665 | 390.166 | 424.034 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 196 | R Brande-Drantum-St.Langkær-Dørslund-Brande | 0 | 0 | O-takst | 0 | 1.151 | 1.151 | 593.578 | 645.104 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 0 | R Kørsel med præstebørn | Stopper i 2010 | 0 | O-takst | 0 | 1.082 | 1.082 | 630.095 | 684.791 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 0 | | | 0 | O-takst | 0 | 0 | 0 | 9.620 | 10.455 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Lemvig Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Type | Strækning | Bemærkninger | Finansering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|------|------|---|--------------------------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| 489 | L | Lemvig-Thyborøn | Stopper ved K11 | 0 | O-takst | 0 | 478 | 0 | 282.746 | 0 | 7.488 | 3 | 0 | 0 |
| 480 | L | Lemvig-Lomborg-Bøvling-Møborg | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | 2.185 | 0 | 1.067.723 | 0 | 1 | 0 | O-takst |
| 489 | L | Lemvig-Thyborøn | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | 938 | 0 | 458.023 | 0 | 0 | 0 | O-takst |
| 491 | L | Lemvig-Fjaltring-Bøvling | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | 4.087 | 0 | 1.996.743 | 0 | 2 | 0 | O-takst |
| 488 | R | Lemvig - Rom - Ramme - Klinkby | Stopper ved K11 | 0 | O-takst | 0 | 606 | 0 | 333.941 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| 0 | R | Ruterne 485-487, 490-499 1) og 2) | Stopper ved K11 | 0 | O-takst | 0 | 13.865 | 0 | 8.018.348 | 0 | 0 | 11 | 2 | 0 |
| 481 | R | Flynder-Rødemølle-Møborg | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | 12 i alt | 0 | O-takst |
| 482 | R | Nees-Skalstrup-Møborg | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 483 | R | Brandborg-Bøvling-Flynder-Møborg | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 484 | R | Klinkby-Bonnet-Lomborg-Ramme | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 485 | R | Ferring-Dybe-Bonnet-Ramme-Klinkby | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 486 | R | Klinkby-Rom-Ramme-Klinkby | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 487 | R | Klinkby-Hygum-Tørring-Bonnet-Ramme | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 488 | R | Klinkby-Strande-Harbøvre-Klinkby | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 496 | R | Fabjerg-Nørre Nissum | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 497 | R | Nørre Nissum-Remmerstrandvej-Nørre Nissum | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 498 | R | Fabjerg-Nørre Nissum - Remmerstrand-Lemvig | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 499 | R | Nørre Nissum-Gudumbro-Mølgårdsvej-Nørre Nissum | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | ? | 0 | ? | ? | se rute 481 | 0 | O-takst |
| 0 | 0 | Samlet skøn for rabatruter - fordeles af kommunen | Ny køreplan, august 2011 | 0 | O-takst | 0 | 0 | 7.210 | 0 | 5.575.308 | 0 | se rute 481 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Norddjurs Kommune som primær finansieringspart

| Rutem./ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontraktbuser | Reservebuser | Nuværende Biletudstyr |
|--------------------------------|---|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|-----------------------|
| Bybus 1-3 | Bybus i Grenå (rute 1-3) (frem til køreplansskifte) | 0 | Samlet | 0 | 1.294 | 0 | 537.333 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | Mogensgade-Banegården-Færgelandskabet-Mogensgade | 0 | Samlet | 0 | 623 | 1.174 | 289.798 | 603.318 | 28.964 | 1 | 0 | Almex F |
| 2 | Mogensgade-Banegr-Dr Ferieby-Færgelandskabet-Mogensg. | 0 | Samlet | 0 | 312 | 587 | 144.899 | 301.659 | 13.884 | 0 | 0 | Almex F |
| 3 | Mogensgade-Banegården-Sygehuset-Solskrænten-Mogensgade | 0 | Samlet | 0 | 312 | 587 | 144.899 | 301.659 | 3.172 | 0 | 0 | Almex F |
| 352 | Ryomgård-Bønnerup-Grenå | Regional eff., K11 | ? | 0 | 0 | 2.866 | 0 | 1.656.942 | 0 | 3 | 0 | Scantpoint |
| 1 | Ørum skole-Stenvad-Fjellerup | Regional eff., K11 | 0 | 0 | 702 | 724 | 554.056 | 668.912 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 2 | Ørum skole-Ramben-Stenvad | Regional eff., K11 | 0 | 0 | 611 | 661 | 500.631 | 625.437 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 3 | Ørum skole-Ginnerup | 0 | 0 | 0 | 625 | 665 | 515.642 | 628.225 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 4 | Voldby og Giesborg skole | 0 | 0 | 0 | 744 | 719 | 574.634 | 665.467 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 5 | Østre Skole-Robstrup-Hammelev | 0 | 0 | 0 | 616 | 501 | 450.008 | 436.966 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 5.1 | Vester Skole, 10. kl. Center | 0 | 0 | 0 | 906 | 1.028 | 629.590 | 718.774 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 5.2 | Søndre Skole, 10. kl. Center | 0 | 0 | 0 | 688 | 850 | 553.116 | 623.606 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 6 | Mølleskolen-Trustrup-Glatved | 0 | 0 | 0 | 853 | 887 | 595.526 | 643.362 | 0 | 1 | 1 | 0-takst |
| 7 | Toubroskolen-Kærby-Trustrup | 0 | 0 | 0 | 819 | 766 | 574.742 | 578.636 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 8 | Langhøj- og Allingåbro skolen - Lystrup Strand | 0 | 0 | 0 | 995 | 660 | 429.823 | 567.317 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 8.211 | Ørsted - Udbyhøj | Regional eff., K11 | 0 | 0 | 0 | 370 | 0 | 181.846 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| 9 | Langhøj - og Allingåbro skolen - Gjesing - Nørager | 0 | 0 | 0 | 973 | 905 | 604.749 | 687.154 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 10 | Langhøj skolen - heorgsminde - Tustrup - Lystrup | 0 | 0 | 0 | 905 | 703 | 590.177 | 587.845 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 11 | Rougsø skolen - Kare - Voer | 0 | 0 | 0 | 962 | 821 | 604.736 | 645.855 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 12 | Auning Skole - Øster Alling | 0 | 0 | 0 | 1.570 | 1.044 | 938.288 | 903.004 | 0 | 1 | 1 | 0-takst |
| 13 | Auning Skole - Fausing | 0 | 0 | 0 | 1.122 | 651 | 635.146 | 652.288 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| 14 | Auning og Allingåbro Skoler | Regional eff., K11 | 0 | 0 | 754 | 1.044 | 518.243 | 756.348 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| A | Ørsted - Allingåbro (Ungdomsskolekørsel) | 0 | 0 | 0 | 213 | 231 | 162.744 | 210.039 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| B | Vivild - Allingåbro (Ungdomsskolekørsel) | 0 | 0 | 0 | 134 | 156 | 103.468 | 141.852 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| C | Vester Alling - Auning (Ungdomsskolekørsel) | 0 | 0 | 0 | 260 | 205 | 126.102 | 131.822 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| D | Bønnerup-Fjellerup-Ørum (Ungdomsskolekørsel) | 0 | 0 | 0 | 185 | 177 | 101.034 | 125.875 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| E | Gjerrild-Fannerup-Ørum (Ungdomsskolekørsel) | 0 | 0 | 0 | 271 | 260 | 147.265 | 184.903 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| F | Lyngby - Trustrup - Grenaa (Ungdomsskolekørsel) | 0 | 0 | 0 | 234 | 278 | 151.464 | 154.413 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| Spec. skolekørsel | Specialskolen i Grenå | Stopper januar 2012 | 0 | 0 | 1.199 | 0 | 317.799 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| Svømmekørsel | Svømmekørsel for Giesborg og Ørum skole | Stopper januar 2012 | 0 | 0 | 66 | 0 | 41.887 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| Svømmekørsel | Langhøj skolen, Allingåbro skolen og Rougsø skolen | Stopper januar 2012 | 0 | 0 | 92 | 0 | 47.121 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| Svømmekørsel | Østre-, Mølle-, Voldby- og Toubroskolerne + specialcenter | Stopper januar 2012 | 0 | 0 | 84 | 0 | 97.914 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| Dagcenterkørsel | Hedebo Centret - Grenå | Stopper januar 2012 | 0 | 0 | 1.506 | 0 | 429.154 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| Dagcenterkørsel | Posthaven - Grenå | Stopper januar 2012 | 0 | 0 | 1.150 | 0 | 304.820 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst |
| Teleområde 1 | Telekørsel i Gl. Grenå Kommune | Stopper august 2011 | 0 | 0 | 39.410 | 0 | 613.613 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Teleområde 2 | Telekørsel i Gl. Grenå Kommune | Stopper august 2011 | 0 | 0 | 40.682 | 0 | 369.864 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Teleområde 3 | Telekørsel i Gl. Grenå Kommune | Stopper august 2011 | 0 | 0 | 968 | 0 | 460.823 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Odder Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|--------|--|--------------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| 1 | B Banegården-Højvænget-Banegården | 0 | 0 | 0 | 0 | 767 | 767 | 288.811 | 313.882 | 11.336 | 1 | 0 | Almex F |
| 2 | B Banegården-Ankjær-Banegården | 0 | 0 | 0 | 0 | 404 | 404 | 152.272 | 165.490 | 10.868 | 0 | 0 | Almex F |
| 3 | B Banegården-Vennelundsvej-Banegården | 0 | 0 | 0 | 0 | 421 | 421 | 158.613 | 172.382 | 5.408 | 0 | 0 | Almex F |
| 108 | R Odder-Hov-Odder | 0 | 0 | 0 | 0 | 913 | 913 | 620.020 | 673.842 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 1.002 | R Odder-Snærbild-Fensholt-Balle-Svorbæk-Odder | 0 | 0 | 0 | 0 | 777 | 777 | 487.893 | 530.245 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 1.003 | R Odder-Rørth-Bjerager-Boulstrup-Randlev-Odder | 0 | 0 | 0 | 0 | 973 | 973 | 580.934 | 631.362 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 1.004 | R Odder-Assedrup-Nølev-Saksild-Dyngby-Hov-Odder | 0 | 0 | 0 | 0 | 910 | 910 | 581.477 | 631.953 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 1.005 | R Odder-Oldrup-Hundsland-Falling-Ørting-Odder | 0 | 0 | 0 | 0 | 787 | 787 | 540.301 | 587.203 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 1.006 | R Odder-Hundsland-Trustup-Hundsland-Odder | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.093 | 1.313 | 890.535 | 1.057.868 | 0 | 2 | 0 | Almex F |
| 1.007 | R Odder-Ørting Gylling-Alrø-Gylling-Ørting-Odder | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.720 | 2.070 | 1.029.501 | 1.228.868 | 0 | 2 | 0 | Almex F |
| 1.007C | R Gylling Skole-Odder Station | Køreplanændring, K11, ej med i B2012 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 0 | R Kørsel til svømmehal | 0 | 0 | 0 | 0 | 229 | 229 | 76.695 | 83.353 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Randers Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Type | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|-------|------|--|--------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | B | Nordskellel - Glarbjergvej - Mølleparken - Busterminalen - Vorup - Haslund | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.056.260 | 6.195.792 | 490.620 | 0 | 0 | Almex F |
| 2 | B | Busterminalen - Banegården - Gørtlervej - Kærsmindede - Helsted | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.111.736 | 3.408.269 | 280.332 | 0 | 0 | Almex F |
| 3 | B | Plantanvej - Jenumsparken - Mariagervej - Busterminalen - Vorup - Paderup | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.058.876 | 6.564.615 | 463.112 | 0 | 0 | Almex F |
| 4 | B | Plantanvej - Jenumsparken - Mariagervej - Busterminalen - Kristrup - Paderup | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.657.584 | 6.695.094 | 571.532 | 0 | 0 | Almex F |
| 5 | B | Nordskellel - Glarbjergvej - Mølleparken - Busterminalen - Kristrup - Romalt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.713.787 | 6.952.737 | 520.364 | 0 | 0 | Almex F |
| 6 | B | Nordskellel - Gl. Hobrovej - Busterminalen - Sygehuset - Dronningborg | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13.861.304 | 15.178.754 | 1.236.404 | 0 | 0 | Almex F |
| 7 | B | Busterminalen - Vorup Skole - Vorupkær - Tebbestrup | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.418.743 | 1.425.360 | 51.064 | 0 | 0 | Almex F |
| 8 | B | Citybus | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 906.927 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 10 | B | Busterminalen - Banegården - Viborgvej - Hornbæk - Fladbæk - Tånåm | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.140.024 | 2.333.509 | 174.252 | 0 | 0 | Almex F |
| 11 | B | Busterminalen - Banegården - Viborgvej - Hornbæk - (Tånåm) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.432.558 | 2.062.388 | 126.620 | 0 | 0 | Almex F |
| 12 | B | Busterminalen - Sygehuset - Heimdalsvej - Helsted - Rytterskolen - Borup | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.512 | 2.252 | 1.416.821 | 0 | 0 | Almex F |
| 13 | B | Rytterskolen - Råsted - Bjergby - Skelvangen - Helsted - Bjerregrov St. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 889.284 | 579.201 | 59.904 | 0 | 0 | Almex F |
| 14 | B | Busterminalen - Udbyhøjvej - Rismølleskolen - Tjærby - Gimming - Lem | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.212.126 | 1.254.928 | 51.480 | 0 | 0 | Almex F |
| 15 | B | Busterminalen - Kristrup - Romalt - Paderup - Stånåm - Brusgård | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 975.420 | 985.279 | 51.688 | 0 | 0 | Almex F |
| 16 | B | Busterminalen - Århusvej - Frederiksdalvej - Sdr. Borup - Brusgård - Vorup | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.473.049 | 1.480.788 | 62.972 | 0 | 0 | Almex F |
| 21 | B | Blommevej - Jomfruøkken - Hadsundvej - Busterminalen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 359.127 | 191.192 | 10.400 | 0 | 0 | Almex F |
| 2N | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19.370 | 21.941 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 6N | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17.536 | 19.453 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 3-4N | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.563 | 23.422 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 1-5N | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18.443 | 19.199 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 6Ø | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17.810 | 19.757 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 5S | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18.509 | 20.966 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 3-4S | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21.280 | 22.152 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 1S | N/B | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19.802 | 22.555 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 0 | S | Alle bybusser - indtægter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 4 |
| 231 | L | Randers - Stevnstrup - Langå | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.259.074 | 3.454.417 | 143.208 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 237 | L | Randers - Gjerlev - Havndal - Hadsund | Regional eff. K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.622.121 | 0 | 0 | 3 | 0 | Scanpoint |
| 238 | L | Randers - (Møllerup) - Tvede - Øster Tørslev - Udbyhøj | 2 busser er blandet på 237/238 | 0 | 1.210.754 | 0 | 0 | 0 | 4.191.298 | 4.555.128 | 139.048 | 3 | 0 | Scanpoint |
| 240 | L | Strækingsrute 237/238 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 756.759 | 822.451 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 1.082 | L | Dubleringsbus der kører mellem 5 skoler i Randers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 61.929 | 67.305 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.091 | L | Idrætskørsel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41.385 | 44.977 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.092 | L | Idrætskørsel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44.015 | 47.836 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.093 | L | Idrætskørsel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 111.435 | 121.108 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.094 | L | Idrætskørsel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 206.077 | 223.966 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | L | Almex F billetter til Fårup | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | L | Almex F billetter til Nobina | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | L | Almex F billetter til Arriva | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | L | NT's kørsel på lokalruter i den gamle Mariager Kommune | Stopper januar 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -319.035 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 231N | N/L | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22.266 | 24.199 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 238N | N/L | Natbus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21.572 | 23.445 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |

Faktaark for Randers Kommune som primær finansieringspart

| Rute nr./ruteangivelse/strækning | | Bemærkninger | | | | | | | | | | Finansiering Sekundær | | Indtægter R2010 | | Indtægter B2012 | | Kpl R2010 | | Kpl B2012 | | Udgifter R2010 | | Udgifter B2012 | | Påstignere 2011 | | Kontrakt-busser | | Reserve-busser | | Nuværende Billetudstyr | |
|----------------------------------|------|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|---|----------------|--|-----------------|--|-----------------|--|----------------|--|------------------------|--|
| Rute | Type | Strækning | | | | | | | | | | | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr | | | | | | | | | | | |
| 1 | R | Langå-Torup-Dagsvad-Langå | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 884 | 884 | 527.531 | 573.324 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 3 | R | Langå-Laubjerg-Jebjerg-Værum | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 918 | 918 | 547.761 | 595.310 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 6 | R | Øster Velling-Helstrup-Munkholmimskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 806 | 806 | 480.847 | 522.587 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| A | R | Ungdomsskolekørsel (Langå) | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 158 | 158 | 79.028 | 85.888 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 0 | R | Svømmekørsel, 10. udbud pakke 6 | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 120 | 120 | 78.470 | 85.281 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 1+3 | R | Asferg og Fårup Skoler | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 1.312 | 1.312 | 778.739 | 846.338 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 2 | R | Asferg Skole | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 780 | 780 | 509.415 | 553.635 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 4 | R | Fårup Skole | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 1.159 | 1.159 | 709.074 | 770.626 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 5 | R | Bjerregrav Skole | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 1.018 | 1.018 | 627.817 | 682.315 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 6 | R | Blicherskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 963 | 963 | 600.750 | 652.899 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 105 | R | Svømmekørsel til Blicherskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 157 | 157 | 82.253 | 89.393 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 205 | R | Halkørsel til Fåruphallen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 18 | 18 | 9.552 | 10.381 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| D | R | Ungdomsskolekørsel, Fårup og Blicherskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 107 | 107 | 55.699 | 60.534 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| E | R | Ungdomsskolekørsel, Fårup og Blicherskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 142 | 142 | 73.834 | 80.243 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 0 | R | Ældre kørsel | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 543 | 543 | 284.703 | 309.417 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 1 | R | Fausing-Assentoftskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 1.202 | 1.202 | 648.110 | 704.369 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 2 | R | Hørning-Assentoftskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 1.127 | 1.127 | 631.231 | 686.025 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 101 | R | Svømmekørsel til Tirsdalens skole | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 54 | 54 | 211.942 | 230.340 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| C | R | Ungdomsskolekørsel til Assentoftskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 61 | 61 | 23.782 | 25.847 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 1 | R | Korshøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 668 | 668 | 519.189 | 564.258 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 2 | R | Korshøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 693 | 693 | 541.866 | 588.903 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 3 | R | Korshøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 707 | 707 | 553.528 | 601.578 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 4 | R | Grønhøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 617 | 617 | 481.482 | 523.278 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 5 | R | Grønhøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 851 | 851 | 665.523 | 723.294 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 6 | R | Grønhøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 389 | 389 | 298.354 | 324.253 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 7 | R | Hald-Kærby Skole | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 439 | 439 | 341.140 | 370.754 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 8 | R | Gjerlev-Enslev Skole | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 708 | 708 | 551.078 | 598.915 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| 9 | R | Havndal Skole | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 944 | 944 | 751.032 | 816.226 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| H | R | Korshøj og Hald-Kærby, hjælpebus | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 138 | 138 | 107.050 | 116.343 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| S | R | Korshøjsskolen, specialbus | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 174 | 174 | 135.604 | 147.376 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| A | R | Ungdomsskolekørsel til Grønhøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 45 | 45 | 27.873 | 30.293 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |
| B | R | Ungdomsskolekørsel til Korshøjsskolen | 0 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 22 | 22 | 13.729 | 14.920 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0-takst | | | | | | | | | |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokarute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Ringkøbing-Skjern Kommune som primær finansieringspart

| Ruten / ruteangivelse/strekning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter B2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|--|--|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| 1 B Rutebilstation - Havnen - Rutebilstation | Stopper i 2010 | 0 | Samlet | 0 | 112 | 0 | 56.596 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 B Rutebilstation - Rindum - Rutebilstation - Alkjær - Rutebilstation | Stopper i 2010 | 0 | Samlet | 0 | 202 | 0 | 104.873 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 B Skjern-Tarm | Stopper i 2010, men bustillæg fortsætter | 0 | Samlet | 0 | 509 | 0 | 278.501 | 31.260 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 L Videbæk - Fjellstervang - Herning | Stopper ved K11 | 0 | Samlet | 0 | 100 | 0 | 48.939 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 58 L Ringkøbing - Tim - Vedersø | Regional eff, K11 | 0 | ? | 0 | 0 | 6.215 | 0 | 3.431.710 | 75.556 | 3 | 0 | Scanpoint |
| 518 L Ringkøbing - Lem - Dejbjerg - Stauning - Skjern | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.130 | 1.130 | 658.945 | 716.146 | 76.368 | 0 | 0 | Almex A |
| 567 L Skjern - Videbæk (tidligere rute 67) | Køreplanændring, K10 og K11 | 0 | Samlet | 0 | 3.162 | 2.899 | 1.768.405 | 1.800.049 | 65.532 | 2 | 1 | Scanpoint |
| 570 L Ringkøbing - Spjald (tidligere rute 52) | Køreplanændring, K11 | 0 | Samlet | 0 | 2.240 | 2.158 | 1.346.255 | 1.423.427 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 578 L Videbæk-Vorgod-Fjestervang | Køreplanændring, K11 | 0 | Samlet | 0 | 544 | 994 | 401.292 | 644.577 | 0 | 1 | 1 | Almex A |
| 581 L Ringkøbing - Kloster - Søndervig | Køreplanændring, K10 og K11 | 0 | Samlet | 0 | 1.054 | 758 | 655.584 | 590.528 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 590 L Erstatning for rute 41 | Regional eff, K11 - Kontrakt i SydTrafik | 0 | ? | 0 | 0 | 600 | 0 | 402.369 | 0 | 0 | 0 | Almex A |
| 596 L Skjern - Hoven - Ørbæk - Sdr. Omme - Gl. Blåhøj | Regional eff, K11 (tidl. 307) | Region | Samlet | 0 | 0 | 660 | 0 | 506.706 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 3.550 L Ringkøbing Rutebilstation og Vasevej | 0 | 0 | Samlet | 0 | 72 | 72 | 40.078 | 43.558 | 0 | ? | 0 | 0 |
| 61 R Hee-Hover-Mulbjerg-Hee | Regional eff, K11 | 0 | ? | 0 | 0 | 680 | 0 | 520.790 | 76.368 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 515 R Tim-Stadil-Tim | Køreplanændring, K10 | 0 | Samlet | 0 | 3.556 | 3.470 | 1.909.536 | 2.033.615 | 53.775 | 2 | 0 | Almex A |
| 516 R Tim-Thorsted-Kronheden-Tim | 0 | 0 | Samlet | 0 | 349 | 349 | 321.749 | 349.679 | 65.532 | 1 | 0 | Almex A |
| 517 R Skjern-Faster-Astrup-Ejstrup | 0 | 0 | Samlet | 0 | 566 | 566 | 415.601 | 451.678 | 23.263 | 1 | 1 | Almex A |
| 551 R Højmark-Ølstrup-Højmark | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.136 | 1.136 | 646.905 | 703.060 | 0 | 1 | 1 | Almex A |
| 560 R Række Mølle-Finderup-Hanning-Række Mølle | Køreplanændring, K10 | 0 | Samlet | 0 | 3.494 | 3.431 | 1.765.611 | 2.002.237 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 562 R Skjern - Borris - Gåsdag | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.022 | 1.022 | 621.046 | 674.957 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 564 R Række Mølle-Finderup-Hanning-Række Mølle | 0 | 0 | Samlet | 0 | 600 | 600 | 463.972 | 504.247 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 565 R Skjern - Borris - Gåsdag | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.197 | 1.197 | 656.460 | 713.445 | 53.775 | 2 | 0 | Almex A |
| 566 R Skjern-Stauning-Mejlby | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.036 | 1.036 | 553.861 | 601.939 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 568 R Række Mølle-Bølling-Række Mølle | 0 | 0 | Samlet | 0 | 663 | 663 | 512.795 | 557.309 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 572 R Spjald-Opseud-Vesterbæk | 0 | 0 | Samlet | 0 | 707 | 707 | 510.440 | 554.749 | 0 | 2 | 0 | Almex A |
| 573 R Videbæk - Vorgod - Spjald | 0 | 0 | Samlet | 0 | 743 | 743 | 479.145 | 520.738 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 574 R Vorgod-Friskolen | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.235 | 1.235 | 1.138.273 | 1.237.082 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 575 R Herborg-Videbæk-Nr. Virum-Herborg | 0 | 0 | Samlet | 0 | 404 | 404 | 375.417 | 408.006 | 0 | 1 | 1 | Almex A |
| 576 R Nr. Virum-Skærbæk-Fjellstervang-Nr. Virum | 0 | 0 | Samlet | 0 | 392 | 392 | 364.359 | 395.987 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 577 R Videbæk - Herborg - Troldhede | 0 | 0 | Samlet | 0 | 708 | 708 | 461.949 | 502.049 | 23.263 | 1 | 0 | Almex A |
| 591 R Tarm-Lønborg-Vostrup-Tarm | 0 | 0 | Samlet | 0 | 820 | 820 | 511.191 | 555.565 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 592 R Tarm-Foersum-Sdr. Vium-Hemmet-Tarm | 0 | 0 | Samlet | 0 | 991 | 991 | 595.525 | 647.220 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 593 R Skrumtsager-Hemmet-Bork Havn-Nr. Bork | 0 | 0 | Samlet | 0 | 545 | 545 | 340.418 | 369.968 | 9.116 | 1 | 0 | Almex A |
| 594 R Tarm-Ålum-Gundesbøl | 0 | 0 | Samlet | 0 | 942 | 942 | 610.175 | 663.142 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 595 R Hoven-Påbøl-Hoven-Knaplund-Hoven | 0 | 0 | Samlet | 0 | 903 | 903 | 585.146 | 635.940 | 0 | 1 | 0 | Almex A |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Samsø Kommune som primær finansieringspart

| Rutenr./ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|--|--------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| 131 L Nordby - Tranebjerg - Kolby Kås | 0 | 0 | 830.518 | 0 | 7.467 | 7.224 | 4.473.999 | 4.748.270 | 102.752 | 2 | 1 | Scanpoint |
| 0 T Teletaxa - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | 0 | 0 | 89.543 | 0 | 0 | 0 | 535.721 | 433.232 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 T Teletaxa - dubleringskørsel | 0 | 0 | Samlet | 0 | 0 | 0 | 53.356 | 57.988 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruiter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Silkeborg Kommune som primær finansieringspart

| Rutemr./ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontraktbuser | Reservebuser | Nuværende Billetudstyr |
|---------------------------------|--------------|--|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|------------------------|
| Route | Type | Strækning | | | | | | | | | | |
| 1 | B | Torvet-Sygehuset-Resenbro | 0 | Samlet | 0 | 4.330 | 0 | 2.174.473 | 0 | 136.136 | 2 | 0 |
| 2 | B | Torvet-Banegården-Lysbro-Padborgvej | 0 | Samlet | 0 | 2.351 | 0 | 1.245.769 | 0 | 64.792 | 1 | 0 |
| 3 | B | Torvet-Banegården-Hvinningsdal | 0 | Samlet | 0 | 4.729 | 0 | 2.358.442 | 0 | 123.916 | 1 | 0 |
| 4 | B | Torvet-Marienlyst-Virklund | 0 | Samlet | 0 | 3.630 | 0 | 1.788.527 | 0 | 145.652 | 1 | 0 |
| 5 | B | Torvet-Nørreskov Bakke-Ø. Højmarksvej-Arendalvej | 0 | Samlet | 0 | 4.856 | 0 | 2.420.666 | 0 | 245.024 | 1 | 0 |
| 6 | B | Torvet-Nytorv-Balle-Nordre Højmarksvej | 0 | Samlet | 0 | 4.037 | 0 | 2.012.860 | 0 | 157.768 | 1 | 0 |
| 7 | B | Torvet-Sejs-Svejbæk | 0 | Samlet | 0 | 5.073 | 0 | 2.554.293 | 0 | 169.780 | 1 | 0 |
| 8 | B | Torvet-Lupinvej-Resedavej-Dalvejen-Nordre Højmarksvej | 0 | Samlet | 0 | 5.469 | 0 | 2.727.557 | 0 | 195.260 | 1 | 0 |
| 9 | B | Torvet-Oslovej-Stockholmsvej-Nørreskov Bakke-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 4.721 | 0 | 2.402.860 | 0 | 212.576 | 1 | 0 |
| 10 | B | Torvet-Frederiksberggade-Aqua-Remstruplund-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 833 | 0 | 435.030 | 0 | 22.048 | 1 | 0 |
| 11 | B | Torvet-Nørreskov Bakke-Ø. Højmarksvej-Oslovej-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 3.135 | 0 | 1.559.752 | 0 | 150.384 | 2 | 0 |
| 12 | B | Torvet-Kejlstrupvej-Tiegtensvej-Priorsvej | 0 | Samlet | 0 | 2.459 | 0 | 1.313.926 | 0 | 94.900 | 2 | 0 |
| 13 | B | Torvet-Langelinie-I.P.Jacobsensvej | 0 | Samlet | 0 | 1.512 | 0 | 788.589 | 0 | 29.016 | 0 | 0 |
| 14 | B | Torvet-Tulipanvej-Lindeparken-Tulipanvej-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 1.249 | 0 | 681.483 | 0 | 31.564 | 0 | 0 |
| 16 | B | Banegården-Torvet-Lillehøjvej-Gødved Bakke | 0 | Samlet | 0 | 1.921 | 0 | 1.026.917 | 0 | 51.272 | 0 | 0 |
| 17 | B | Torvet-Banegården-Silkeborg Bad-Gjessø | 0 | Samlet | 0 | 3.400 | 0 | 1.743.134 | 0 | 17.264 | 1 | 0 |
| 1N | B | Skoletorvet-Sygehuset-Resenbro | 0 | Samlet | 0 | 149 | 0 | 77.458 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3N | B | Skoletorvet-Banegården-Hvinningsdal | 0 | Samlet | 0 | 113 | 0 | 58.888 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4N | B | Skoletorvet-Marienlyst-Virklund | 0 | Samlet | 0 | 120 | 0 | 62.017 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7N | B | Skoletorvet-Sejs-Svejbæk | 0 | Samlet | 0 | 150 | 0 | 79.026 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8N | B | Skoletorvet-Lupinvej-Resedavej-Dalvejen-Nordre Højmarksvej | 0 | Samlet | 0 | 164 | 0 | 85.358 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9N | B | Skoletorvet-Oslovej-Stockholmsvej-Nørreskov Bakke-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 144 | 0 | 76.732 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11N | B | Skoletorvet-Nørreskov Bakke-Ø. Højmarksvej-Oslovej-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 130 | 0 | 69.947 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| c1 | B | Torvet-Remstruplund-Banegården-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 987 | 0 | 538.346 | 0 | 17.264 | 0 | 0 |
| c2 | B | Torvet-Hejrevej-Sygehuset-Torvet | 0 | Samlet | 0 | 1.293 | 0 | 647.926 | 0 | 33.280 | 0 | 0 |
| 0 | S | Alle busser gammel køreplan (by+30'ere) | 0 | 15.172.980 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 0 |
| 1 | B | Sygehuset - Sensommervej - Resenbro | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.644 | 0 | 2.605.843 | 0 | 0 | Almex F |
| 2 | B | Nytorv - Hvinningsdal - Balle Kirkevej | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.538 | 0 | 3.564.271 | 0 | 0 | Almex F |
| 3 | B | Lysbro - Hvinningsdal Skole | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.608 | 0 | 1.457.138 | 0 | 0 | Almex F |
| 4 | B | Remstruplund - Virklund | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.509 | 0 | 1.998.339 | 0 | 0 | Almex F |
| 5 | B | Lysbro - Funder | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.537 | 0 | 2.544.198 | 0 | 0 | Almex F |
| 6 | B | Nørrevænget - Balle Kirkevej - Hvinningsdal | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.775 | 0 | 3.156.837 | 0 | 0 | Almex F |
| 7 | B | Sejs - Svejbæk | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.999 | 0 | 2.774.629 | 0 | 0 | Almex F |
| 8 | B | Lupinvej - Dalvejen - Nordre Højmarksvej | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.894 | 0 | 3.212.353 | 0 | 0 | Almex F |
| 9 | B | Osløvej - Stockholmsvej - Nørreskov Bakke | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.518 | 0 | 3.653.707 | 0 | 0 | Almex F |
| 10 | B | Lynngbygade - Silkeborg Bad - Gjessø | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.865 | 0 | 1.601.482 | 0 | 0 | Almex F |
| 11 | B | Nørreskov Bakke - Arendalsvej - Oslovej | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.587 | 0 | 4.215.971 | 0 | 0 | Almex F |
| 12 | B | Kejlstrupvej - Teknisk skole - Tietgensvej | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.879 | 0 | 1.572.912 | 0 | 0 | Almex F |
| 1N | B | Natbus rute 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 | 0 | 22.870 | 0 | 0 | Almex F |
| 3N | B | Natbus rute 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 0 | 18.155 | 0 | 0 | Almex F |
| 4N | B | Natbus rute 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 18.254 | 0 | 0 | Almex F |
| 7N | B | Natbus rute 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 | 0 | 22.822 | 0 | 0 | Almex F |
| 8N | B | Natbus rute 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 26.885 | 0 | 0 | Almex F |
| 9N | B | Natbus rute 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 0 | 22.177 | 0 | 0 | Almex F |
| 11N | B | Natbus rute 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 | 0 | 20.162 | 0 | 0 | Almex F |

Faktaark for Silkeborg Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Rutem./ruteangivelse/strækning | Type | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontraktbuser | Reservebuser | Nuværende Billetudstyr |
|----------|---|------|-----------|--------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|------------------------|
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | L Silkeborg - Skægkær - Lemming - Serup | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 4.637 | 0 | 2.495.040 | 0 | 103.428 | 2 | 0 | 0 |
| 32 | L Silkeborg - Sinding - Resdal - Serup | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 3.275 | 0 | 1.698.468 | 0 | 49.764 | 1 | 0 | 0 |
| 33 | L Torvet - Lysbro - Funder - Kragelund - Frederiksdal | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 7.247 | 0 | 3.772.727 | 0 | 187.980 | 2 | 0 | 0 |
| 34 | L Sejs skole - Hårup - Linå - Møllerrup - Laven | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.037 | 0 | 845.689 | 0 | 32.637 | 1 | 1 | 0 |
| 35 | L Funder skole - Kragelund - Frederiksdal | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 1.190 | 0 | 863.220 | 0 | 20.253 | 1 | 0 | 0 |
| 36 | L Funder - Kragelund - Skægkær - Gymnasiet | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 207 | 0 | 184.906 | 0 | 8.041 | 0 | 0 | 0 |
| 37 | L Hviningdal - Balle - Teknisk skole - Gymnasiet | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 110 | 0 | 86.386 | 0 | 5.934 | 0 | 0 | 0 |
| 31N | L Silkeborg - Skægkær - Lemming - Serup | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 28 | 0 | 14.234 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 32N | L Silkeborg - Sinding - Kragelund - Frederiksdal | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 22 | 0 | 11.270 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33N | L Skoletorvet - Lysbro - Funder | L | | Stopper august 2011 | 0 | Samlet | 0 | 119 | 0 | 62.943 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 31 | L Lemming-Serup-Skægkær-Silkeborg | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 2.987 | 0 | 1.803.069 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 32 | L Kragelund-Øster Bording-Silkeborg | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 2.666 | 0 | 1.560.854 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 34 | L Sejs-Hårup-Linå-Møllerrup-Laven | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.203 | 0 | 950.622 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 35 | L Frederiksdal-Kragelund-Funder | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 999 | 0 | 816.826 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 36 | L Øster Bording-Kragelund-Skægkær-Midtbyen-Gymnasiet | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 218 | 0 | 134.229 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 31N | L Natbus rute 31 | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 40 | 0 | 20.633 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 32N | L Natbus rute 32 | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 32 | 0 | 16.506 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 33N | L Natbus rute 33 | L | | Ny køreplan, august 2011 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 17.818 | 0 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| 313 | L Silkeborg - Fårvang | L | | 0 | 0 | 422.209 | 0 | 3.501 | 3.429 | 2.128.179 | 2.123.347 | 81.952 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 801 | L Kjellerup - Viium - Hvam | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 2.209 | 2.176 | 1.087.879 | 1.509.604 | 47.424 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 802 | L Kjellerup - Gråmose - Vinderslev | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.800 | 1.800 | 996.941 | 856.337 | 27.090 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 803 | L Kjellerup - Mausling - Vinderslev | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.320 | 1.320 | 720.899 | 988.042 | 26.273 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 804 | L Kjellerup - Sjørølev - Demstrup | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.257 | 1.257 | 612.077 | 561.133 | 18.662 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 805 | L Kjellerup - Nørskovlund - Ans | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 1.409 | 1.456 | 688.518 | 1.205.836 | 0 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 806 | L Kjellerup - Levring - Ans | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 827 | 827 | 401.772 | 896.120 | 13.115 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 801 dub. | L Dubleringskørsel på rute 801 | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 396 | 396 | 191.232 | 207.832 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 803 dub. | L Dubleringskørsel i Them | L | | 0 | 0 | Samlet | 0 | 3 | 3 | 1.645 | 1.788 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | S Samlet for ale 800-ruter | S | | 0 | 0 | 464.791 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| 99 | R Svømmebusser | R | | Stopper juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 866 | 0 | 798.540 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Lynbus | R Lynbussen Gjern | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 245 | 0 | 363.252 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | R Truust-Fårvang | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 717 | 0 | 555.822 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | R Grauballe-Fårvang | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 902 | 0 | 646.004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | R Gjern-Fårvang | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 419 | 0 | 313.416 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | R Gjern-Grauballe-Ellerup-Gjern | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 1.032 | 0 | 708.510 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 5 | R Gjern-Sorring-Toustrup | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 1.070 | 0 | 726.873 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | R Fårvang-Gjern-Voel | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 896 | 0 | 642.906 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | R Ungdomsskolebussen Gjern | R | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 286 | 0 | 149.097 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | R Skolekørsel i Them | R | | Stopper ved K11 | 0 | 31.288 | 0 | 0 | 0 | 2.016.066 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | R Truust-Fårvang | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 680 | 0 | 492.142 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 22 | R Grauballe-Fårvang | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 863 | 0 | 624.587 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 23 | R Voel-Gjern-Fårvang | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 927 | 0 | 670.906 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 24 | R Gjern-Grauballe-Ellerup-Gjern | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.037 | 0 | 750.517 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 25 | R Gjern-Sorring-Toustrup | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 957 | 0 | 692.618 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 27 | R Gjessø-Them-Salten-Frisholm | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 943 | 0 | 639.502 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 28 | R Frisholm-Bryrup-Vinding | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 870 | 0 | 589.997 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 29 | R Bryrup-Vrads-Højkkund | R | | Ny køreplan, juni 2011 | 0 | 0 | 0 | 1.007 | 0 | 682.904 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| 0 | 0 Almex F billetter solgt til Brædstrup Turistfart | 0 | | 0 | 0 | 25.525 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Faktaark for Silkeborg Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Rutem./ruteangivelse/strækning | Type | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontraktbuser | Reservebuser | Nuværende Billetudstyr |
|------|--------------------------------|--|-----------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|------------------------|
| 0 | T | Bryrup-Addit | | Stopper ved K11 | 0 | 939 | 0 | 0 | 0 | 10.135 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Hjølund - Gjesløp (morgen) | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 59.070 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Them - Hjølund - Vrads | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 180.426 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Midttrafik-ture, div. | | Stopper ved K11 | 0 | 4.825 | 0 | 0 | 0 | 109.347 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Linå Skole | | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9.239 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Teletaxa - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | | 0 | 0 | 7.985 | 0 | 0 | 0 | 54.369 | 119.941 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Skanderborg Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Rutenum./ruteangivelse/strækning | | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|--------------|----------------------------------|---|--------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| | Type | Strækning | | | | | | | | | | | | |
| 21 | B | Skanderborg Bybus | 0 | 0 | 1.665.221 | 0 | 9.427 | 5.864 | 5.071.271 | 3.829.597 | 0 | 2 | 1 | Scanpoint |
| 21 | B | Dubleringer, Skanderborg Bybus | 0 | 0 | ? | 0 | 163 | 163 | 241.709 | 262.691 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 112 | L | Horsens-Voerladegård-Andel 2 % | 0 | Horsens | 22.908 | 0 | 126 | 126 | 57.153 | 62.115 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 309 | L | Skanderborg-Galte (tidl. 109) | 0 | Regional eff., K11 | 0 | 0 | 0 | 4.314 | 0 | 2.519.563 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 311 | L | Silkeborg-Ry-Skanderborg | 0 | Regional eff., K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 677.337 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 330 | L | Skanderborg-Jeksen-Låsby | 0 | 0 | 151.375 | 0 | 2.844 | 2.471 | 1.985.496 | 2.032.859 | 77.636 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 330 | L | Dubleringskørsel | 0 | Stopper ved K11 | ? | 0 | 502 | 0 | 383.038 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4+5+ minibus | R | Rute 4, 5 og Minibussen i gl. Ry Kommune | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.674 | 2.674 | 1.613.598 | 1.753.668 | 0 | 2 | 0 | 0-takst |
| Rute 1 | R | Ry-Svejstrup-Boes-Alken-Bjedstrup-Ry | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.610 | 1.610 | 961.216 | 1.044.655 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| Rute 2 | R | Ry-Gl. Ry-Glarbo-Gl. Ry-Emborg-Ry | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.405 | 1.405 | 859.640 | 934.262 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| Rute 3 | R | Låsby-Alling-Knudskølen-Låsby St.-Låsby | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.527 | 1.527 | 919.911 | 999.765 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| Rute 1 | R | Skanderborg - Vurring - Hylke - Brørup | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.715 | 2.715 | 1.533.912 | 1.667.065 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| Rute 2 | R | Skanderborg - Vurring - Viftved - Fruering | 0 | 0 | 0 | 0 | 668 | 668 | 494.282 | 537.189 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| Rute 3 | R | Ejer Bavnehøj Skolen - Ejer - Ris - Tåning - Tebstrup | 0 | 0 | 0 | 0 | 867 | 867 | 589.191 | 640.336 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| Rute 4 | R | Ejer - Ris - Tåning - Skanderborg | 0 | 0 | 0 | 0 | 535 | 535 | 506.629 | 550.608 | 0 | 1 | 1 | 0-takst |
| 345 | R | Ny rabatroute fra K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.500 | 0 | 969.950 | 0 | ej k-bus | 0 | 0-takst |
| 450 | R | Galten-Skjørring-Herskind-Skovby-Galten | 0 | 0 | 0 | 0 | 965 | 965 | 426.512 | 463.536 | 0 | 2 | 0 | 0-takst |
| Skolekrs1. | R | Skolekørsel | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.915 | 2.915 | 1.494.618 | 1.624.360 | 0 | 2 | 0 | 0-takst |
| T1-T6 | T | Teleture i Gl. Skanderborg Kommune 2010 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 443.273 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Teletaxa | 0 | Køreplanændring, K11 | ? | 0 | 0 | 0 | 0 | 969.950 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatroute
- T Teleture
- S Samlet kørsel

Faktaark for Skive Kommune som primær finansieringspart

| Rutemr./ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontraktbuser | Reservebuser | Nuværende Billetudstyr |
|--|----------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|---------------|--------------|------------------------|
| 309 B Skive Rutebilstation - Industriområdet | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 123 | 0 | 70.238 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 310 B Kørsel til uddannelsesinstitutioner | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 142 | 0 | 104.031 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 401 B Resen Øst (tidl. rute 301) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.691 | 1.948.360 | 2.125.407 | 125.372 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 402 B Resen Vest (tidl. rute 302) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.421 | 1.403 | 829.644 | 26.208 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 403 B Vinde (tidl. rute 303) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.907 | 1.562.827 | 1.730.074 | 87.828 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 404 B Glatrup (tidl. rute 304) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.213 | 2.185 | 1.123.040 | 84.708 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 405 B Egeris Torv (tidl. rute 305) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.093 | 1.079 | 641.169 | 712.756 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 406 B Dalgas Torv (tidl. rute 306) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.254 | 1.171.780 | 1.320.707 | 89.076 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 0 S Alle bybusser | 0 | 2.969.384 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | Scanpoint |
| 42 L Skive-Breum-Fur | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.431 | 2.093.141 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 43 L Skive-Balling-Rødding-Skive | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.354 | 1.260.545 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 44 L Skive-Rødding-Balling-Skive | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.122 | 1.264.309 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 311 L Skive-Højlev-Virksomhed | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.281 | 1.294.248 | 0 | 110.292 | 0 | 0 | 0 |
| 312 L Højlev-Lundø | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 387 | 219.786 | 0 | 21.996 | 0 | 0 | 0 |
| 401 L Breum-Sundsøre-Seide-Harre | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.508 | 866.181 | 0 | 144.300 | 0 | 0 | 0 |
| 409 L Strækingskøreplan Skive Rtb-Udd.stederne | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 21.476 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 411 L Skive-Højlev-Virksomhed | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.145 | 1.277.258 | 2.741.346 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 412 L Højlev-Lundø | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 437 | 281.673 | 668.475 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 420 L Skive-Breum-Sundsøre-Seide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.874 | 2.614.792 | 4.847.050 | 0 | 3 | 0 | Scanpoint |
| 421 L Breum-Thorum-Seide-Durup-Roslev-Breum | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 589 | 381.210 | 774.395 | 18.928 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 422 L Breum-Roslev-Durup-Seide-Thorum-Breum | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 602 | 1.507 | 387.841 | 1.102.435 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 423 L Breum-Jebjerg-Lyby | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 467 | 446.731 | 760.893 | 27.092 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 441 L Skive-Oddense-Harre | Regional eff., K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.035 | 0 | 858.879 | 0 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 443 L Skive-Balling-Rødding-Lihme-Lem-Skive | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.826 | 1.692.531 | 3.433.613 | 102.024 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 444 L Skive-Lihme-Rødding-Balling-Skive | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.529 | 1.577.589 | 3.233.046 | 92.508,2? | 0 | 0 | Scanpoint |
| 449 L Balling-Ramsing-Lihme | Køreplanændring, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 202 | 0 | 172.262 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 450 L Balling-Oddense-Roslev | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 290 | 574 | 232.819 | 489.163 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 451 L Balling-Oddense-Rødding | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 905 | 656.796 | 793.418 | 13.502 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 740 L Viborg-Stoholm-Skive (erstatning for rute 51) | Regional eff., K11 | Viborg | 0 | 0 | 0 | 664 | 0 | 422.452 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 741 L Sjørup-Tastum (erstatning for rute 45) | Regional eff., K11 | Viborg | 0 | 0 | 0 | 168 | 0 | 126.695 | 0 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 0 L Alle lokal- og rabatruiter | 0 | 0 | 1.559.062 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 L Dublering på rute 443/444 (1 time) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 172.972 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 L Dublering på rute 420/423 (2 timer) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 241.744 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 L NT's kørsel på rute 43, 44, 310 og 311 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 610.427 | 124.872 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 402 R Breum-Jebjerg-Lyby | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 657 | 392.053 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 T Teletaxa - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | 0 | 0 | 10.104 | 0 | 0 | 0 | 78.210 | 121.990 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruiter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Struer Kommune som primær finansieringspart

| Rutenr./ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetudstyr |
|--|-----------------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|
| 0 L Lokaltur i Struer samt Struer Bybus | 0 | 0 | 349.442 | 0 | 9.992 | 9.992 | 4.990.205 | 5.423.385 | 0 | 1 | 0 | Almex E |
| 346 L Venø-Bremdal-Struer | Ingen vognløb | 0 | 92.056 | 0 | 1.789 | 1.789 | 762.161 | 828.321 | 0 | 1 | 1 | Almex A |
| 347 R Hvidbjerg-Tambohuse-Ugjev-Oddesund-Hvidbjerg | 0 | 0 | 0 | 0 | 970 | 970 | 656.239 | 713.205 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 348 R Hvidbjerg-Flovleg-Lyngs-Hvidbjerg | 0 | 0 | 0 | 0 | 776 | 776 | 524.991 | 570.564 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 349 L Hvidbjerg - Jegindø - Struer - Hvidbjerg | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.313 | 1.346 | 745.999 | 827.360 | 23.920 | 1 | 0 | Almex A |
| 350 L Hvidbjerg - Jegindø - Ugjev - Hvidbjerg | 0 | 0 | 0 | 0 | 222 | 222 | 130.200 | 141.502 | 0 | 1 | 0 | Almex A |
| 0 S Samlet for rute 347-350 | 0 | 0 | 49.942 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 335 T Telerute Struer-Linde | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22.790 | 0 | 0 | 6? | 0 | 0 |
| 0 T Teletaxa - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | 0 | 0 | 694 | 0 | 0 | 0 | 4.388 | 7.919 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokaltur
- R Rabatruiter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Syddjurs Kommune som primær finansieringspart

| Ruten-/ruteangivelse/strekning | Type | | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt- busser | Reserve- busser | Nuværende Billettudstyr |
|--------------------------------|------|--|-----------------------------------|--------------|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|--------------------|----------------------------|
| | 1 | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| 361 | L | Rønde-Knebel-Heigenæs | | 0 | 0 | 603.949 | 0 | 4.837 | 4.837 | 2.598.961 | 2.824.566 | 140.296 | 2 | 0 | Scanpoint |
| | L | Ebeltoft-Fuglsø-Knebel-Skødshoved | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.334 | 0 | 1.163.535 | 0 | 131.820 | 1 | 0 | 0 |
| | L | Ebeltoft-Øer-Handrup-Knebel | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.056 | 0 | 1.035.797 | 0 | 83.980 | 1 | 0 | 0 |
| | L | Rosmus-Ørum-Fuglslev-Tirstrup | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.401 | 0 | 737.196 | 0 | 23.036 | 1 | 1 | 0 |
| | L | SFO - Ungdomsskole - Fritid | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 386 | 0 | 201.129 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | L | Ebeltoft-Fuglsø-Knebel-Skødshoved-Knebel-Ebeltoft Busterminal | Ny køreplan, K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.299 | 4.395 | 1.207.986 | 2.536.505 | 0 | 2 | 0 | Almex F |
| | L | Knebel-Agri-Femmøller-Molskroen-(Handrup)-Ebeltoft | Ny køreplan, K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.465 | 2.846 | 761.974 | 1.631.905 | 0 | 2 | 0 | Almex F |
| | L | Ebeltoft Busterminal-Ebeltoft C-Boeslum-Øer-Ebeltoft Busterminal | Ny køreplan, K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 676 | 1.298 | 350.232 | 742.504 | 0 | 0 | 0 | Almex F |
| | L | Knebel-Skødshoved-Heigenæs | Ny køreplan, K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52 | 102 | 29.225 | 63.658 | 5.920 | 0 | 0 | Almex F |
| | L | Knebel-Ebeltoft Busterminal-Knebel | Ny køreplan, K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 105 | 224 | 51.570 | 120.748 | 1.960 | 0 | 0 | Almex F |
| | S | Samlede indtægter lokalliteter ekskl. 361 i både ny og gammel køreplan | 0 | 0 | 194.684 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| | R | Kolind-Nimtofte-Kolind | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 654 | 0 | 317.303 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Tjerrild-Ryomgård | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 782 | 0 | 382.720 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | R | Kolind-Perderstrup-Kolind | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 507 | 0 | 248.222 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | R | Ryomgård-Nimtofte-Ryomgård | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 589 | 0 | 287.855 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | R | Ryomgård-Skarsløv-Ryomgård | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 663 | 0 | 324.264 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Pindstrup-Nimtofte-Kolind | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 153 | 0 | 85.890 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | R | Ryomgård-Kolind | Stopper ved K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 146 | 0 | 82.173 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | R | Rønde-Ugebløle-Thorsager-Rostved-Bjødstrup-Feldballe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.556 | 1.556 | 798.287 | 867.583 | 0 | 1 | 1 | 0-takst |
| | R | Rønde-Thorsager-Tåstrup-Feldballe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 447 | 447 | 439.943 | 478.133 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Thorsager-Fårup-Skovvang-Thorsager-Hedeskov | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 579 | 579 | 482.819 | 524.730 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Hornslet Skole | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 882 | 882 | 580.407 | 630.790 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Mørke Skole | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 845 | 845 | 568.544 | 617.897 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Ådalskolen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.215 | 1.215 | 688.300 | 748.049 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Ådalskolen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.107 | 1.107 | 653.317 | 710.029 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | A | Ungdomsskolekørsel i Hornslet og Rønde | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 135 | 135 | 52.391 | 56.939 | 0 | ej k-bus | 0 | 0-takst |
| | R | Tandjægekørsel | Stopper ved K10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52 | 0 | 16.615 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | R | Rosmus-Gravlev-Fuglslev | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 446 | 446 | 276.844 | 300.875 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Rosmus-Drammelstrup-Nordre kærvej | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 475 | 475 | 290.832 | 316.078 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| | R | Ungdomsskolekørsel Rosmus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 64 | 64 | 33.087 | 35.959 | 0 | ej k-bus | 0 | 0-takst |
| | R | Kolind-Nimtofte-Kolind | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 515 | 0 | 448.581 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| | R | Tjerrild-Ryomgård | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 763 | 0 | 664.596 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| | R | Kolind-Perderstrup-Kolind | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 468 | 0 | 407.642 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| | R | Ryomgård-Skarsløv-Ryomgård | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 650 | 0 | 566.170 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0-takst |
| | R | Ungdomsskolekørsel. Pindstrup-Nimtofte-Kolind | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 166 | 0 | 144.591 | 0 | 0 | ej k-bus | 0 | 0-takst |
| | R | Ungdomsskolekørsel. Ryomgård-Kolind | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 87 | 0 | 75.780 | 0 | 0 | ej k-bus | 0 | 0-takst |
| | R | Almex F billetter solgt til Centrum Turist | 0 | 0 | 125.768 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| T | 1 | Ebeltoftområdet | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.692 | 0 | 783.295 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| T | 2 | Ryomgård- og Kolindområdet | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.692 | 0 | 468.882 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| T | 3 | Hornsletområdet | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.692 | 0 | 468.882 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| T | 4 | Røndeområdet | Ny køreplan, K11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.692 | 0 | 1.566.203 | 0 | 0 | 1 | 0 | Almex F |
| T | 5 | Kneblområdet | Ny køreplan, K11, ej med i budget | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natibus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Viborg Kommune som primær finansieringspart

| Rute | Type | Ruteangivelse/strækning | Strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Billetdstyr | |
|------|------|---|-----------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------------|-----------|
| 1 | B | H.C. Andersensvej / Ellekonebakken | | | | Samlet | 0 | 6.303 | 6.540 | 3.753.152 | 4.226.391 | 4.226.391 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 2 | B | Odshøj / Viborg Storcenter | | | | Samlet | 0 | 6.751 | 6.708 | 3.825.821 | 4.132.656 | 4.132.656 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 3 | B | Skaldelhøj / Liseborg | | | | Samlet | 0 | 6.750 | 7.122 | 3.902.548 | 4.465.343 | 4.465.343 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 4 | B | Vestervang / Hedevangen | | | | Samlet | 0 | 6.597 | 6.597 | 3.797.678 | 4.127.340 | 4.127.340 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 5 | B | Lundvej / Houlkær | | | | Samlet | 0 | 4.495 | 4.495 | 2.639.329 | 2.868.439 | 2.868.439 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 6 | B | Amtsmændshøjen / Fuglebakke | | | | Samlet | 0 | 4.530 | 4.530 | 2.642.663 | 2.872.062 | 2.872.062 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| N1 | B | Julenatbus 1 | | | | Samlet | 0 | 12 | 12 | 6.992 | 7.598 | 7.598 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| N2 | B | Julenatbus 2 | | | | Samlet | 0 | 13 | 13 | 7.181 | 7.804 | 7.804 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| N3 | B | Julenatbus 3 | | | | Samlet | 0 | 10 | 10 | 5.700 | 6.194 | 6.194 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| N4 | B | Julenatbus 4 | | | | Samlet | 0 | 10 | 10 | 5.386 | 5.853 | 5.853 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 720 | B | Mercantec, Vinkevej / Viborg Gymnasium og HF (tidl. rute 14) | | | | Samlet | 0 | 917 | 917 | 551.779 | 599.677 | 599.677 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 721 | B | Mercantec, H.C. Andersens Vej / Katedralskolen (tidl. Rute 15) | | | | Samlet | 0 | 126 | 126 | 79.100 | 85.966 | 85.966 | 0 | 0 | Scanpoint | |
| 775 | B | Bjerringbro-Grundfos-Asavej (tidl. rute 895) | | | | Samlet | 0 | 643 | 643 | 360.844 | 392.168 | 392.168 | 1 | 0 | Scanpoint | |
| 0 | S | Alle bybusser ekskl. linje 775 | | | | Samlet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 711 | L | Viborg - Hald Ege - Birgittelyst - Almind | | | | Samlet | 0 | 3.353 | 3.353 | 1.879.885 | 2.043.070 | 0 | 0 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 712 | L | Viborg-Finderup-Dollerup | | | | Samlet | 0 | 2.233 | 2.233 | 1.274.548 | 1.385.186 | 0 | 0 | 1 | 0 | Scanpoint |
| 716 | L | Luffthavnbus - Viborg - Karup Luffthavn | | Stopper, telekørsel fra K10 | | Samlet | 0 | 595 | 0 | 353.051 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 717 | L | Viborg-Thorning-Gråmose (tidligere rute 54) | | Regional eff., K11 | | Samlet | 0 | 1.360 | 0 | 1.131.612 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 740 | L | Viborg-Stoholm-Skive (83% (tidligere rute 51) | | Regional eff., K11 | Skive | Samlet | 0 | 2.834 | 0 | 1.766.586 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 741 | L | Skive-Sjørup (83% (tidligere rute 45) | | Regional eff., K11 | Skive | Samlet | 0 | 837 | 0 | 624.429 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 750 | L | Viborg-Tjele-Sjørup (tidligere rute 63) | | Regional eff., K11 | NT (udg. ej med) | Samlet | 0 | 1.618 | 0 | 1.320.214 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 751 | L | Viborg-Løvskaal-Randers (tidligere rute 61) | | Regional eff., K11 | | Samlet | 0 | 1.800 | 0 | 1.135.780 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 752 | L | Hammershøj-Vorning-Hvidding (tidligere rute 652) | | | | Samlet | 0 | 1.231 | 1.231 | 663.754 | 721.372 | 20.384 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 754 | L | Ørum-Foulum-Rødding (tidligere rute 654) | | Køreplanændring, K10 og K11 | | Samlet | 0 | 663 | 586 | 399.821 | 402.730 | 25.428 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 761 | L | Skals-Nr. Rind-Ulbjerg (tidligere rute 601) | | Udbud (erstatte 601) fra K11 | | Samlet | 0 | 1.207 | 1.207 | 635.234 | 1.010.311 | 32.552 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 765 | L | Viborg-Skals-Møldrup (tidligere rute 65), Udgift for både 765 og 766 | | Regional eff., K11 | NT (udg. ej med) | Samlet | 0 | 3.100 | 0 | 1.898.524 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 766 | L | Møldrup-Hobro (tidligere rute 66). Se ovenfor under rute 765. | | Regional eff., K11 | | Samlet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 770 | L | Viborg-Bjerringbro (tidligere rute 55) | | Regional eff., K11 | | Samlet | 0 | 3.963 | 0 | 2.559.152 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 771 | L | Bjerringbro-Løvskaal-Hammershøj (tidligere rute 71) | | Udbud (erstatte 71) fra K11 | | Samlet | 0 | 2.185 | 1.760 | 1.301.793 | 1.214.297 | 106.028 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 851 | L | Thorsø-Velle-Ulstrup | | | Favrskov | Samlet | 0 | 96 | 96 | 62.677 | 68.118 | 0 | 2 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 501 | R | Vridsted-Iglsø-Fly | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 369 | 0 | 408.850 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 503 | R | Vridsted-Sønder Resen-Kjeldbjerg | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 598 | 0 | 360.189 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 601 | R | Mønsted Sk. - Spærkær - Stoholm - Lånrum - Møn Sk. | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 307 | 0 | 290.924 | 20.384 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 602 | R | Mønsted Sk. - Vedhoved-Sejlbæk-Daugbjerg-Møn. Sk. | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 289 | 0 | 273.398 | 25.428 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 603 | R | Stoh.Sk.-Iglsø-Tastum-Kobberup-Nr. Søbyvej-Sto.Sk. | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 133 | 0 | 126.184 | 32.552 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 713 | R | Hald Ege-Lyngård-Almind | | | | Samlet | 0 | 625 | 625 | 485.572 | 527.723 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 772 | R | Rødkærbro-Vindum-Bjerringbro (tidligere rute 891) | | | | Samlet | 0 | 1.358 | 1.358 | 784.997 | 853.140 | 0 | 1 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 781 | R | Frederiks-Havredal-Grønbøl | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 726 | 0 | 633.355 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | R | Mammenruten: Bjerr-bro st. - Bøgeskovskolen | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 733 | 0 | 359.619 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | R | Skjærnuten: Løvskaal Landevej - Bøgeskovskolen | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 614 | 0 | 297.913 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | R | Rødkærbroruten: Træholtvej - Rødkærbrorskolen | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 531 | 0 | 258.612 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | R | Sahl-ruten: Skibelundvej - Asavej/Bøgeskovskolen | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 465 | 0 | 248.704 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | R | Hjarbæk-Løgstrupruten | | Stopper, lukket skolerute fra K10 | | Samlet | 0 | 0 | 0 | 125.466 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | S | Samlede indtægter lokal- og rabatruter i alt | | | | Samlet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Teletaxa - tidligere afregnet månedsvs, men afregnes fra 2010 via bus | | | | Samlet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 0 | T | Teletaxa - tidligere afregnet månedsvs, men afregnes fra 2010 via bus | | | | Samlet | 0 | 0 | 0 | 659.969 | 0 | 956.918 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt: indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser:

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Århus Kommune som primær finansieringspart

| Rute / ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Ugifter R2010 | Ugifter B2012 | Pastigere 2011 | Kontrakt-busser | Reserve-busser | Nuværende Biletudstyr |
|--------------------------------|--------------|---|-----------------|-----------------|-----------|-----------|---------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------------|
| Route Type | Strækning | | | | | | | | | | | |
| 1 | B | Tranbjerg - Holmevej - Dalgas Avenue - Banegårdspladsen - Marienlund | 0 | Samlet | 0 | 31.422 | 0 | 28.314.841 | 0 | 2.287.350 | 0 | 0 |
| 3 | B | Hasle - Banegårdspladsen - Christiansbjerg - Skelby - Trige Århus Nord | 0 | Samlet | 0 | 33.838 | 0 | 27.332.182 | 0 | 2.551.146 | 0 | 0 |
| 4 | B | Frydenlund - Mølleparken - Banegårdspladsen - Skåde | 0 | Samlet | 0 | 22.975 | 0 | 15.299.943 | 0 | 1.505.972 | 0 | 0 |
| 5 | B | Stavtrup - Viby Torv - Banegårdspladsen - Åbyhøj - G Åby Tovesvej | 0 | Samlet | 0 | 29.894 | 0 | 24.393.043 | 0 | 2.322.346 | 0 | 0 |
| 6 | B | Årøgen - Marienlund - Banegårdspladsen - Højbjerg - Moesgård Museum | 0 | Samlet | 0 | 21.097 | 0 | 13.739.687 | 0 | 1.045.772 | 0 | 0 |
| 7 | B | Vejlby Nord - Østbanetorvet - Banegårdspladsen - Mølleparken - Charlotteløvej | 0 | Samlet | 0 | 30.386 | 0 | 21.265.595 | 0 | 2.087.722 | 0 | 0 |
| 8 | B | Dalgas Avenue - Ringgaden - Marienlund | 0 | Samlet | 0 | 19.127 | 0 | 14.638.595 | 0 | 2.181.218 | 0 | 0 |
| 9 | B | Grøfthøj - Viby Torv - Harald Jensens Plads - Banegårdspladsen - Lystrup Ø V | 0 | Samlet | 0 | 38.134 | 0 | 32.766.034 | 0 | 2.518.516 | 0 | 0 |
| 10 | B | Åbyhøj Nord - Banegårdspladsen - Harald Jensens Plads - Højbjerg - Mårslet | 0 | Samlet | 0 | 17.628 | 0 | 14.995.304 | 0 | 858.832 | 0 | 0 |
| 11 | B | Østerby - Tranbjerg - Harald Jensens Plads - Banegårdspladsen - Vejlby Vest | 0 | Samlet | 0 | 33.882 | 0 | 31.925.162 | 0 | 3.063.034 | 0 | 0 |
| 12 | B | Højbjerg - Kridthøjtoret/Skådeparken - Viby - Hasle - Vejlby - Egå Strandvej | 0 | Samlet | 0 | 38.309 | 0 | 35.610.466 | 0 | 2.979.288 | 0 | 0 |
| 14 | B | Skjoldhøj - Bispehaven - Banegårdspladsen - Christiansbjerg - Skelby Sygehus | 0 | Samlet | 0 | 29.856 | 0 | 24.749.464 | 0 | 2.351.076 | 0 | 0 |
| 15 | B | Kolt - Harald Jensens Plads - Banegårdspladsen - Gellerup - Brabrand | 0 | Samlet | 0 | 34.402 | 0 | 28.897.888 | 0 | 2.787.616 | 0 | 0 |
| 16 | B | Egå Strandvej - Marienlund - Banegårdspladsen - Gellerup - Brabrand Vest | 0 | Samlet | 0 | 19.425 | 0 | 13.338.580 | 0 | 992.368 | 0 | 0 |
| 17 | B | Brabrand Syd - Banegårdspladsen - Brendstrupvej - Skelby Sygehus | 0 | Samlet | 0 | 20.447 | 0 | 16.042.798 | 0 | 912.626 | 0 | 0 |
| 18 | B | Holme - Banegårdspladsen - Søren Frichs Vej - Hans Broges Bakker Toveshøj | 0 | Samlet | 0 | 19.109 | 0 | 15.278.795 | 0 | 1.037.426 | 0 | 0 |
| 19 | B | Ruteblilstationen - Banegårdspladsen - Atletion - Moesgård Strand | 0 | Samlet | 0 | 1.146 | 0 | 1.076.390 | 0 | 4.108 | 0 | 0 |
| 24 | B | Frydenlund - Busgaden - Banegårdspladsen - Holme | 0 | Samlet | 0 | 11.355 | 0 | 8.228.178 | 0 | 1.058.824 | 0 | 0 |
| 25 | B | Tilst - Banegårdspladsen - Harald Jensens Plads - Viby Torv - Søndervang | 0 | Samlet | 0 | 29.091 | 0 | 24.064.313 | 0 | 2.590.250 | 0 | 0 |
| 26 | B | Hasselager - Viby - Banegårdspladsen - Busgaden - Skelby Sygehus | 0 | Samlet | 0 | 10.959 | 0 | 10.312.754 | 0 | 602.992 | 0 | 0 |
| 52 | B | Fastrup - Solbjerg - Viby - Banegårdspladsen - Åbyhøj - Ulilering | 0 | Samlet | 0 | 18.772 | 0 | 14.994.246 | 0 | 663.494 | 0 | 0 |
| 53 | B | Langenæs - Ankersgade - Banegårdspladsen - Lystrup - Elev - Mejlbj | 0 | Samlet | 0 | 12.933 | 0 | 12.214.182 | 0 | 500.968 | 0 | 0 |
| 55 | B | Tilst - Hasle - Banegårdspladsen - Harald Jensens Plads - Viby - Harlev | 0 | Samlet | 0 | 13.693 | 0 | 11.171.375 | 0 | 443.534 | 0 | 0 |
| 56 | B | Ruteblilstationen - Banegårdspladsen - Kystparken - Studstrup | 0 | Samlet | 0 | 22.904 | 0 | 20.089.491 | 0 | 1.157.182 | 0 | 0 |
| 58 | B | Langenæs - Banegårdspladsen - Egå - Hjortshøj - Mejlbj | 0 | Samlet | 0 | 13.135 | 0 | 11.584.138 | 0 | 523.874 | 0 | 0 |
| 74 | B | Langkaer Gymnasium - Brabrand - Helenelyst | 0 | Samlet | 0 | 370 | 0 | 311.016 | 0 | 39.215 | 0 | 0 |
| 80 | B | Banegårdspladsen - Højbjerg - Skåde - Mårslet | 0 | Samlet | 0 | 205 | 0 | 289.986 | 0 | 11.178 | 0 | 0 |
| 81 | B | Banegårdspladsen - Tranbjerg - Solbjerg - Fastrup | 0 | Samlet | 0 | 264 | 0 | 227.970 | 0 | 8.142 | 0 | 0 |
| 82 | B | Park Alle - Harald Jensens Plads - Viby - Hasselager - Kolt | 0 | Samlet | 0 | 216 | 0 | 141.935 | 0 | 6.716 | 0 | 0 |
| 83 | B | Park Alle - Viby - Ormslev - Harlev | 0 | Samlet | 0 | 267 | 0 | 244.792 | 0 | 6.440 | 0 | 0 |
| 84 | B | Park Alle - Vesterbrogade - Frichs Vej - Holmstrup | 0 | Samlet | 0 | 271 | 0 | 231.274 | 0 | 19.734 | 0 | 0 |
| 85 | B | Park Alle - Vesterbrogade - Frichs Vej - Sabro | 0 | Samlet | 0 | 247 | 0 | 226.875 | 0 | 9.752 | 0 | 0 |
| 86 | B | Park Alle - Palludan Müllers Vej - Skelby - Lishøj - Trige | 0 | Samlet | 0 | 240 | 0 | 199.524 | 0 | 11.086 | 0 | 0 |
| 87 | B | Park Alle - Stjernepladsen - Nordlandsvej - Lystrup Elev | 0 | Samlet | 0 | 256 | 0 | 231.137 | 0 | 13.616 | 0 | 0 |
| 88 | B | Park Alle - Marienlund - Ndr. Strandvej - Egå - Hjortshøj - Mejlbj | 0 | Samlet | 0 | 279 | 0 | 231.722 | 0 | 14.030 | 0 | 0 |
| 89 | B | Banegårdspladsen | 0 | Samlet | 0 | 339 | 0 | 219.043 | 0 | 11.960 | 0 | 0 |
| 90 | B | B - A linje | 0 | Samlet | 0 | 1.349 | 0 | 1.134.770 | 0 | 52.000 | 0 | 0 |
| 91 | B | Park Alle - Ruteblilstationen - Containerterminal Øst | 0 | Samlet | 0 | 262 | 0 | 368.025 | 0 | 2.080 | 0 | 0 |
| 92 | B | Viby - Sønderhøj - Viby Torv - Hasle - Vejlby - Lystrup - Egå Gymnasium | 0 | Samlet | 0 | 4.162 | 0 | 4.810.950 | 0 | 182.910 | 0 | 0 |
| 0 | S | Alle bybusser gammel køreplan | 0 | 223.413.518 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 165 | 45 | 0 |

Faktaark for Århus Kommune som primær finansieringspart

| Route/ | Ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Ugifter R2010 | Ugifter B2012 | Påstignere 2011 | Kontraktbuser | Reservebuser | Nuværende Billetudstyr |
|------------|-------------------------|--|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|---------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|------------------------|
| Route Type | Strækning | | | | | | | | | | | | |
| 1A | B | Kolt-Skejby-Sygehus-Trige/Lystrup | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 2A | B | Holme Skejby-Sygehus | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 3A | B | Tilst-Rutebilstationen | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 4A | B | Brabrand-Tingskov Alle / Østerby | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 5A | B | Tangkrogen-Ringgården-Marielund | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 6A | B | Skåde/Holme-Ringvejen-Risikov | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 11 | B | Stavrup Vest/Stavrup Søholm-Harlev | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 12 | B | Møjby/Hjortshøj-Logistikparken | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 13 | B | Vejlby-Frydenlund | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 14 | B | Skejbyparken-Grøfthøj | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 15 | B | Skejby Nordlandsvej-Brabrand Vest | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 16 | B | Hasle-Holme Parkvej | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 17 | B | Stavrup-Langnæs | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 18 | B | Møjby/Elev-Moesgård Museum | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 19 | B | Tilst-Hasle-Park Alle-Rtb-Mindeparken-Skåde-Mårslet | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 20 | B | Åkrogen-Solbjerg | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 31 | B | Rutebilstationen-Moesgård Strand | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 32 | B | Lystrup-Egå Gymnasium | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 35 | B | Ormslev-Tåstrup-harlev-Lyngby-Logistikparken | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 40 | N/B | Natbus: Park Allé - Holme - Mårslet | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 41 | N/B | Natbus: Park Allé - Søndervången - Tranbjerg | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 42 | N/B | Natbus: Park Allé - Stavtrup | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 43 | N/B | Natbus: Park Allé - Gellerup - Skjoldhøj | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 44 | N/B | Natbus: Park Allé - Bispehaven - Jernaldenvej - Tilst | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 45 | N/B | Natbus: Park Allé - Århus Vest - Skejby - Vejlbj - Lystrup | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 46 | N/B | Natbus: Park Allé-Tølborg-Risikov-Egå Strand-Skæring-Hjortshøj | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 Höft & Wessel |
| 0 | S | Alle bybusser ny køreplan (total) | | 0 | 0 | 0 | 560.037 | 462.623.102 | 0 | 0 | 0 | 153 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

- B Bybus
- N Natbus
- L Lokalrute
- R Rabatruter
- T Telekørsel
- S Samlet kørsel

Faktaark for Region Midtjylland som primær finansieringspart

| Rute | Type | Ruteangivelse/strækning | Bemærkninger | Finansiering Sekundær | Indtægter R2010 | Indtægter B2012 | Kpl R2010 | Kpl B2012 | Udgifter R2010 | Udgifter B2012 | Påstigere 2011 | Kontrakt- busser | Reserve- busser | Nuværende Billetudstyr | |
|------|------|--|--|--------------------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------------|---------------------------|-----------|
| 901x | Re | Århus-Harlev-Skovby-Galten-Silkeborg | Køreplanændring, start jan 2011 | 0 | ? | 0 | 0 | 0 | 3.368 | 0 | 2.352.966 | 0 | 2 | 0 | Scanpoint |
| 903x | Re | Århus-Odder-Hou | Køreplanændring, K10, rute 100-omlægn. | 0 | ? | 0 | 3.006 | 5.918 | 1.908.335 | 4.080.838 | 11.752 | 4 | 1 | 1 | Scanpoint |
| 908x | Re | Herning - Brande - Billund lufthavn/Airport | Stopper ved K11, reg. eff. | 0 | 47.323 | 0 | 1.268 | 0 | 606.917 | 0 | 135.304 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 913x | Re | Århus-Silkeborg-Grindsted-Esbjerg | Køreplanændring, K11 | ST (udg. med) | 2.314.024 | 0 | 7.293 | 7.293 | 3.758.803 | 4.085.090 | 10.556 | 2 | 2 | 2 | Scanpoint |
| 914x | Re | Århus-Hammel-Viborg | Køres af 4 forskellige busselskaber | 0 | 735.859 | 0 | 2.288 | 2.288 | 1.269.245 | 1.379.423 | 43.940 | 1 | 1 | 1 | Scanpoint |
| 918x | Re | Århus-Randers-Aalborg | 0 | NT (udg. med) | 3.102.192 | 0 | 10.425 | 10.426 | 5.821.574 | 6.326.922 | 26.000 | 4 | 4 | 4 | Scanpoint |
| 925x | Re | Luffthavsbussen (alt inkl. rute 125) | 0 | 0 | 6.608.707 | 0 | 8.932 | 8.932 | 6.569.390 | 7.139.653 | 185.640 | 5 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 926x | Re | Thisted - Viborg - Vejle | Køreplanændring, K10 | 0 | 3.332.818 | 0 | 10.588 | 10.319 | 6.492.260 | 6.816.226 | 81.346 | 7 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 928x | Re | (Nr.)Nissum-Lemvig-Holstebro-Viborg | 0 | 0 | 123.531 | 0 | 535 | 1.035 | 261.487 | 492.586 | 137.124 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 951x | Re | Aalborg-Farsø-Holstebro (NT) | 0 | NT (udg. med) | ? | 0 | 54 | 54 | 28.113 | 30.553 | 4.368 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 952x | Re | Rinkøbing-Herning-Århus | Køreplanændring, K10 | 0 | 4.188.823 | 0 | 14.406 | 15.824 | 7.759.388 | 8.524.124 | 200.668 | 4 | 1 | 1 | Scanpoint |
| 953x | Re | Randers - Viborg - Herning | Køreplanændring, K11 | 0 | 905.292 | 0 | 5.111 | 5.211 | 3.143.414 | 3.416.281 | 80.496 | 2 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 960x | Re | Aalborg - Viborg - Silkeborg | 0 | NT (udg. med) | 2.720.814 | 0 | 9.270 | 9.090 | 6.070.334 | 6.597.275 | 140.972 | 4 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 970x | Re | Aalborg - Fjerritslev - Thisted (NT) | 0 | NT (ej MT udg.) | ? | 0 | 2.386 | 0 | 1.473.141 | 1.601.019 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| | 0 | N/Re Natbusser | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.817 | 1.817 | 923.974 | 1.004.181 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 209 | T | Telekørsel - div. ture i Hedensted | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12.826 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 502 | T | Telekørsel - div. ture på rute 502 | 0 | 0 | ? | 0 | 0 | 0 | 59.929 | 65.131 | 0 | 0 | 0 | 0 | Scanpoint |
| 0 | T | Teletaxi - tidligere afregnet månedsvis, men afregnes fra 2010 via bus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49.059 | 0 | 149.598 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bemærkninger:

Indtægter R2010 indeholder KUN direkte passagerindtægter fra billetter og kort. Indtægter R2010 er ikke indeholdt indtægter for skolekort, uddannelseskort, div. kompensationer og evt. tilskud fra region.

Ruteangivelser

Re Regional rute

N Natbus

T Telekørsel

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3



| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|-------------------|---------------------|---------------|------------------|-----------------|
| 29. november 2011 | 1-15-0-78-213-12-07 | Sarah Mandrup | sm@midttrafik.dk | +45 87 40 82 31 |

Bemærkninger fra Skjern Rutebilstation

Indsigelse fra Skjern Rutebilstation I/S ved formand Sigvald Nielsen den 28. november 2011:

Skjern Rutebilstation I/S foreslår at de tilbagefører de 25% moms til Midttrafik, som driftstilskuddet pålægges efter en afgørelse fra SKAT, og derved vil driftstilskuddet være uændret frem til 2014.

Midttrafiks svar: Midttrafik bemærker at momsen er inkluderet i driftstilskuddet til Skjern Rutebilstation I/S, hvorfor der ikke vil være nogen besparelse.

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|-------------------|---------------------|---------------|------------------|-----------------|
| 29. november 2011 | 1-15-0-78-216-15-07 | Sarah Mandrup | sm@midttrafik.dk | +45 87 40 82 31 |

Bemærkninger fra Holstebro Rutebilstation

Holstebro Rutebilstation har gjort indsigelser mod indstilling af driftstilskuddet.

Midttrafik har indkaldt til møde med Holstebro Rutebilstation i uge 50. Det vil være Midttrafik og Holstebro Rutebilstation, der forhandler. Holstebro Kommune er orienteret, men indkaldes ikke til mødet.

Pkt. 1.: Midttrafik er kontraktligt forpligtet til at stille kaffestue og vaskeplads til rådighed for busvognmændene til 1. juli 2014. Man kunne overveje, hvis en opsigelse af driftstilskuddet fastholdes, om ikke virkningstidspunktet burde være fra dette tidspunkt.

Midttrafiks svar: Midttrafiks ønsker at opnå besparelser inden 2014.

Pkt. 2.: Chaufførerne har behov for en mandskabsstue og toiletfaciliteter, hvordan skal dette løses fremover?

Midttrafiks svar: Der vil blive indledt forhandlinger herom i uge 50.

Pkt. 3: Hvem skal stå for vaskepladsen fremover?

Midttrafiks svar: Der vil blive indledt forhandlinger herom i uge 50.

Pkt. 4: Den daglige leder af Holstebro har bl.a. gjort sig følgende overvejelser:

- Hvis salg af busbilletter skal varetages af DSB, vil DSB formentlig ikke sælge busbilletter uden for den gamle amtsgrænse, da afregningsmodellen ikke påskønner dette. Det kan betyde, at DSB kun vil sælge togbilletter til f.eks. Viborg, Skive og Thisted.

Midttrafiks svar: Hvis billetteringsudstyret fra Skive Rutebilstation overflyttes til DSB, vil det være muligt at udstede billetter til rejser der overskrider den tidligere amtsgrænse. Det vil kræve en mindre oplæring af DSB personalet.

- Rutebilstationen vejleder rejsende om muligheder, det kan DSB ikke gøre på samme måde, da personalet hos DSB primært vejleder vedrørende togrejser. Mange ældre går forgæves hos DSB, da de blot bliver henvist til internettet.

Midttrafiks svar: Der vil blive indgået samarbejdsaftale med DSB, hvor personalet også vil blive oplært i at sælge busrejser. Det eksisterende Bus-Tog samarbejde understøtter i forvejen dette. Buskunder har stadig mulighed for at købe billet i bussen samt ringe for at få personlig betjening ved Midttrafik Kundecenter.

- Rutebilstationen servicerer billetmaskiner, klippere og printere i både busser, på rutebilstationen og hos DSB. Som oftest udføres servicen straks. Hvis busvognmændene selv skal overtage denne service, vil der blive tale om, at materiellet skal sendes pr. post til reparation. Det vil betyde mistede billetindtægter i perioder.

Midttrafiks svar: Rutebilstationen bytter defekte maskiner ud med reservemaskiner og tømmer billetmaskiner. Midttrafiks trafikkontrollører kan udføre denne opgave, således at defekte maskiner ikke skal sendes med posten.

- Rutebilstationen forestår 7-8 gange pr. dag elektronisk fakturering af billetter til Holstebro Kommune. DSB vil efter det oplyste ikke kunne foretage elektronisk fakturering, hvorfor der må indføres en helt anden arbejdsgang.

Midttrafiks svar: Rutebilstationen modtager rekvisitioner fra Holstebro Kommune på klippekort og periodekort. På rekvisitionerne er der angivet cpr.nr og initialer på kommunens sagsbehandler. Der udstedes kort til borgerne, hvorefter der sendes en elektronisk fakturering til kommunen. Der vil blive indgået samarbejdsaftale med DSB om at løfte denne opgave.

- På mødet håber vi også at få drøftet sagen vedrørende pålæggelse af moms på driftstilskuddet fra Midttrafik. VI henviser til vort brev af 17. december 2008 samt til det bindende svar fra Skatterådet (SKM2011.609.SR).

Midttrafiks svar: Sagen vil blive drøftet særskilt med Midttrafik.

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|-------------------|----------------|---------------|------------------|-----------------|
| 25. november 2011 | 1-15-0-78-4-11 | Sarah Mandrup | sm@midttrafik.dk | +45 87 40 82 31 |

Notat om godshåndtering

Realiseringen af besparelser på Midttrafiks salgsstruktur er bl.a. betinget af, at godshåndtering på rutebilstationer i Midttrafik Midt og Vest indstilles, herunder på Viborg og Skive rutebilstationer. I henhold til dagsordenspunkter om indstilling af driftstilskud til Herning, Holstebro, Lemvig og Skjern rutebilstationer, vil Midttrafik, såfremt godshåndteringen ikke harmoniseres, skulle indgå aftaler med Arriva, DSB eller anden samarbejdspartner om håndtering af gods. Dette vil føre til merudgifter i forhold til håndtering af gods, ligesom det vil kræve, at der findes egnede lokaler til opbevaring af gods.

Godsforsendelse foregår på to forskellige måder i Midttrafik:

- I Midttrafik Midt og Vest afleveres og afhentes gods på rutebilstationer og godsindleveringssteder.
- I Midttrafik Syd og Øst afleveres og afhentes gods direkte ved busserne

Økonomi:

Godsforsendelse Midttrafik Midt og Vest

Indtægter på gods 2010:

| | |
|--------------------------|--------------------|
| Midttrafik Midt | 98.832 kr. |
| Midttrafik Vest | 337.401 kr. |
| Vest + Midt i alt | 436.233 kr. |

De nøjagtige indtægter fordelt på de enkelte rutebilstationer og indleveringssteder kendes ikke.

For indleveringsstederne afregnes der direkte mellem indleveringsstedet og busselskabet. Da kun en ud af de 17 indleveringssteder har henvendt sig til Midttrafik for at få øget det kvartalsvise honorar, må det formodes at godshåndtering ikke er en opgave der fylder meget for indleveringsstederne.

På rutebilstationerne er der ikke et entydigt billede. Således oplyser Holstebro Rutebilstation at indtægterne på gods er ca. 80.000-85.000 kr. om året.

Skjern Rutebilstation oplyser at indtægterne på gods varierer meget. Således er de årlige indtægter ca. 1.000 kr.

I 2010 var udgifterne:

| | |
|---------------------------------------|---|
| 17 indleveringssteder Midttrafik Vest | 51.300 kr. |
| 7 rutebilstationer Midt og Vest | Godshåndtering uspecificeret del af driftstilskud |

Der er ikke medtaget udgifter til tryk af fragtbreve, vedligehold af vægte mv.

Godsforsendelse Midttrafik Syd og Øst

Rejsereglerne muliggør i dag, at det er muligt at få sendt gods og pakker med de regionale og lokale ruter, hvis man afleverer/afhenter godset direkte ved bussen.

I 2010 var indtægterne:

| | |
|----------------|--------------------|
| Midttrafik Syd | 70.309 kr. |
| Midttrafik Øst | 81.059 kr. |
| I alt | 151.368 kr. |

Der er ingen udgifter til indleveringssteder, fragtbreve, vedligehold af vægte mv. Salget foregår via billetmaskinen.

Harmonisering

Det foreslås, at modellen for Syd og Øst, hvor kunden afleverer og afhenter gods direkte ved bus- sen, også indføres i Midt og Vest.

| Takster for godsbe- dring: | Kr. | Postdanmarks pakkepriser | Kr. |
|---------------------------------------|------------|-------------------------------------|------------|
| Indtil 1 kg. | 25,00 | | |
| 1 - 5 kg. | 35,00 | Indtil 5 kg. | 65,00 |
| 6 - 10 kg. | 45,00 | Indtil 10 kg. | 90,00 |
| 11 - 15 kg. | 50,00 | | |
| 16 - 20 kg. | 60,00 | Indtil 20 kg. | 140,00 |
| over 21 kg. | 65,00 | | |

Der er ingen vægte i busserne, og det beror derfor i praksis på et skøn fra chaufførens side i Syd og Øst.

Det anbefales, at taksterne for godshåndtering forenkles fra 5 takster til 2 så det vil blive nemme- re for chaufførerne. Følgende takster for gods anbefales:

| Forslag til priser pr. stk. | Kr. |
|------------------------------------|------------|
| Gods indtil 5 kg. | 50,00 |
| Gods indtil 20 kg. | 100,00 |

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7

| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|-------------------|-----------|----------------|-------------------|-----------|
| 24. november 2011 | 1-21-1-11 | Tine Jørgensen | tij@midttrafik.dk | 8740 8205 |

Tidsplan for Midttrafiks budget for 2013

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2013 er vist nedenfor.

Det bemærkes, at det budgetmateriale, der fremlægges for Bestyrelsen og fremsendes til bestillerne, vil bestå af en opstilling af udgifter og indtægter indenfor hvert forretningsområde, og fordelt på de enkelte bestillere.

25. maj 2012

Det foreløbige budgetforslag for 2013 fremsendes til bestillerne med henblik på administrativ høring. Deadline for administrativ høring er 1. juni 2012.

22. juni 2012

1. behandling af budget 2013. Det foreløbige budgetforslag for 2013 inkl. de administrative høringssvar drøftes på bestyrelsesmødet 22. juni 2012.

25. juni 2012

Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 24. august 2012.

14. september 2012

2. behandling af budget 2013. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik på bestyrelsesmødet 14. september 2012.

Primo 2013

På baggrund af de politiske forhandlinger i kommuner og Regionen, foretages eventuelle justeringer af budgettet. Bestyrelsen drøfter de foreslåede budgetændringer.

Baggrunden for en eventuel justering af budgettet primo 2013 er, at deadline for endelig godkendelse af budgettet for kommuner og regioner er 15. oktober, mens deadline for trafikskaberne er 15. september. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at justere det allerede vedtagne budget for Midttrafik, i det omfang der politisk vedtages ændringer i de enkelte kommuner og regionen vedrørende Midttrafiks aktiviteter.

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8



| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|-------------------|----------------|------------------------|-------------------|-------------|
| 30. november 2011 | 1-34-75-3-1-11 | Danni Giørtz-Jørgensen | dgj@midttrafik.dk | 87 40 82 04 |

Rapport fra workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011

Workshoppen

Bestyrelsen for Midttrafik besluttede på sit møde 19. august 2011 at afholde en workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011 i Videbæk. På bestyrelsesmødet 5. oktober 2011 godkendte Bestyrelsen programmet for workshoppen, hvor fokus især skulle være på behovet for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder for elever på ungdomsuddannelser samt ældre.

Overordnet var formålet med workshoppen:

- At inspirere og igangsætte en dialog hos bestillerne og en række interessenter om håndtering af den kollektive trafik i tyndt befolkede områder.
- At styrke Midttrafiks muligheder for at rådgive bestillerne om kollektiv trafik.

11. oktober 2011 blev en invitation sendt til byråds- og regionalpolitikere i Midtjylland, medlemmer af Midttrafiks entreprenørudvalg for busvognmænd, brancherepræsentanter for taxavognmænd, interesseorganisationer som fx Landdistrikternes Fællesråd, elever på udvalgte ungdomsuddannelser i Viborg, Skive, Ringkøbing-Skjern og Norddjurs kommuner, bestyrelsesmedlemmer i Danske Ældreråd samt kommunale og regionale embedsmænd.

14. november 2011 blev en avis med baggrundsinformation til workshoppen sendt til alle tilmeldte deltagere. Avisen er sammen med øvrigt materiale fra workshoppen offentliggjort på Midttrafiks hjemmeside: www.midttrafik.dk/workshop2011.

Bestyrelsen havde fastlagt en ramme på 100 deltagere på workshoppen. Der var tilmeldt 100 deltagere, fordelt på 41 politikere fra kommuner og region, 5 repræsentanter fra ældreråd, 10 elever på ungdomsuddannelser, 4 bus- og taxavognmænd, 10 repræsentanter fra borgerforeninger og lignende samt 30 embedsmænd fra kommuner, region og Midttrafik. Oversigt over tilmeldte deltagere findes på www.midttrafik.dk/workshop2011.

Programmet for workshoppen var:

- Kl. 15.30 Velkomst ved Midttrafiks formand Arne Lægaard og ordstyrerne.
- Kl. 15.45 Inspiration om udfordringerne for kollektiv trafik set fra flere vinkler. Indlæg af ca. 10 minutter ved:
1. Preben Vilhof, COWI
 2. Elever fra Ringkøbing Gymnasium
 3. Jytte von Seelen, Holstebro Ældreråd
 4. Claus Leick, Skanderborg Kommune
 5. Thomas Frank, Hedensted Kommune
- Kl. 16.45 I 10 grupper fordelt efter geografisk tilhørsforhold drøftedes de konkrete udfordringer og løsninger i lokalområdet.
- Kl. 18.45 Opsamling på arbejdet i grupperne ved ordstyrerne samt afslutning ved direktør Jens Erik Sørensen, Midttrafik.
- Kl. 19.00 Workshoppen sluttede.

Under gruppearbejdet var et medlem af Repræsentantskabet eller Bestyrelsen for Midttrafik bordformænd med ansvar for at sikre, at alle blev hørt.

Til brug for drøftelserne ved bordene var der udarbejdet faktaark for hver kommune samt regionen. Faktaarkene indeholdt bl.a. oplysninger om befolkningstæthed, antal borgere under uddannelse, pendling samt omfanget og udgiften til kollektiv trafik. Faktaarkene findes på hjemmesiden. I det følgende gennemgås først væsentlige pointer fra de fem indlæg, dernæst de temaer, der viste sig under drøftelserne ved bordene. Afslutningsvis anbefales de videre indsatsområder for Midttrafik.

Indlæggene

De dias, der blev anvendt under indlæggene 1, 2, 4 og 5, er lagt på www.midttrafik.dk/workshop2011. Nedenfor gengives de væsentligste pointer.

1. Preben Vilhof, Cowi

- Hvor det ikke er økonomisk muligt at anvende fast rutekørsel, er forskellige former for telekørsel det bedste alternativ. Der findes flere hundreder løsninger i dag i Danmark.
- Typisk for disse løsninger er, at man skal bestille kørslen op til 2 timer før, man ønsker at køre – og så kører bussen/vognen kun, hvis der er kunder.
- Telebusser køres typisk med almindelige eller mindre busser og er tilrettelagt efter en særlig målgruppe – skolebørn eller ældres brug af ældrecenter. Nogle afgang er måske faste, mens andre afhænger af, om nogen har bestilt kørsel.
- Teletaxi køres med taxi eller taxibusser og kan typisk anvendes på en strækning, hvor der ellers kunne have kørt en bus. Teletaxi kører kun, når den er bestilt.
- Flextur er en ordning, hvor man kan blive kørt fra dør til dør. Turen skal bestilles på forhånd, evt. via internet, og kundens egenbetaling afhænger af det offentlige tilskud – i Midttrafik varierer prisen fra 3 til 14 kr. pr. km. Kørslen integreres med fx handicapkørsel, og omvejskørsel/samkørsel må påregnes.
- Generelt vinder flextur modellen frem flere steder i landet på bekostning af den mere traditionelle teletaxi-løsning

2. Elever fra Ringkøbing Gymnasium

- De fem elever er alle bosat i Videbæk eller Spjald.
- Nogle busser passer fint til behovet for transport til/fra gymnasium, andre gør ikke.
- Der opleves meget spildtid, når bustiderne og ringetiderne på gymnasiet ikke passer – nogle dage spildes op til 3 timer, fordi bussen kun kører om morgenen, selvom timerne starter senere om formiddagen.
- Flere ruter kører ikke forbi gymnasiet, så der skal skiftes bus og dermed øget ventetid.
- Busruterne er ikke åbenlyst tilpasset elevernes behov, selvom de er den overvejende målgruppe – afgangene er tilsyneladende prioriteret, så de passer med toget i Herning, selvom de fleste kunder i bussen ikke skal med toget.
- Nogle af eleverne kan anvende X bus, hvor de sætter pris på rejsehastigheden samt muligheden for at bruge internet undervejs, så tiden kan anvendes fornuftigt. Andre kan ikke bruge X bus, fordi den stopper få steder. X bussen stopper ikke ved gymnasiet.
- Eleverne syntes, at køreplanerne var gode indtil sommeren 2011, hvor de blev lavet om. Eleverne efterlyste inddragelse, når køreplanerne ændres.

3. Jytte von Seelen, Holstebro Ældreråd

- Nuværende og kommende ældre skal gerne kunne holde sig i gang. Derfor har de brug for kollektiv trafik til at deltage i tilbud om fx uddannelse eller motion, som typisk er i de større byer og foregår i løbet af dagen, hvorfor busser tilpasset skolernes ringetider ikke passer godt.
- Der er også brug for at kunne bruge kollektiv trafik om aftenen, så de ældre kan deltage i kulturlivet, folkeoplysning m.m.
- I de tyndt befolkede områder, har de ældre brug kollektiv trafik for at kunne handle ind.
- Nogle mener, at de ældre må flytte til de større byer – det er for mange ikke en mulighed i disse år, hvor det er meget svært at sælge et hus.

- Taxa, herunder Flextur til fuld pris, er for dyrt. Der burde være en klippekortordning, når man bruger taxa.
- Konklusionen er, at de ældre har brug for kollektiv trafik, og at den kollektive trafik også skal være tilpasset de ældres behov. Oplevelsen er, at de ældre er tvunget til at holde fri fra fritidsinteresser, når skolerne holder lukket; i ferier og efter kl. 16 kører ikke mange busser på landet.

4. Claus Leick, Skanderborg Kommune

- Målet for Skanderborg Kommune har været at binde kommunen bedre sammen, lave bedre forbindelser til Campus Skanderborg, erstatte nedlagte regionale ruter, reducere antallet af halvtomme busser samt udbygge og ensarte teletaxatilbuddet.
- Der har været mange idéer i spil, men man endte med pr. 1. juli 2011 at indføre 3 nye busruter til Campus, gratis kørsel for alle borgere med skolebusserne samt 14 nye teletaxaruter til buspris.
- De 14 nye teletaxaruter er indrettet sådan, at de hver dækker et areal omkring nogle typiske rejseruter i kommune, så kunden inden for dette område kan hentes ved hjemmet og køres til sin destination.
- Teletaxa skal bestilles senest 2 timer før. Ved bestilling må kundens ønske til afhentningstidspunkt flyttes 15 minutter før ønsket afgang og 45 minutter efter ønsket afgang – forventet afhentning aftales ved bestilling.
- Erfaringen er, at de mest benyttede ruter er dér, hvor der tidligere var busruter. Nogle ruter har ikke været brugt eller kun brugt få gange, mens andre har været brugt over 30 gange. Der har været i gennemsnit 1,3 passager pr. tur.
- Kommunen har markedsført tilbuddet med en hustandsomdelt folder.
- Kommunens budget for tilbuddet er overholdt – endda med et "overskud", idet der er kommet flere indtægter.
- Nogle af forklaringerne på succesen kan være, at tilbuddet er blevet bedre ikke mindst til Campus Skanderborg, indførelsen af hypercard, god markedsføring, fokus på klimaet samt den samfundsøkonomiske krise.

5. Thomas Frank, Hedensted Kommune

- Hedensted Kommune har en geografi, der gør det svært at binde kommunen effektivt sammen.
- Kommunen har store udgifter til en række kørselsformer ud over kollektiv trafik. Noget koordineres gennem Midttrafik, andet køber kommunen eller dens institutioner selv direkte fx ved taxa.
- Hedensted Kommune har sammen med regionen og Midttrafik kortlagt kommunens og regionens udgifter til persontransport i kommunen. Desuden er visitationspraksis for de enkelte kørselstyper kortlagt.
- Analysen viser, at kommunen selv bruger 52 mio. kr. om året på persontransport, hvoraf 9,1 mio. kr. vedrører kollektiv trafik. Resten anvendes på fx kørsel til undervisning, intern/administrativ kørsel, rehabilitering og social kørsel.
- En gennemgang af de forskellige kørselsformer har vist, at størstedelen af kørslen er variabel (fx handicapkørsel, kørsel til daghjem osv.), mens kun en mindre del drejer sig om fast, tilbagevendende kørsel (fx skolebuskørsel, kollektiv trafik).
- En gennemgang af visitationspraksis viser, at på nogle kørselsformer er der over 10 personer, der foretager visitation, hvorfor det er svært at sikre en ensartet praksis, der balancerer hensynet til kommunens økonomi og borgernes behov.
- Hedensted Kommune betaler månedligt for over 5.000 taxature, hvoraf kun ca. 500 er koordineret gennem Midttrafik.
- Kommunen vil arbejde videre med analysen og finde gennemarbejdede løsninger.

Workshopdrøftelser i grupper

I den efterfølgende drøftelse var deltagerne opdelt i 10 grupper. Grupperne var inddelt efter geografi:

- 2 grupper for Horsens, Hedensted, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Aarhus
- 2 grupper for Norddjurs, Syddjurs, Favrskov og Randers.
- 1 gruppe for Viborg og Skive

- 3 grupper for Ringkøbing-Skjern, Herning og Ikast-Brande.
- 2 grupper for Lemvig, Struer og Holstebro.

Drøftelserne var tilrettelagt, så grupperne drøftede fakta, antagelser om kollektiv trafik, forståelse af nuværende situation, idéer til løsninger, vigtigste argumenter for valg af løsninger samt hvordan og af hvem løsningerne kan gennemføres. Ved hvert bord blev der taget noter af en referent.

I det efterfølgende er noterne fra alle 10 grupper gennemgået og samlet på tværs af grupperne efter de temaer, der viste sig i drøftelserne. Hvert tema præsenteres i forhold til fakta og antagelser om den nuværende situation samt idéer til løsninger og de vigtigste grunde til at gennemføre dem. Det understreges, at forslagene er gengivet direkte fra drøftelsen ved bordene – forslagene er ikke gennemgået i forhold til, om de er mulige at gennemføre i praksis og inden for lovgivningen.

1. Tema 1 – Behov for løsninger hen over kommunegrænser

- Fakta/antagelser
 - Flextur koster 14 kr./km, 7 kr./km eller 3 kr./km afhængig af kommunen. Bortset fra Viborg/Skive, koster det altid 14 kr., hvis turen går over en kommunegrænse.
 - Mange borgere i udkanten af kommuner orienterer sig lige så meget mod nabokommunen som egen kommune i forhold til fritidsinteresser, ungdomsuddannelse, indkøb osv. De har derfor ikke så meget gavn af en flexturordning, der kun har en lav pris inden for kommunegrænsen.
 - Kommunegrænser bør ikke nedbryde livet i yderområderne.
 - Kollektiv trafik kan være med til at fastholde beboelse i landsbyerne.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Kunderne bør tilbydes Flextur hen over kommunegrænserne til lav takst mellem to kommuner, der begge har valgt lav takst inden for kommunegrænsen. Der skal være et samlet tilbud hen over kommunegrænsen.
 - Kommunerne skal samarbejde på tværs, da borgerne bør kunne orientere sig mod uddannelse, fritidsinteresser, handel m.m. på tværs af kommunegrænserne – det skal ikke være kommunernes grænser, der afgør fx valg af sportsklub.
 - Flextur skal måske begrænses til at kunne bruges til større trafikknudepunkter, så udgifterne ikke løber løbsk.

2. Tema 2 – Behov for at kunne lave lokal tilrettelægning

- Fakta/antagelser
 - Kommunerne er tvunget til at bruge Midttrafik jf. loven.
 - Nogle politikere fra Samsø, Hedensted og Silkeborg mener, at de selv kunne løse opgaven med kollektiv trafik bedre end Midttrafik og vil gerne undvære et trafikselskab. De oplever, at Midttrafik ikke har føling med lokale behov, og at Midttrafik ikke er fleksible nok.
 - Midttrafik er et stort apparat at sætte i gang, når få mennesker skal transporteres – det er nemmere at ringe til vognmanden.
 - Bl.a. Samsø har gode erfaringer med at inddrage brugerne i rutetilrettelæggelse.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Midttrafik skal lade kommunerne udtræde af trafikselskabet, eller lade kommunerne som forsøgsordning selv løse opgaven.
 - Kommunerne skal selv kunne tilrettelægge kørslen efter lokale behov.
 - Midttrafik skal blive bedre til at rådgive bestillerne om den lokale kørsel.
 - Brugerne skal inddrages mere og bedre i planlægning, herunder høring ved køreplanændringer – især ældre kan have svært ved at bruge internet til høring. Alle borgergrupper skal kunne deltage i høringen.
 - Busserne på landet skal som udgangspunkt følge nogle ruter, men chaufføren skal have lov til at afvige ruten for at tilgodese kunderne, så kunden kan køres helt hjem.
 - Kommuner kan have deres eget koordineringskontor, så skolebusser fx kan samle ældre op – kommunerne ved, at det vil koste ressourcer at administrere.

- Institutioner, ældrecentre m.m. kan selv eje busser og agere vognmand i lokalområdet. Institutionerne må selv koordinere kørslen med kundernes behov.
- Kommunen kan stille en bus til rådighed for bysamfund på 1.000-1.500 indbyggere og lade beboerne selv tilrettelægge og udføre kørsel for hinanden, fx hen til nærmeste kollektive trafik.
- Kommunen kan stille en lånebil til rådighed i de små bysamfund – gerne en elbil, så det er miljørigtigt.
- Der skal oprettes SMS-kæder i landsbyerne, så man hurtigt kan informere om nye tilbud/muligheder.

3. Tema 3 – Borgerne skal kunne hjælpe hinanden med samkørsel

- Fakta/antagelser
 - Der er lavet undersøgelser af behovet for samkørselsordninger/pendlerordninger i Favrskov – det tyder på et stort behov, og at der er brug for, at det sættes mere i system.
 - Undersøgelsen i Favrskov viser, at de fleste beboere på landet ikke angiver kollektiv trafik som en vigtig faktor. De vil hellere have en effektiv måde at koordinere kørsel mellem privatpersoner.
 - Mange på landet har stadig en kultur med at hjælpe hinanden, herunder køre hinanden. Denne hjælpsomhed er faldende i takt med, at mange familier får mere travlt.
 - Der er efterhånden så mange regler for det offentlige og for taxabranchen, at det er svært at lave fleksible ordninger, der administreres af det offentlige.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - "Udvikling af Landboliv" i Favrskov har foreslået, at der laves en it-løsning, beboerne kan tilmelde sig, hvis de ønsker at tage andre med i bilen eller ønsker at køre med andre. Systemet kan evt. kombineres med Flextur, hvis der er flere, der ønsker kørsel, end de der ønsker at have nogen med.
 - Private, der er villige til at tage andre med, bør kunne få billigere indregistrering af bilen – det skal være dyrere at anskaffe bil, hvis man bor i et tæt befolket område.

4. Tema 4 – Tiden til buskørsel og ventetid skal gøres aktiv, så det ikke er spildtid

- Fakta/antagelser
 - Den kollektive trafik er langsom.
 - Den kollektive trafik indebærer meget spildtid/ventetid.
 - Uddannelsessteder med gode busforbindelser er mere attraktive for de unge – unge ser også på transportmulighederne, når de vælger uddannelse.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Der skal være internet i alle busser, så man kan arbejde m.m. undervejs.
 - Der skal være 220V stik i busserne, så man kan oplade sin pc.
 - Der skal være plads til at kunne læse/arbejde i bussen ved borde, med lys osv.
 - Der skal være mulighed for at se tv/nyheder i busserne.
 - Der skal være stillezoner og hovedpuder tilgængelige på morgenafgangene, så gymnasieeleverne og andre med lang rejsetid kan møde udhvilede frem.
 - Busserne skal være moderne og komfortable, fx med aircondition.
 - Det skal kommunikeres mere tydeligt over for (potentielle) kunder, at man kan udnytte tiden bedre i bussen, så bussen i folks bevidsthed ikke er langsommere end bilen.
 - Både Midttrafik (køreplanlæggerne) og "aftagerne" af kunder (uddannelsesinstitutioner, kirker, fritidsaktiviteter osv.) skal arbejde for at få tidspunkterne til at passe, så rejsemuligheder og rejsemål passer sammen.
 - Bedre koordinering kan også sikres ved at flytte skolers og uddannelsesinstitutioners ringetider.
 - Kommunerne kunne gå foran og vise det gode eksempel ved at tilrettelægge møder i byråd m.m., så det passer med kollektiv trafik.

- Eleverne på ungdomsuddannelser må finde på noget relevant, de kan bruge ventetiden på bussen til.

5. Tema 5 – Prisen for kollektiv trafik skal være mere attraktiv

- Fakta/antagelser:
 - Det er dyrt at køre bus.
 - Det er svært at finde ud af prisen for at køre bus.
 - Hypercard er et attraktivt tilbud for unge.
 - Flextur er en god ordning, men dyr for borgerne, når det koster 14 eller 7 kr. pr. km.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Det skal kommunikeres bedre, at bussen ikke er dyrere end bilen – det afhænger af, hvilken pris man tillægger kørslen i egen bil; den fulde udgift til bilkørsel (inkl. slitage) er typisk højere end prisen på en busbillet.
 - Flextur skal kunne bruges til lav takst hen til busserne.
 - Kommunerne skal oftere overveje at tilbyde gratis kørsel enten generelt eller til udvalgte grupper, fx ældre eller studerende.
 - Alle kommuner skal tvinges til at tilbyde Flextur til den billigste takst.
 - Alle billetter skal koste 10 kr. ligesom i Viborg.
 - Man burde kunne bruge klippekort/rabatkort til teletaxa.
 - Rejsekort vil gøre det nemmere for kunder at bruge kollektiv trafik, hvis de ikke er så vant til at bruge det.
 - Der bør laves et hypercard til andre målgrupper, så de kan rejse ubegrænset til en lav pris.
 - Folk på landet skal kunne betale ekstra i ejendomsskat og så have gratis transport med Flextrafik.
 - Hypercard bør opretholdes for de unge.
 - Der skal laves sms-løsninger, så kunderne nemt kan købe billetter, der også kan bruges i Flextur/teletaxa.
 - Prisen og servicen på kollektiv trafik skal være så attraktivt, at kunderne fravælger bil nr. 2 og bruger kollektiv trafik i stedet.
 - Kommunerne kan rådgive fx ældreforeninger, borgerforeninger osv. om, at de kan bruge Flextur billigere, hvis flere går sammen og kører sammen fra A til B, da medpassagerer på samme rejse kun betaler 10 % af den almindelige pris.

6. Tema 6 – Den kollektive trafik skal være tilgængelig

- Fakta/antagelser:
 - Det er svært at komme hen til den kollektive trafiks stoppesteder - der er langt mellem stoppestederne på landet.
 - Flere vil gerne tage bilen hen til den kollektive trafik og så skifte til tog eller bus.
 - Der er kun busser i landsbyerne, hvis de tilfældigvis ligger på ruten mellem to større byer.
 - Det er svært for gangbesværede at bruge kollektiv trafik.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Man skal kunne tilkalde en bil med sin mobil.
 - Stoppestederne skal være i cykelafstand.
 - Man kan droppe stoppesteder på landet og lade kunderne sende chaufføren en sms, hvis han skal stoppe ud for deres hus.
 - Der skal være gode parkeringsforhold ved busstoppesteder (for både biler og cykler) - der skal være opsamlingspladser.
 - Der kunne være låncykler/bycykler med motor, man kan låne ved busstoppestederne.
 - Man kan gøre som i Holland, hvor busserne kører folk ind til kanten af byen, hvorefter kunderne kører helt ind til byen på bycykler.
 - Der skal laves flere cykelstier, så eleverne på ungdomsuddannelser kan undvære bussen.
 - Flere busser bør have nem adgang for gangbesværede; for gangbesværede er Flextur med en taxa at foretrække i stedet for en "høj bus".

7. Tema 7 – Busserne skal være mere attraktive og koordineret bedre

- Fakta/antagelser:
 - Det svært at finde ud af køreplanen.
 - Der er en stor vifte af tilbud, men borgerne kender dem ikke.
 - Hvis for få bruger busserne, så bliver de nedlagt, og så bruger færre busserne, og flere bliver nedlagt – det er en ond spiral.
 - Busserne kører ikke, når kunden har brug for det.
 - Der er ingen busser om aftenen og i weekenden.
 - Flextur er ikke så attraktiv, når den skal bestilles i så god tid.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Det skal gøres mere "in" at tage bussen; kunderne skal ikke sige "Øv – jeg bliver nødt til at tage bussen" men i stedet "Yes – jeg skal med bussen". Det kræver et godt produkt og en god markedsføring.
 - Der skal være et effektivt net af faste ruter, som kører jævnlige – dette net skal suppleres med en fleksibel teleordning, for at bringe folk hen til ruterne. Det faste net skal man kunne regne med holder i mange år.
 - Der skal være færre og mere overskuelige tilbud med kollektiv trafik og Flextur.
 - Flextur skal være mere fleksibel, så kunderne ikke skal bestille to timer i forvejen.
 - De ældre har svært ved at finde ud af kollektiv trafik eller bestille Flextur – kunne hjemmehjælpere hjælpe med information og bestilling?
 - Flextur og muligheden for at bruge skolebusser skal informeres/markedsføres bedre over for borgerne (de steder, hvor det er et tilbud). Kommunerne kan tage ud til borgerforeninger og fortælle om mulighederne.
 - Der er behov for bedre behovsanalyser på de enkelte ruter og i de enkelte lokalområder.
 - Hver enkelt rute skal planlægges i forhold til sin primære målgruppe (for nogle ruter uddannelsessøgende, for andre er det folk i arbejde), og dernæst efter de sekundære målgrupper.
 - X busserne skal have stop ved de store uddannelsessteder.
 - Der skal være flere X busser mellem de større byer (fx Grenaa og Randers).
 - Den kollektive bustrafik skal koordineres godt med øvrige transportformer - Flextur, tog osv.
 - Der skal være nogle få knudepunkter, hvor alle busser mødes og man kan skifte bus – der skal være gode ventefaciliteter der.
 - Der skal i bussen være bedre information om rutens køreplan og sammenhæng med andre transportformer.
 - Man skal kunne få en sms, hvis bussen er forsinket, så man ikke skal stå ude ved landevejen og vente.
 - Der skal være mulighed for at få den næste bus til at vente, hvis ens egen bus er forsinket, og man skal videre med en anden bus. Alternativt, at man hurtigt kan få overblik over alternativer, hvis man mister korrespondancen med den planlagte bus.

8. Tema 8 – kollektiv trafik er samfundsmæssigt en fordel

- Fakta/antagelser
 - Kollektiv trafik kan reducere udledning af CO2 og andre skadelige stoffer.
 - Kollektiv trafik nedbringer trængslen.
 - Kollektiv trafik kan være med til at opretholde beboelse på landet.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Nogle mener, at det skal sikres, at beboere på landet får lige så god service som i byen, for de betaler også skat – andre mener, at man ikke kan forvente så god service, når man vælger at bo på landet. En har foreslået, at det tinglyses på huse på landet, at der ikke kan være forventning om kollektiv trafik!
 - Der skal arbejdes mere med at indsætte minibusser på de afgang, hvor de store busser ikke udnyttes – derved kan der spares meget brændstof (erfaring fra Herning).

9. Tema 9 – kommunerne og regionens midler til kollektiv trafik og persontransport skal udnyttes effektivt

- Fakta/antagelser
 - Der skal længere tids erfaring med Flextur til lav pris, førend man kan sige noget om udgiftsniveauet for kommunen, da det tager tid for kunderne at vænne sig til muligheden.
 - Der kører mange tomme busser rundt.
 - Midttrafiks løsninger er ikke fleksible nok, taxaer på Samsø kan fx have flere kunder end det, Midttrafik har i systemet.
 - EU har en række ordninger til udvikling af landdistrikterne.
 - Kommunerne ser deres økonomi i forskellige kasser.
 - Kollektiv trafik er for dyr for kommunen – kollektiv trafik er ikke rentabelt.
 - Der er ingen sammenhæng mellem by/land-planlægningen og kollektiv trafik.
- Idéer til løsninger og argumenter
 - Der bør kunne laves en ordning, så udgifterne til Flextur ikke løber løbsk for kommunerne. Flextur skal måske begrænses til kun at kunne bruges til større trafikknudepunkter, så udgifterne ikke løber løbsk.
 - Kommunerne bør gennemgå sine udgifter ligesom Hedensted Kommune.
 - Nabokommuner kan måske få noget ud af at analysere deres forskellige kørselsformer sammen, så de kan optimere kørslen i et større geografisk område.
 - Kommunerne skal tænke meget mere i at bruge sine skolebusser og busser til ungdomsskoler til øvrige borgere.
 - Når en bus har kørt elever i skole om morgenen, kunne den bruges til at køre rundt og samle ældre op og køre dem til ældrecenter, læge osv.
 - Mange ældrecentre har egen bus – kunne den bruges til at hente ældre i nærområdet og køre dem til læge, frisør osv.
 - Kommunerne og Midttrafik skal bruge mindre på administration af kollektiv trafik, så ressourcerne bruges på servicen for kunderne.
 - Kommunerne bør følge nøje, om der er EU-midler, der kan bruges til at gennemføre forsøg med bedre kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.
 - Kommunernes udgift til kollektiv trafik kan nedsættes, hvis man lader "aftagere" af kunder betale tilskud til kørslen mod at få indflydelse på køreplanen – det kan fx være butikker/indkøbsområder/cityforening, uddannelsesinstitutioner eller store arbejdspladser, der betaler tilskud til at have en billig kollektiv trafik til døren.
 - Der bør være flere reklamer i busserne, evt. på tv-skærme, så der genereres indtægter derfra også.

Anbefaling af indsatsområder

Drøftelserne i gruppearbejdet viste en bred vifte af forslag. Det er ikke alle forslagene, Midttrafik kan gøre noget ved – det må overlades til fx kommunerne, hvis de vil arbejde videre med dem.

Administrationen vil anbefale, at Midttrafik arbejder videre med de 9 temaer på følgende måde (det bemærkes, at en række forslag kræver, at kommunerne/regionen aktivt medvirker):

1. Tema 1 – Behov for løsninger hen over kommunegrænser
 - Midttrafik laver en effektiv model til at håndtere Flextur til nedsat pris for kunderne over kommunegrænserne, så de kommuner, der ønsker det, hurtigt kan indføre dette tilbud til kunderne.
2. Tema 2 – Behov for at kunne lave lokal tilrettelægning
 - Midttrafik vil gerne indgå i et pilotprojekt med en kommune, der ønsker selv at stå for en større del af planlægningen, så erfaringerne hermed kan bruges i forhold til øvrige kommuner, der ønsker at udføre en større del af opgaven selv.
 - Sammen med kommunerne laves oversigt over hvem der konsekvent bør inddrages i køreplanlægning (f.eks. ældreråd, landsbyråd, uddannelsesinstitutioner m.m.)

- Midttrafik vil undersøge muligheder for at tilbyde mere fleksible flextrafikløsninger, så der fx tilbydes flextrafik til udvalgte stoppesteder eller til en station.
3. Tema 3 – Borgerne skal kunne hjælpe hinanden med samkørsel
 - Hvis "Udvikling af Landboliv" gennemfører deres forsøg med en it-løsning til privat samkørsel, vil Midttrafik gerne deltage ved at undersøge muligheden for, at Flextur kan bruges som backup, hvis der mangler private chauffører.
 4. Tema 4 – Tiden til buskørsel og ventetid skal gøres aktiv, så det ikke er spildtid
 - Midttrafik gennemfører i øjeblikket forsøg med IBus, hvor en række af de foreslåede tiltag for at kunne bruge rejsetiden mere effektivt indgår. Når projektets resultater er kendte, vil Midttrafik informere bestillerne om de muligheder, der er for at indrette busserne med bedre tilbud, så bestillerne kan vurdere, om de ønsker det installeret i de busser, de finansierer.
 5. Tema 5 – Prisen for kollektiv skal være mere attraktiv
 - Midttrafik kan gennemføre en kampagne, hvor prisen på buskørsel sammenlignes med prisen på bilkørsel, og tage initiativ til kampagner med rabat, hvis bestillerne vil finansiere det.
 6. Tema 6 – Den kollektive trafik skal være tilgængelig
 - Midttrafik kan ikke løse vejmyndighedernes opgaver vedr. etablering af stoppesteder m.m., men Midttrafik deltager gerne i en analyse af kundernes behov for stoppesteder sammen med en kommune, hvis en kommune måtte ønske det.
 7. Tema 7 – Busserne skal være mere attraktive og koordineret bedre
 - Midttrafik er i projektet Mixtur i samarbejde med Arriva Tog og Arriva bus ved at afprøve tiltag for at give kunderne bedre information om kundens mulighed for at kombinere bus- og togrejser. Når erfaringerne fra dette projekt er kendt, vil de kvalificerede løsninger indgå i rådgivningen af bestillerne om udviklingen af servicen i resten af Midttrafiks område.
 - Midttrafik vil styrke sin dialog med uddannelsesinstitutioner, så tilpasning mellem bus og tog ikke sker på bekostning af større grupper af uddannelsessøgende, og så muligheder for bedre koordinering ved at flytte ringetider også undersøges.
 8. Tema 8 – kollektiv trafik er samfundsmæssigt en fordel
 - Herning Kommune har haft gode erfaringer med at indgå kontrakter med vognmænd, hvor vognmanden har incitament til at spare på brændstoffet. Midttrafik vil udbrede denne erfaring til øvrige bestillere, når der planlægges udbud.
 9. Tema 9 – kommunerne og regionens midler til kollektiv trafik og persontransport skal udnyttes effektivt
 - Midttrafik står til rådighed for at bidrage til analyser som de, Hedensted Kommune har gennemført, hvis en kommune tager initiativ til det.
 - Midttrafik deltager gerne i forsøg med at tilpasse ruter i forhold til fx et indkøbscenter, som måtte være villig til at yde tilskud til en rute.

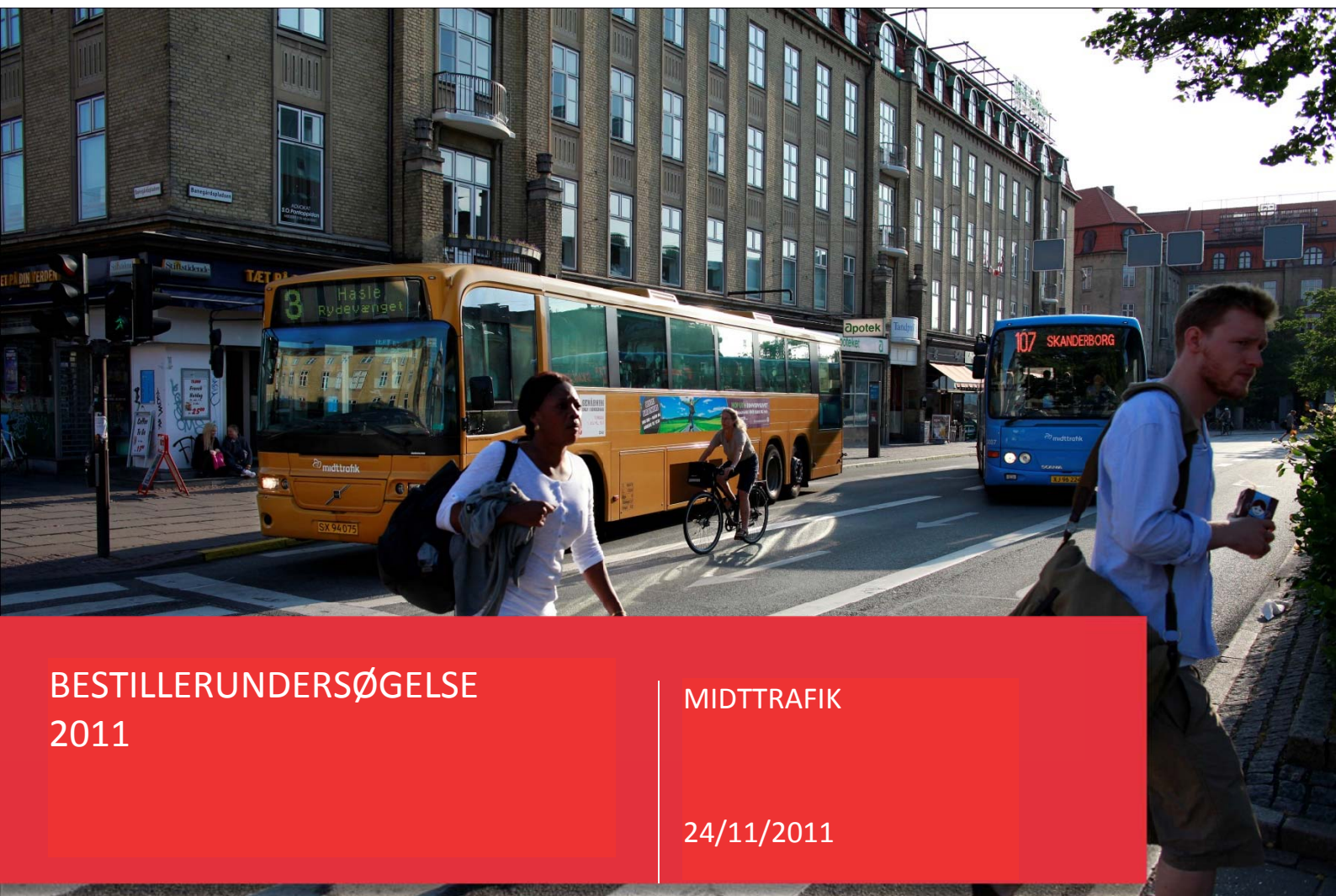
Ud over de nævnte tiltag, vil administrationen arbejde videre med øvrige forslag, som Midttrafik kan gøre noget ved, under forudsætning af, at bestillerne er med. Administrationen vil indstille til Bestyrelsen, når der iværksættes tiltag på denne baggrund.

Administrationen udarbejder en avis om workshoppen. Avisen sendes til alle deltagere i workshoppen.

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 1**



BESTILLERUNDERSØGELSE 2011

MIDTTRAFIK

24/11/2011

EPINION KØBENHAVN

RYESGADE 3F
DK-2200 KØBENHAVN N
TLF. +45 87 30 95 00
TYA@EPINION.DK

EPINION AARHUS

SØNDERGADE 1A
DK-8000 AARHUS C
TLF. +45 87 30 95 00
TV@EPINION.DK

EPINION SAIGON

11TH FLR.DINH LE BUILDING - 1 DINH LE STR.,
DIST. 4, HOCHIMINH CITY, VIETNAM
TLF. +84 90 411 3289
SAIGON@EPINION.VN

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | INDLEDNING | 3 |
| 1.1 | Baggrund og metode | 3 |
| 1.2 | Læsevejledning | 3 |
| 2. | SAMMENFATNING | 4 |
| 3. | TILFREDSHED BLANDT SAGSBEHANDLERE | 5 |
| 3.1 | Økonomi | 5 |
| 3.2 | Køreplanlægning | 7 |
| 3.3 | Udbud | 8 |
| 3.4 | Kontrakter med busselskaberne | 8 |
| 3.5 | Markedsføring | 9 |
| 3.6 | Drift | 10 |
| 3.7 | Kundeservice | 10 |
| 3.8 | Handicapkørsel | 12 |
| 3.9 | Flextur/telekørsel (region og kommuner) | 13 |
| 3.10 | Patientkørsel | 13 |
| 3.11 | Generelt | 14 |
| 3.12 | Forslag til fremtidige indsatsområder | 17 |
| 4. | TILFREDSHED BLANDT DIREKTØRER | 18 |
| 4.1 | Økonomi | 18 |
| 4.2 | Køreplanlægning | 19 |
| 4.3 | Udbud | 20 |
| 4.4 | Markedsføring | 21 |
| 4.5 | Generelt | 22 |
| 4.6 | Forslag til fremtidige indsatsområder | 24 |

1. INDLEDNING

1.1 BAGGRUND OG METODE

Bestillerundersøgelsen, der ligger til grund for denne afrapportering, har til formål at tilvejebringe viden omkring bestillernes tilfredshed med samarbejdet om buskørsel og variabelkørsel. Resultaterne fra undersøgelsen skal dokumentere, om der er områder, hvor der er plads til forbedringer eller områder, hvor der skal ske ændringer i samarbejdsformen mellem bestillerne og Midttrafik.

Undersøgelsens målgruppe er Region Midt og kommuner i regionen, som bestiller kørsel hos Midttrafik. Målgruppen udgør i alt 20 bestillere, hos hvem der sidder en eller flere relevante kontaktpersoner. Samplingen, der ligger til grund for undersøgelsen, er leveret af Midttrafik og består af en kontakliste med 79 primære kontakter fordelt på sagsbehandlere og direktører (samt sekundære kontakter, som kun interviewes såfremt den primære kontakt ikke træffes). Bestillerne er informeret om undersøgelsen af Midttrafik forud for dennes gennemførelse, og er dermed også informeret om, at undersøgelsens respondenter ikke er anonyme.

Spørgeskemaet, der ligger til grund for undersøgelsen, er leveret af Midttrafik og er, som udgangspunkt, det samme fra runde til runde på denne undersøgelse, hvorved det er muligt at sammenligne med tidligere/fremtidige resultater.

Undersøgelsen er gennemført i uge 45 og 46 2011 og interviewene er foretaget som telefoninterview, da denne metode sikrer en høj svarprocent. Der er i alt indsamlet 71 besvarelser svarende til en svarprocent på 90 %.

1.2 LÆSEVEJLEDNING

Nærværende afrapportering er opdelt i samme underafsnit som underkategorierne i spørgeskemaet. Resultaterne afrapporteres for både buskørsel og variabelkørsel, hvor alle grupper har fået spørgsmålene, og ellers kun for den del af målgruppen, hvortil spørgsmålet/ene er stillet.

Rapporten er bygget op således:

Afsnit 2 giver en overordnet sammenfatning af undersøgelsens resultater.

Afsnit 3 gennemgår tilfredsheden blandt sagsbehandlere hos bestillerne, mens direktørernes tilfredshed kortlægges i afsnit 4.

2. SAMMENFATNING

Som rapportens resultater viser, er bestillerne overordnet godt tilfredse med samarbejdet om buskørsel og variabelkørsel, hvilket eksempelvis kommer til udtryk i, at alle sagsbehandlere inden for buskørsel er meget tilfredse eller tilfredse med det daglige samarbejde med Midttrafik samlet set, mens samme andel udgør 95 % blandt sagsbehandlerne inden for variabelkørsel.

Umiddelbart gør tilfredsheden sig gældende blandt begge kundegrupper, og der er ikke udpræget forskel i tilfredsheden mellem bestillere inden for buskørsel og variabelkørsel. Dog er respondenterne inden for variabelkørsel (sagsbehandlere såvel som direktører) generelt mere tilbøjelige til at svare "Ved ikke".

Samlet set er det gennemgående for undersøgelsens resultater, at en relativ stor andel ikke har set sig i stand til at placere sig på tilfredshedsskalaen, og i stedet har sat sit svar under kategorien "Ved ikke". Dette kan skyldes flere ting, heriblandt (1) at respondenterne ikke har kendskab til de omtalte muligheder og tilbud hos Midttrafik, (2) at respondenterne har kendskab til disse, men ikke benytter sig af dem, (3) at spørgsmålene ikke er relevant i forhold til respondentens primære arbejdsområde, eller (4) at respondenternes mangel på anonymitet i undersøgelsen har afholdt dem fra at svare på spørgsmålene. Svarkategorien kan således indeholde mere information end hvad, der belyses af den kvantitative undersøgelse, og de store andele, der svarer "Ved ikke" kan dermed flere steder tolkes som et resultat i sig selv.

Til trods for, at tilfredsheden blandt bestillerne overordnet ligger på et højt niveau, viser undersøgelsens resultater dog, at der er plads til forbedring flere steder. Særligt udtalt virker forbedringspotentialet inden for buskørsel, når det gælder Midttrafiks køreplansproces, f.eks. tidsfrister og behandlingstid, hvor knap hver fjerde sagsbehandler inden for buskørsel er utilfreds, og Midttrafiks faglige sparring og rådgivning vedrørende økonomi, hvor hver femte direktør er utilfreds.

Ydermere fremgår det af tallene såvel som respondenternes forslag til fremtidige indsatsområder, at Midttrafik i højere grad bør fokusere på klare tidsfrister (både internt, men også i udmeldingerne til bestillerne), kommunikation, hjælp til lokal markedsføring, inddragelse af og bedre samarbejde med bestillerne, samt rådgivning vedrørende udvikling af den kollektive trafik.

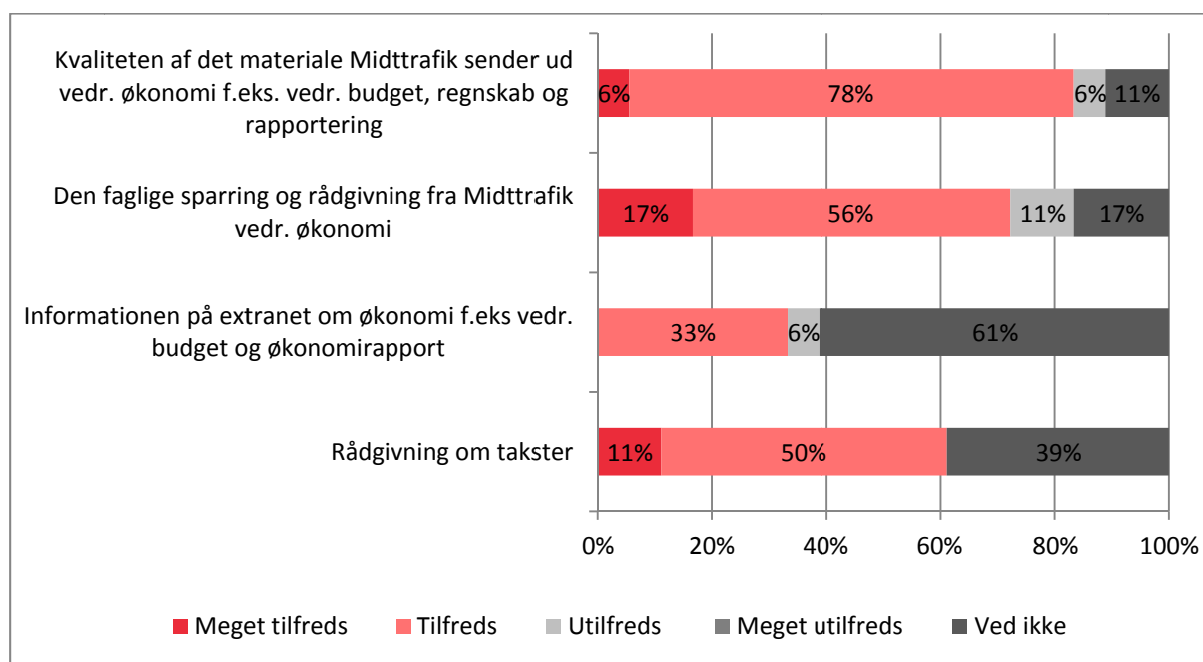
3. TILFREDSHED BLANDT SAGSBEHANDLERE

I dette afsnit gennemgås tilfredsheden blandt sagsbehandlere hos bestillerne.

3.1 ØKONOMI

Figur 1 nedenfor viser tilfredsheden med økonomirelaterede områder blandt sagsbehandlere inden for buskørsel. Som det fremgår, er sagsbehandlere godt tilfredse. 84 % er meget tilfredse eller tilfredse med kvaliteten af det materiale, som Midttrafik sender ud vedrørende økonomi, mens 6 % er utilfredse, og 11 % svarer "Ved ikke". 73 % er meget tilfredse eller tilfredse med den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedrørende økonomi. Blandt de fire økonomirelaterede områder, er dette område det område, hvor der ses den største andel utilfredse respondenter; 11 % er utilfredse. Der er dog ingen respondenter, der er meget utilfredse.

Figur 1 Tilfredshed med økonomi (Buskørsel)



Note: n=18

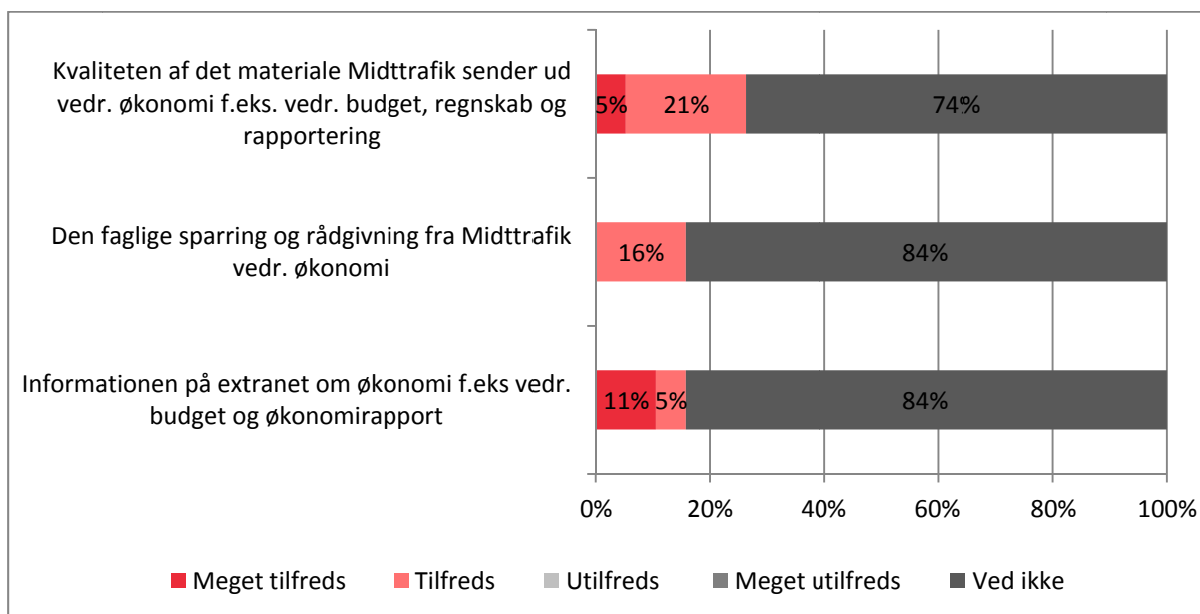
Når det gælder informationen på extranet om økonomi svarer 33 %, at de er tilfredse. Denne relative lave andel er dog ikke udtryk for en udbredt utilfredshed, men nærmere et manglende kendskab til eller ingen anvendelse af økonomiinformationen på extranettet. 6 % er utilfredse, mens de resterende 61 % svarer "Ved ikke".

MIDTTRAFIK

Andelen, der svarer "Ved ikke", når de bliver spurgt ind til deres tilfredshed med rådgivning og takster, udgør ligeledes en stor del af respondenter; 39 % sætter deres svar her. De resterende 61 % er dog godt tilfredse - 11 % er meget tilfredse og 50 % er tilfredse.

Som det fremgår af Figur 2 nedenfor, har sagsbehandlerne indenfor variabelkørsel haft svært ved at besvare tilfredshedsspørgsmålene om de økonomirelaterede områder. Andelen, der har svaret "Ved ikke", udgør 74 %, når respondenterne er blevet spurgt ind til deres tilfredshed med kvaliteten af de økonomimateriale, som Midttrafik udsender; 84 %, når spørgsmålet omhandler den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedrørende økonomi; og 84 %, når det omhandler økonomiinformationen på extranettet. En mulig forklaring på dette kan være, at sagsbehandlerne ikke beskæftiger sig med dette aspekt af samarbejdet med Midttrafik. Dette understøttes af, at direktørerne inden for variabelkørsel i højere grad har set sig i stand til at besvare økonomispørgsmålene end sagsbehandlerne. Det er dog værd at bemærke, at de sagsbehandlere, som ikke har svaret "Ved ikke", er godt tilfredse.

Figur 2 Tilfredshed med økonomi (Variabelkørsel)



Note n=19

3.2 KØREPLANLÆGNING

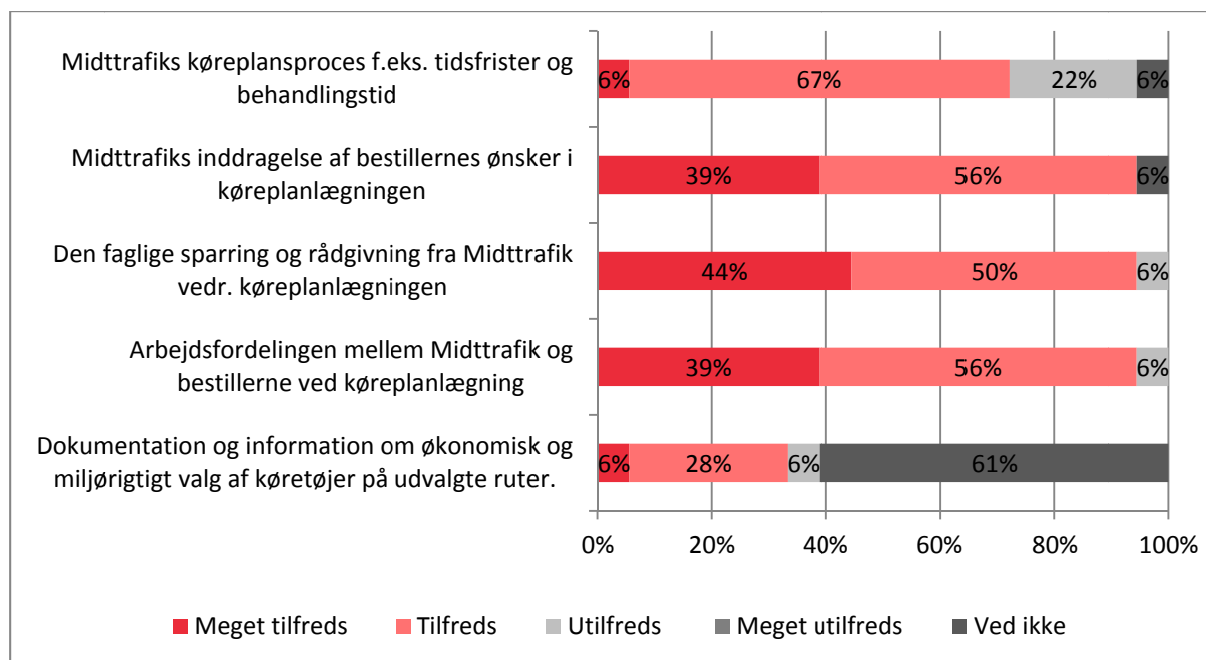
Figur 3 viser sagsbehandleres tilfredshed med fem områder relateret til køreplanlægningen. Sagsbehandlerne inden for variabelkørsel er ikke blevet stillet disse spørgsmål, hvorfor dette afsnit kun fokuserer på sagsbehandlerne inden for buskørsel.

Som figuren illustrerer, er sagsbehandlerne særligt godt tilfredse med Midttrafiks inddragelse af bestillerens ønsker i køreplanlægning, deres faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedrørende køreplanlægning og arbejdsfordelingen mellem Midttrafik og bestillerne ved køreplanlægning. Den samlede andel tilfredse og meget tilfredse udgør for de tre områder 94-95 %.

Når spørgsmålet omhandler Midttrafiks køreplansproces, er begejstringen lidt mindre udtalt. 73 % er tilfredse, mens knap hver fjerde sagsbehandler – svarende til 22 % - er utilfreds. Dermed anses dette som et område, hvor der er plads til forbedring i forholdet mellem Midttrafik og deres bestillere.

Når sagsbehandlerne skal angive deres tilfredshed med dokumentation og information om økonomisk og miljørigtigt valg af køretøjer på udvalgte områder, vælger 61 % at sætte deres svar under kategorien "Ved ikke". Blandt de resterende respondenter er 6 % meget tilfredse, 28 % tilfredse og 6 % utilfredse.

Figur 3 Tilfredshed med køreplanlægning (Buskørsel)



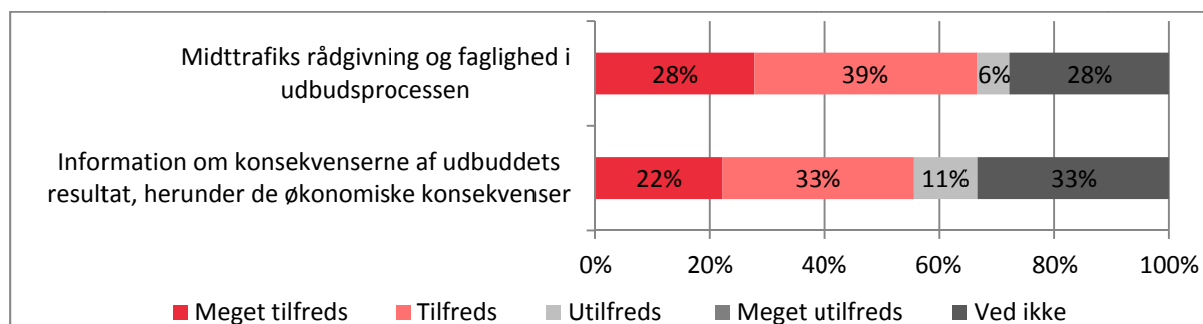
Note: n=18

3.3 UDBUD

Sagsbehandlerne tilfredshed med Midttrafiks rådgivning og faglighed i udbudsprocessen samt informationen om konsekvenserne af udbuddets resultat er vist i Figur 4. Sagsbehandlerne inden for variabelkørsel er ikke blevet stillet disse spørgsmål, hvorfor dette afsnit kun fokuserer på sagsbehandlerne inden for buskørsel.

Som figuren viser, er 67 % meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks rådgivning og faglighed i udbudsprocessen, mens samme samlede andel udgør 55 % for punktet "Information om konsekvenserne af udbuddets resultat, herunder de økonomiske konsekvenser". Tilsvarende er 6 % utilfredse med førstnævnte område, og 11 % er utilfredse med sidstnævnte.

Figur 4 Tilfredshed med udbud (Buskørsel)



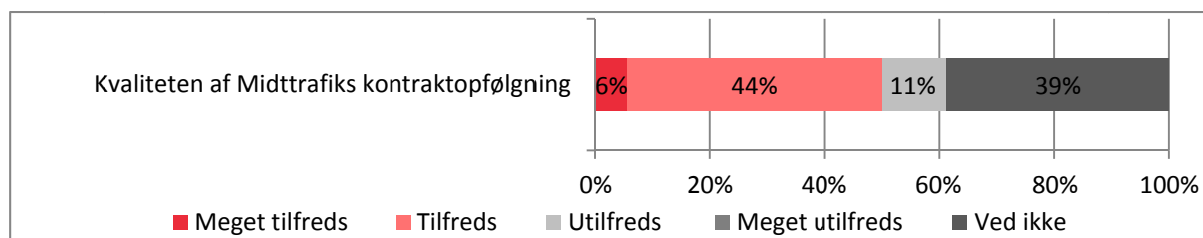
Note: n=18

3.4 KONTRAKTER MED BUSSELSKABERNE

Figur 5 viser tilfredsheden med kvaliteten af Midttrafiks kontraktopfølgning. Sagsbehandlerne inden for variabelkørsel er ikke blevet stillet disse spørgsmål, hvorfor dette afsnit kun fokuserer på sagsbehandlerne inden for buskørsel.

Som det fremgår af figuren, er 50 % meget tilfredse eller tilfredse, mens 11 % er utilfredse og 39 % svarer "Ved ikke"

Figur 5 Tilfredshed med kontrakter med busselskaberne (Buskørsel)



Note: n=18

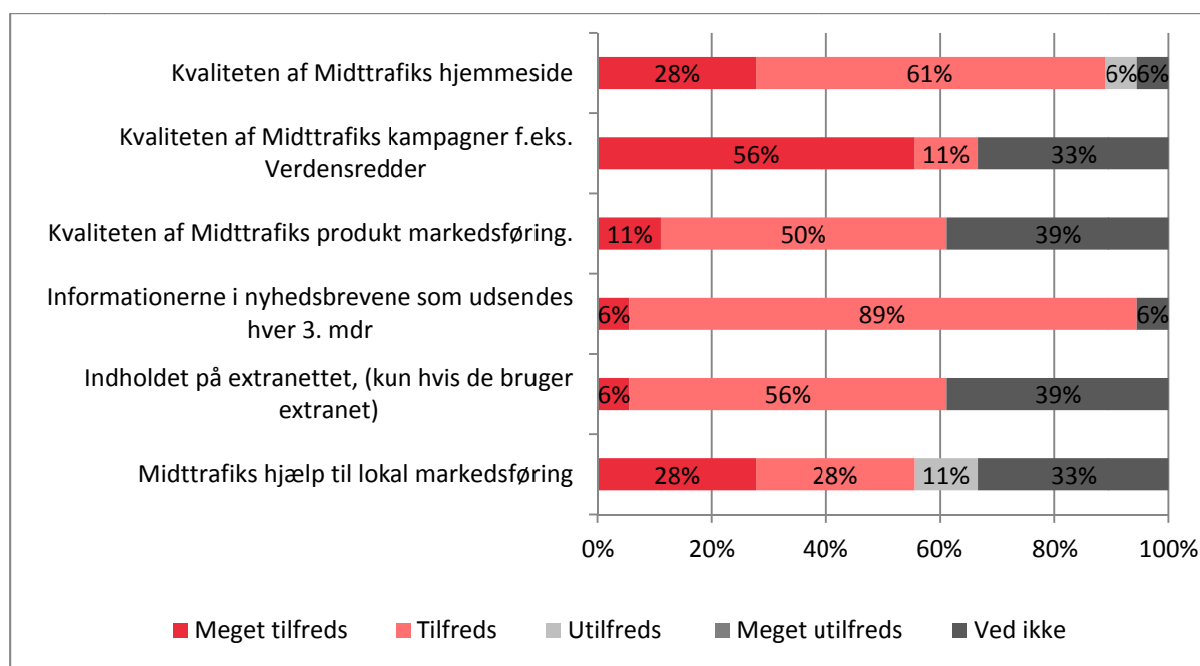
3.5 MARKEDSFØRING

Sagsbehandlerens tilfredshed med seks aspekter af Midttrafiks markedsføring er vist i Figur 6. Sagsbehandlerne inden for variabelkørsel er ikke blevet stillet disse spørgsmål, hvorfor dette afsnit kun fokuserer på sagsbehandlerne inden for buskørsel.

Som figuren viser, er sagsbehandlerne særligt tilfredse med kvaliteten af Midttrafiks hjemmeside (89 % er meget tilfredse eller tilfredse) og informationerne i nyhedsbrevene (95 % er samlet set tilfredse eller meget tilfredse).

Når spørgsmålene i stedet omhandler Midttrafiks kampagner, produkt markedsføring og deres hjælp til lokal markedsføring samt indholdet på extranettet, er andelen af tilfredse respondenter betragtelig lavere end ovenfor. Dette skyldes dog primært, at 33 – 39 % har svaret "Ved ikke" ved disse spørgsmål. Faktisk er ingen sagsbehandlere utilfredse eller meget utilfredse med Midttrafiks kampagner, produkt markedsføring og indholdet på extranettet. 11 % er dog utilfredse med Midttrafiks hjælp til lokal markedsføring.

Figur 6 Tilfredshed med markedsføring (Buskørsel)



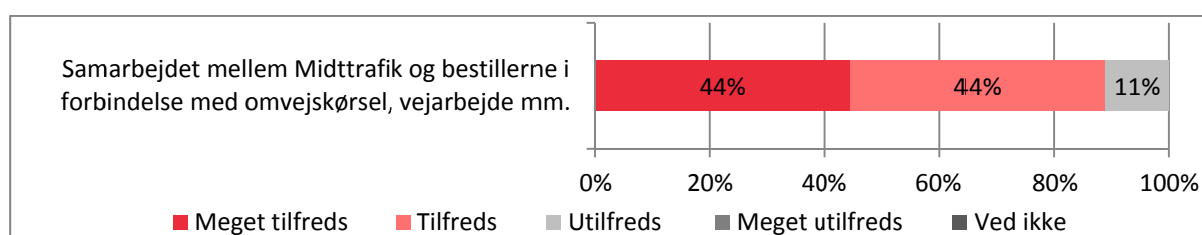
Note: n=18

3.6 DRIFT

Figur 7 viser tilfredsheden med samarbejdet mellem Midttrafik og bestillerne i forbindelse med omvejskørsel, vejarbejde, mm. Sagsbehandlerne inden for variabelkørsel er ikke blevet stillet dette spørgsmål, hvorfor dette afsnit kun fokuserer på sagsbehandlerne inden for buskørsel.

Som det fremgår, er 88 % meget tilfredse eller tilfredse, mens 11 % er utilfredse.

Figur 7 Tilfredshed med drift (Buskørsel)



Note: n=18

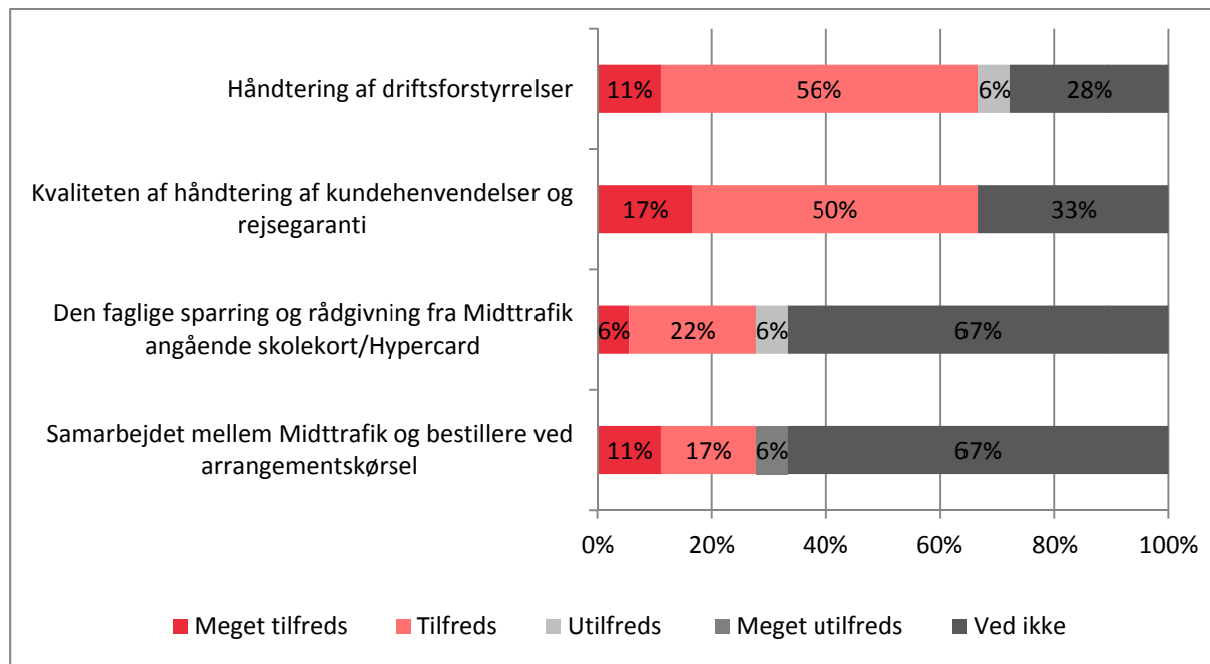
Kundeservice

Figur 8 på næste side viser tilfredsheden med fire kundeservicerelaterede områder blandt buskørsel-kundegruppen. Figuren viser, at en stor del af sagsbehandlerne har svaret "Ved ikke" til de fire spørgsmål om kundeservice. Mest udtalt er det dog under spørgsmålene om sagsbehandlerens tilfredshed med den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik angående skolekort og/eller Hypercard og med samarbejdet mellem Midttrafik og bestillere ved arrangementskørsel. Andelen, der har svaret "Ved ikke" til disse spørgsmål, udgør 67 %. Forklaringen på størrelsen af disse andele er formentlig, at sagsbehandlerne ikke har benyttet sig af disse muligheder og tilbud, og derfor ikke har et vurderingsgrundlag at gå ud fra.

Størstedelen af respondenter, der ikke har svaret "Ved ikke" til de to spørgsmål, er meget tilfredse eller tilfredse. 6 % er dog utilfredse med den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik angående skolekort og/eller Hypercard, og 6 % er meget utilfredse med samarbejdet mellem Midttrafik og bestillere ved arrangementskørsel.

67 % af sagsbehandlerne er meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks håndtering af driftsforstyrrelser og kvaliteten af håndteringen af kundehenvendelser og rejsegaranti. 6 % er utilfredse med Midttrafiks håndtering af driftsforstyrrelser, mens ingen er utilfredse eller meget utilfredse med kvaliteten af håndteringen af kundehenvendelser og rejsegaranti.

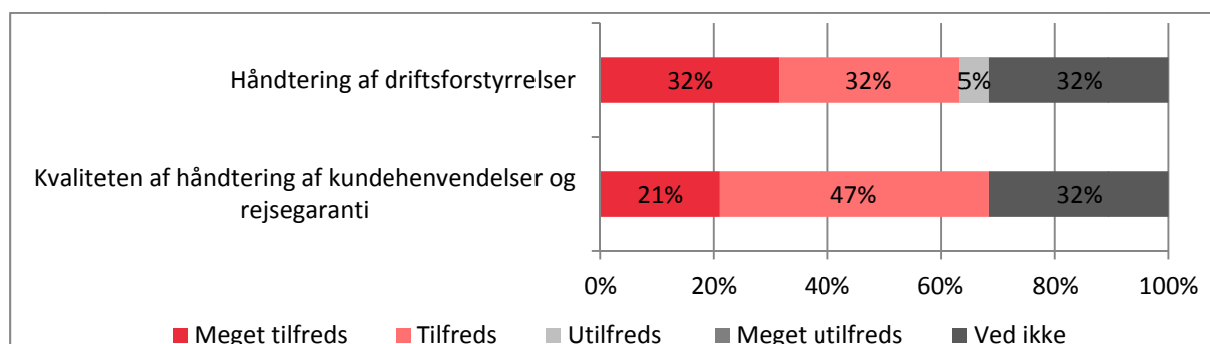
Figur 8 Tilfredshed med kundeservice (Buskørsel)



Note: n=18

Blandt sagsbehandlere inden for variabelkørsel er 64 % er meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks håndtering af driftsforstyrrelser, mens 5 % er utilfredse (jf. Figur 9). Lidt flere – svarende til 68 % - er meget tilfredse eller tilfredse med kvaliteten af håndtering af kundehenvendelser og rejsegaranti, mens ingen er utilfredse eller meget utilfredse.

Figur 9 Tilfredshed med kundeservice (Variabelkørsel)



Note: n=19

3.7 HANDICAPKØRSEL

Sagsbehandlerens tilfredshed med fem aspekter af handicapkørsel er vist i Figur 10.

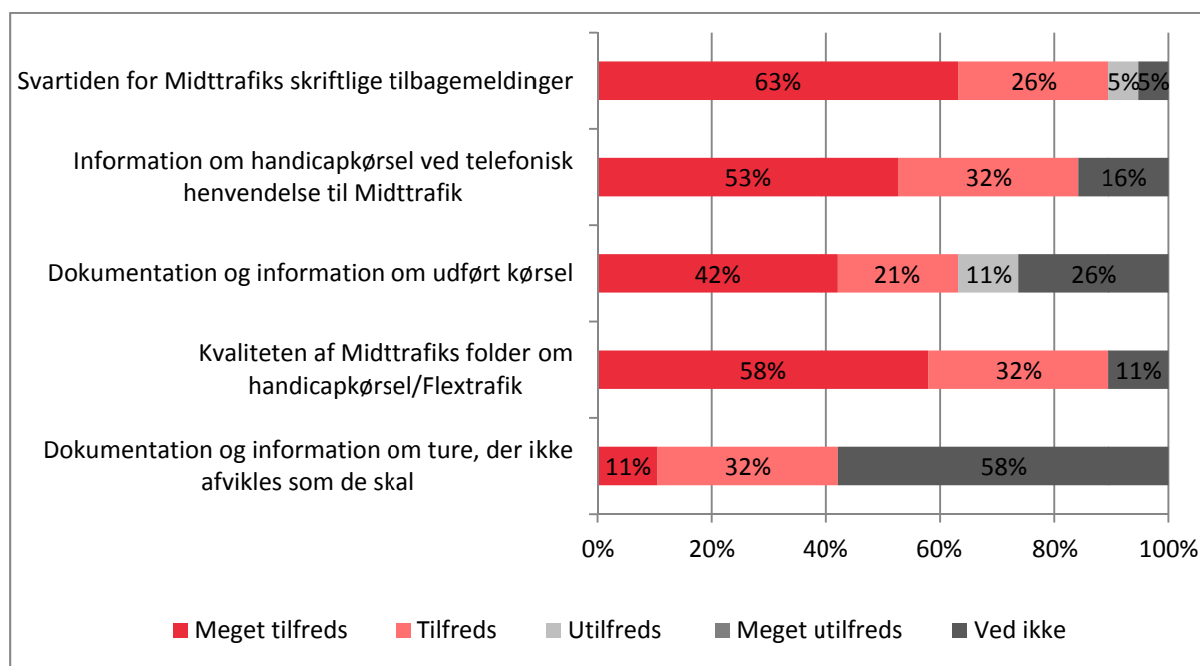
Sagsbehandlerne inden for buskørsel er ikke blevet stillet disse spørgsmål, hvorfor dette afsnit kun fokuserer på sagsbehandlerne inden for variabelkørsel.

Som det fremgår af figuren, er sagsbehandlerne særligt tilfredse med svartiden for Midttrafiks skriftlige tilbagemeldinger, informationen om handicapkørsel ved telefonisk henvendelse til Midttrafik og kvaliteten af Midttrafiks folder om handicapkørsel/variabelkørsel. Samlet set er henholdsvis 89 %, 85 % og 90 % meget tilfredse eller tilfredse med de tre områder.

Tilfredsheden med dokumentation og information om udført kørsel er knap så udtalt. Her er 63 % meget tilfredse eller tilfredse, mens 11 % er utilfredse.

43 % af sagsbehandlerne inden for variabelkørsel er meget tilfredse eller tilfredse med dokumentationen og informationen om ture, der ikke afvikles, som de skal. De resterende 58 % svarer "Ved ikke".

Figur 10 Tilfredshed med handicapkørsel (Variabelkørsel)



Note: n=19

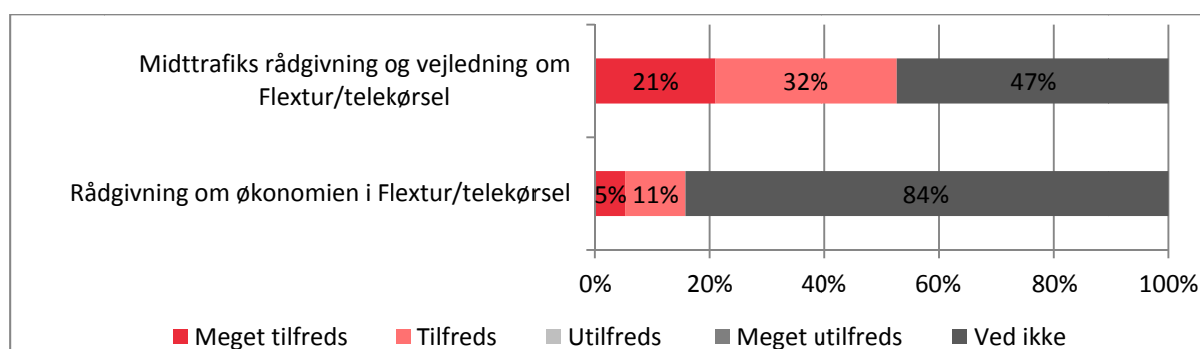
3.8 FLEXTUR/TELEKØRSEL (REGION OG KOMMUNER)

Figur 11 viser tilfredsheden med Midttrafiks rådgivning og vejledning om flextur/telekørsel og deres rådgivning om økonomien på området. Sagsbehandlerne inden for buskørsel er ikke blevet stillet disse spørgsmål, hvorfor dette afsnit kun fokuserer på sagsbehandlerne inden for variabelkørsel.

Af figuren ses det, at sagsbehandlerne særligt har haft svært ved at placere sig på tilfredshedsskalaen, når spørgsmålet omhandler rådgivningen om økonomien i flextur/telekørsel. 84 % svarer "Ved ikke" til dette punkt. Samme andel udgør 47 %, når spørgsmålet omhandler Midttrafiks rådgivning og vejledning om flextur/telekørsel.

Sagsbehandlerne, der ikke svarer "Ved ikke", er enten meget tilfredse eller tilfredse.

Figur 11 Tilfredshed med flextur/telekørsel (Variabelkørsel)



Note: n=19

3.9 PATIENTKØRSEL

Sagsbehandleren hos regionen, der er ansvarlig for variabelkørsel, er i undersøgelsen blevet spurgt om følgende:

- *Hvor tilfreds er du med Midttrafiks rådgivning og vejledning om patientkørsel?*
- *Hvor tilfreds er du med samarbejdet med Midttrafik om patientkørsel?*

Til de to spørgsmål svarer kontaktpersonen "Ved ikke" til førstnævnte og "Meget tilfreds" til sidstnævnte.

3.10 GENERELT

Figur 12 og Figur 13 nedenfor viser sagsbehandlerne tilfredshed med ni generelle tilfredshedsområder, herunder den samlede tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik.

Som det fremgår af Figur 12, er sagsbehandlerne indenfor buskørsel særligt tilfredse med de tre områder, der henfører til samarbejdet med kontaktpersonerne hos Midttrafik (kendskabet til rette kontaktpersoner, muligheden for at kunne få kontakt pr. mail eller telefon til kontaktperson/er og samarbejdet med kontaktpersonen/er). Alle sagsbehandlere er meget tilfredse eller tilfredse med deres kendskab til rette kontaktpersoner, mens 95 % er meget tilfredse eller tilfredse med kontaktmulighederne og samarbejdet.

Tilsvarende er tilfredsheden blandt sagsbehandlerne indenfor buskørsel med Midttrafiks overholdelse af tidsfrister og Midttrafiks evne til at fremskaffe dokumentation på bestillerens opfordring ligeledes stor. 89 % er meget tilfredse eller tilfredse med disse to områder.

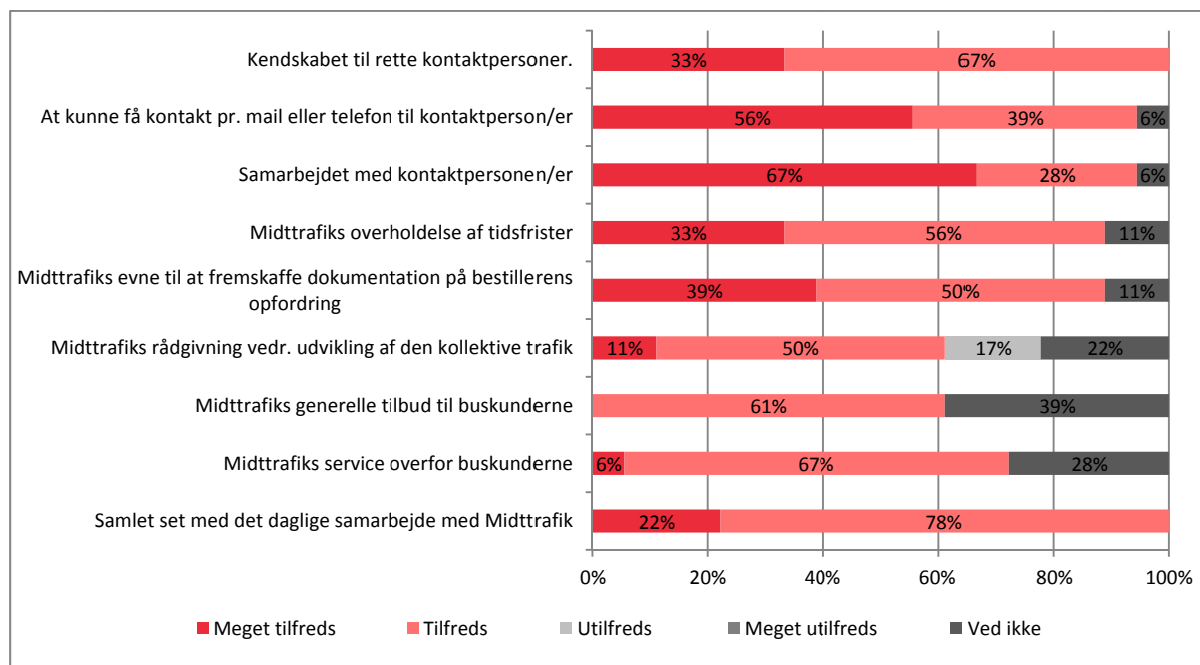
Andelen, der er meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks rådgivning vedrørende udvikling af den kollektive trafik, udgør 61 % af sagsbehandlerne indenfor buskørsel. 17 % er derimod utilfredse, mens knap en fjerdedel – svarende til 22 % - har svaret "Ved ikke".

Henholdsvis 61 % og 73 % af sagsbehandlerne indenfor buskørsel er meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks generelle tilbud til og service overfor buskunderne. De resterende svarer "Ved ikke".

Tilfredsheden med det daglige samarbejde med Midttrafik samlet set er overvældende. 22 % er meget tilfredse, mens de resterende 78 % er tilfredse.

MIDTTRAFIK

Figur 12 Generel tilfredshed (Buskørsel)



Note: n=18

Figur 13 viser den generelle tilfredshed blandt sagsbehandlere indenfor variabelkørsel. Disse sagsbehandlere er særligt tilfredse med kendskabet til rette kontaktpersoner og samarbejdet med kontaktpersonen/er, hvor alle sagsbehandlere er meget tilfredse eller tilfredse. 90 % er meget tilfredse eller tilfredse med muligheden for at kunne få kontakt pr. mail eller telefon til kontaktperson/er, mens de resterende er utilfredse.

Tilfredsheden blandt sagsbehandlere indenfor variabelkørsel med Midttrafiks overholdelse af tidsfrister og Midttrafiks evne til at fremskaffe dokumentation på bestillerens opfordring er noget mindre end tilfredsheden blandt sagsbehandlere inden for buskørsel. Henholdsvis 53 % og 63 % er meget tilfredse eller tilfredse med disse to områder. De resterende har dog overvejende svaret "Ved ikke"; 5 % er dog utilfredse med Midttrafiks overholdelse af tidsfrister.

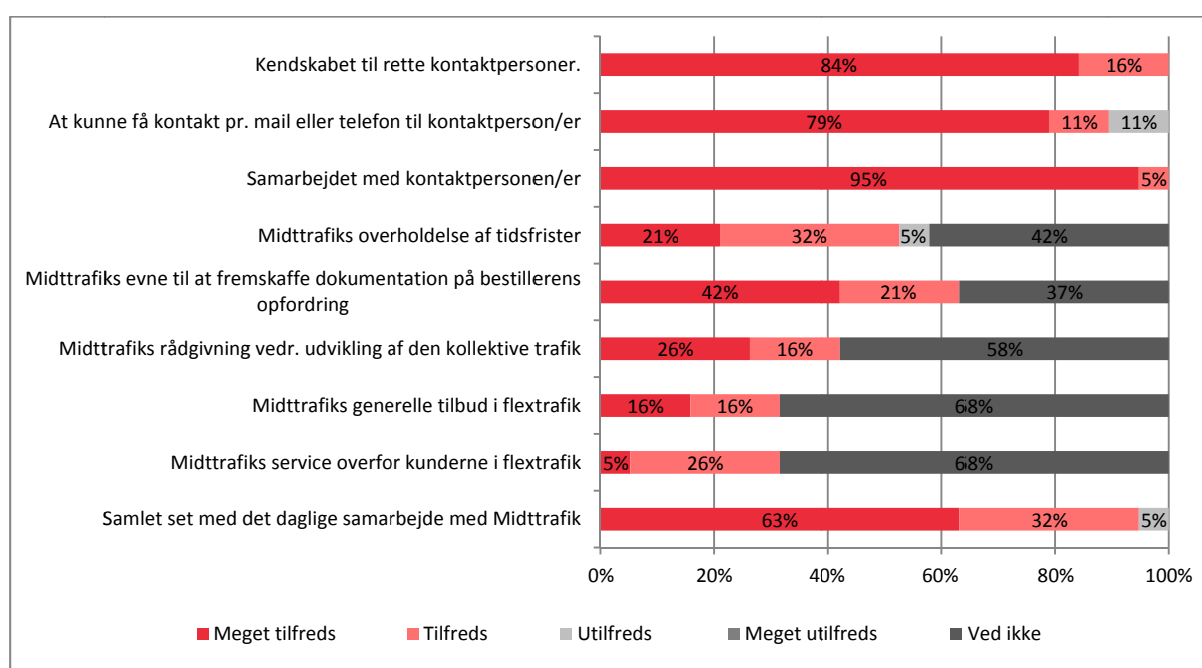
Andelen, der er meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks rådgivning vedrørende udvikling af den kollektive trafik, udgør 42 % af sagsbehandlere indenfor variabelkørsel, og andelen er dermed 11 procentpoint mindre end blandt sagsbehandlere inden for buskørsel. I modsætning til tilfældet blandt sagsbehandlere inden for buskørsel, er der dog ingen i denne kundegruppe, der utilfredse. De resterende sagsbehandlere inden for variabelkørsel svarer i stedet "Ved ikke" til spørgsmålet.

MIDTTRAFIK

Når det gælder Midttrafiks generelle tilbud til og service overfor kunderne i variabelkørsel er henholdsvis 32 % og 31 % af sagsbehandlerne meget tilfredse eller tilfredse. De resterende svarer "Ved ikke".

Tilfredsheden med det daglige samarbejde med Midttrafik samlet set er stor blandt sagsbehandlerne inden for variabelkørsel, men den samlede andel af meget tilfredse og tilfredse er dog ikke lige så overvældende som blandt sagsbehandlerne inden for buskørsel. 63 % er meget tilfredse, og 32 % er tilfredse; 5 % er utilfredse.

Figur 13 Generel tilfredshed (Variabelkørsel)



Note: n=19

I tillæg til de generelle tilfredshedsområder vist i Figur 13, er regionens ansvarlige for handicapkørsel spurgt til deres tilfredshed med Midttrafiks generelle tilbud til og service overfor kunderne i patientbefordringen. Til spørgsmålene svarer regionen, at man er tilfreds med disse to punkter.

3.11 FORSLAG TIL FREMTIDIGE INDSATSOMRÅDER

Figur 14 nedenfor viser sagsbehandlernes forslag til fremtidige indsatsområder opdelt i overordnede emner.

Figur 14 Forslag til fremtidige indsatsområder



Note: De åbne besvarelser er i nogen grad tilpasset fra tale- til skriftsprog

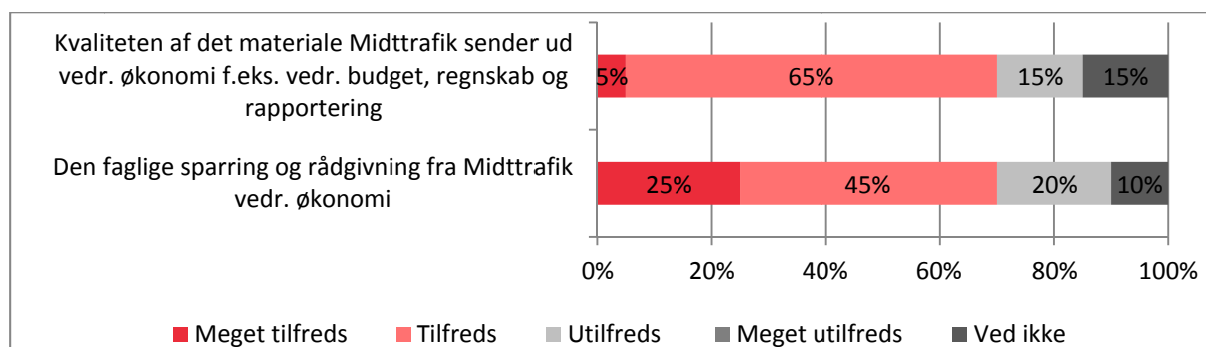
4. TILFREDSHED BLANDT DIREKTØRER

I dette afsnit gennemgås tilfredsheden blandt direktører hos bestillerne.

4.1 ØKONOMI

Figur 15 nedenfor viser tilfredsheden med økonomirelaterede områder blandt direktører inden for buskørsel. Som det fremgår, er 70 % er meget tilfredse eller tilfredse med kvaliteten af det materiale, som Midttrafik sender ud vedrørende økonomi, mens 15 % er utilfredse, og 15 % svarer "Ved ikke". Ligeledes er 70 % meget tilfredse eller tilfredse med den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedrørende økonomi, mens 20 % er utilfredse, og 10 % svarer "Ved ikke".

Figur 15 Tilfredshed med økonomi (Buskørsel)

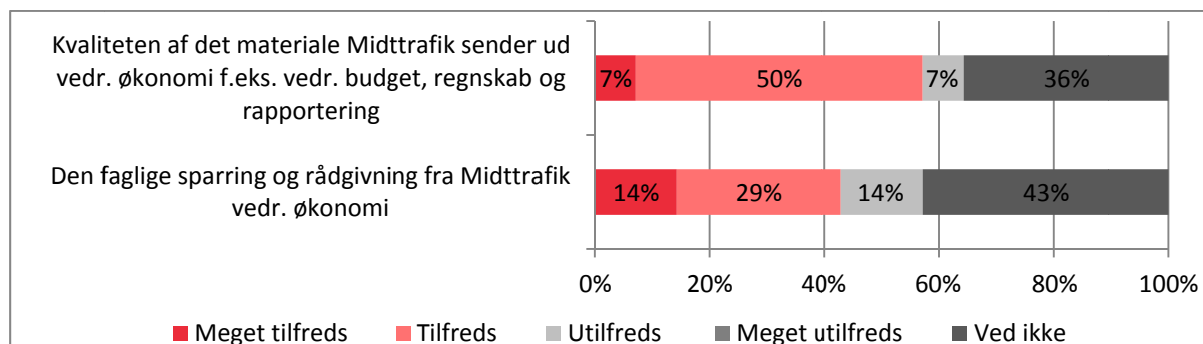


Note: n=20

Blandt direktørerne inden for variabelkørsel er 57 % meget tilfredse eller tilfredse med kvaliteten af det materiale, som Midttrafik sender ud vedrørende økonomi, hvorimod 7 % er utilfredse. 43 % er meget tilfredse eller tilfredse med den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedrørende økonomi, mens 14 % er utilfredse. Andelen, der svarer "Ved ikke", udgør henholdsvis 36 % og 43 % for de to spørgsmål.

MIDTTRAFIK

Figur 16 Tilfredshed med økonomi (Variabelkørsel)

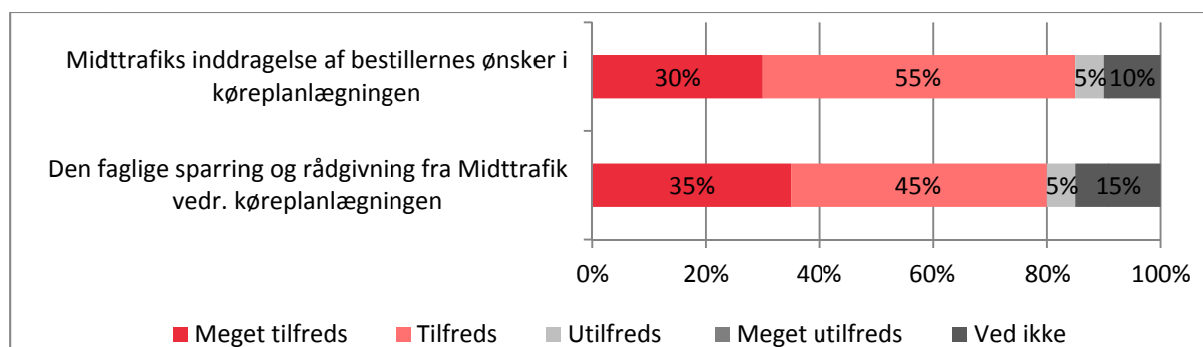


Note: n=14

4.2 KØREPLANLÆGNING

Figur 17 viser tilfredsheden med køreplanlægningen blandt direktørerne inden for buskørsel. Som figuren illustrerer, er direktørerne godt tilfredse med Midttrafiks inddragelse af bestillerens ønsker i køreplanlægning og deres faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedrørende køreplanlægningen. 85 % er meget tilfredse eller tilfredse med førstnævnte, og samme andel udgør 90 %, når spørgsmålet omhandler Midttrafiks faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedrørende køreplanlægningen. Gældende for begge områder er, at 5 % er utilfredse.

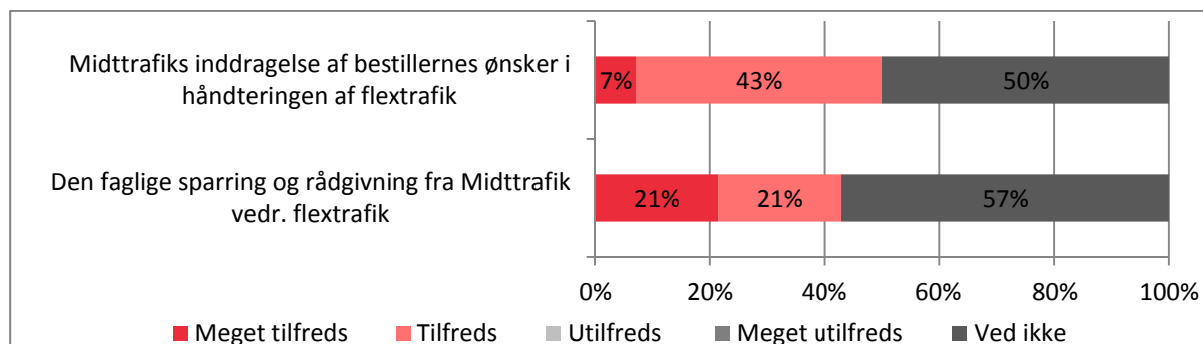
Figur 17 Tilfredsheden med køreplanlægningen (Buskørsel)



Note: n=20

Blandt direktører inden for variabelkørsel er halvdelen meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks inddragelse af bestillerens ønsker i køreplanlægning og 42 % er meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks faglige sparring og rådgivning vedrørende køreplanlægningen (jf. Figur 18). De resterende respondenter – svarende til henholdsvis 50 % og 57 % - har svaret "Ved ikke".

MIDTTRAFIK

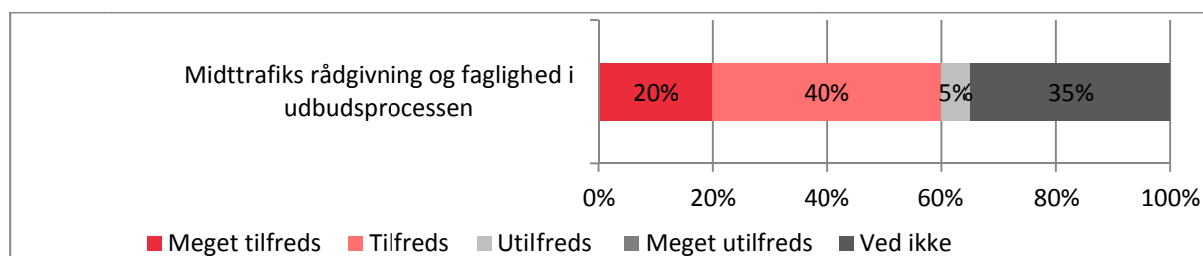
Figur 18 Tilfredsheden med køreplanlægningen (Variabelkørsel)

Note: n=14

4.3 UDBUD

Direktørernes tilfredshed med Midttrafiks rådgivning og faglighed i udbudsprocessen er vist i Figur 19 og Figur 20.

Som Figur 19 viser, er 60 % meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks rådgivning og faglighed i udbudsprocessen, mens 5 % utilfredse, og 35 % svarer "Ved ikke".

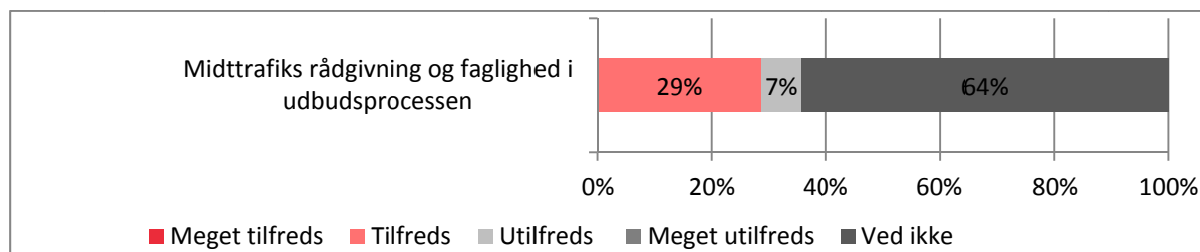
Figur 19 Tilfredshed med udbud (Buskørsel)

Note: n=20

Andelen, der svarer "Ved ikke" til tilfredhedsspørgsmålet om Midttrafiks rådgivning og faglighed i udbudsprocessen, er betragtelig større blandt direktørerne inden for variabelkørsel (jf. Figur 20). 64 % sætter deres svar under denne kategori. Blandt de direktører, der ikke svarer "Ved ikke", er 29 % tilfredse, mens 7 % er utilfredse.

MIDTTRAFIK

Figur 20 Tilfredshed med udbud (Variabelkørsel)

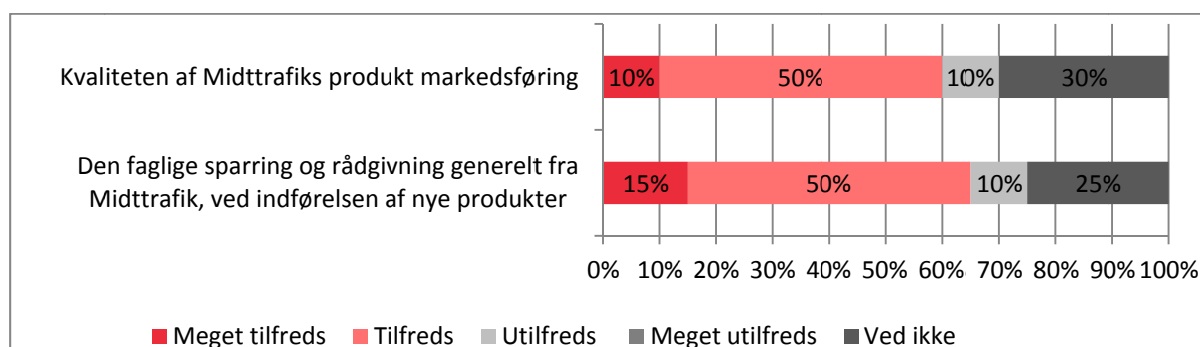


Note: n=14

4.4 MARKEDSFØRING

Som Figur 21 viser, er 60 % af direktørerne indenfor buskørsel meget tilfredse eller tilfredse med kvaliteten af Midttrafiks produkt markedsføring, hvorimod 10 % er utilfredse. 65 % af samme respondentgruppe er meget tilfredse eller tilfredse med den faglige sparring og rådgivning generelt fra Midttrafik ved indførelsen af nye produkter, mens 10 % er utilfredse.

Figur 21 Tilfredshed med markedsføring (Buskørsel)

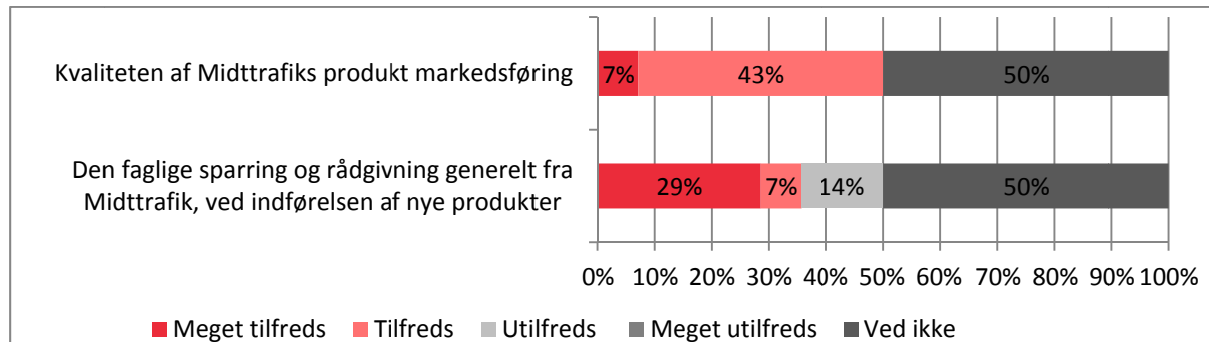


Note: n=20

Halvdelen af direktørerne indenfor variabelkørsel er meget tilfredse eller tilfredse med kvaliteten af Midttrafiks produkt markedsføring, samme andel udgør 36 %, når spørgsmålet omhandler Midttrafiks faglige sparring og rådgivning generelt ved indførelsen af nye produkter. 14 % er derimod utilfredse med den faglige sparring og rådgivning generelt fra Midttrafik ved indførelsen af nye produkter. Ved begge tilfredshedsspørgsmål gælder det, at halvdelen svarer "Ved ikke".

MIDTTRAFIK

Figur 22 Tilfredshed med markedsføring (Variabelkørsel)



Note: n=14

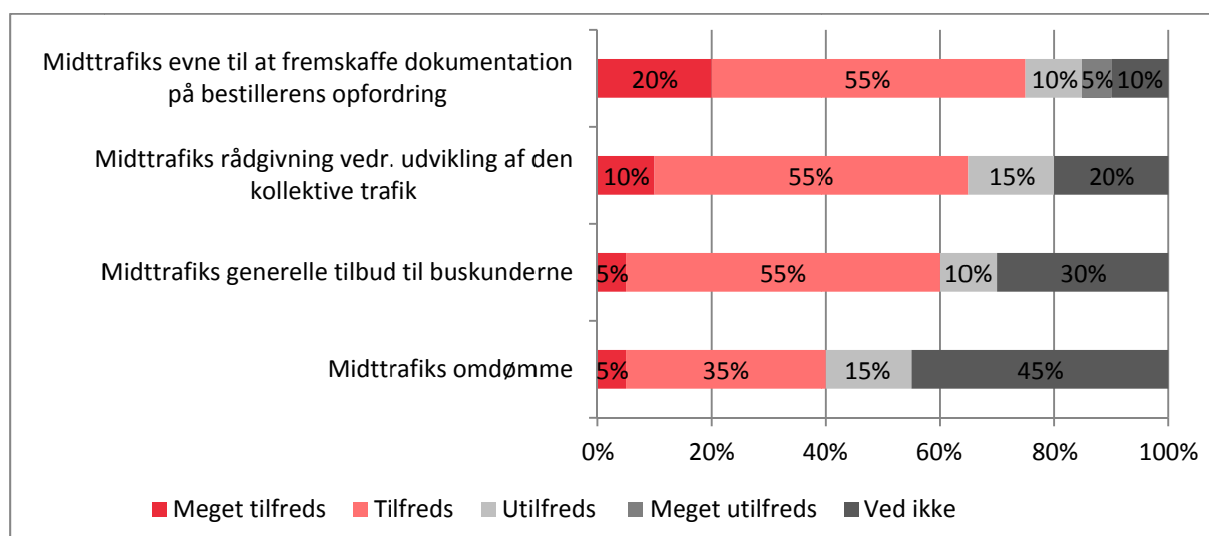
4.5 GENERELT

Figur 23 viser den generelle tilfredshed blandt direktører indenfor buskørsel. Som det fremgår, er 75 % meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks evne til at fremskaffe dokumentation på bestillerens opfordring, hvorimod 10 % er utilfredse og 5 % er meget utilfredse.

Når direktørerne spørges til deres tilfredshed med Midttrafiks rådgivning vedrørende udvikling af den kollektive trafik, er 65 % er tilfredse, mens 15 % er utilfredse. Næsten tilsvarende er 60 % meget tilfredse eller tilfredse med Midttrafiks generelle tilbud til buskunderne, mens 10 % er utilfredse.

40 % svarer "Meget tilfreds" eller "Tilfreds" ved spørgsmålet om, hvor tilfredse de er med Midttrafiks omdømme, mens 15 % svarer "Utilfreds" og 45 % svarer "Ved ikke".

Figur 23 Generel tilfredshed (Buskørsel)



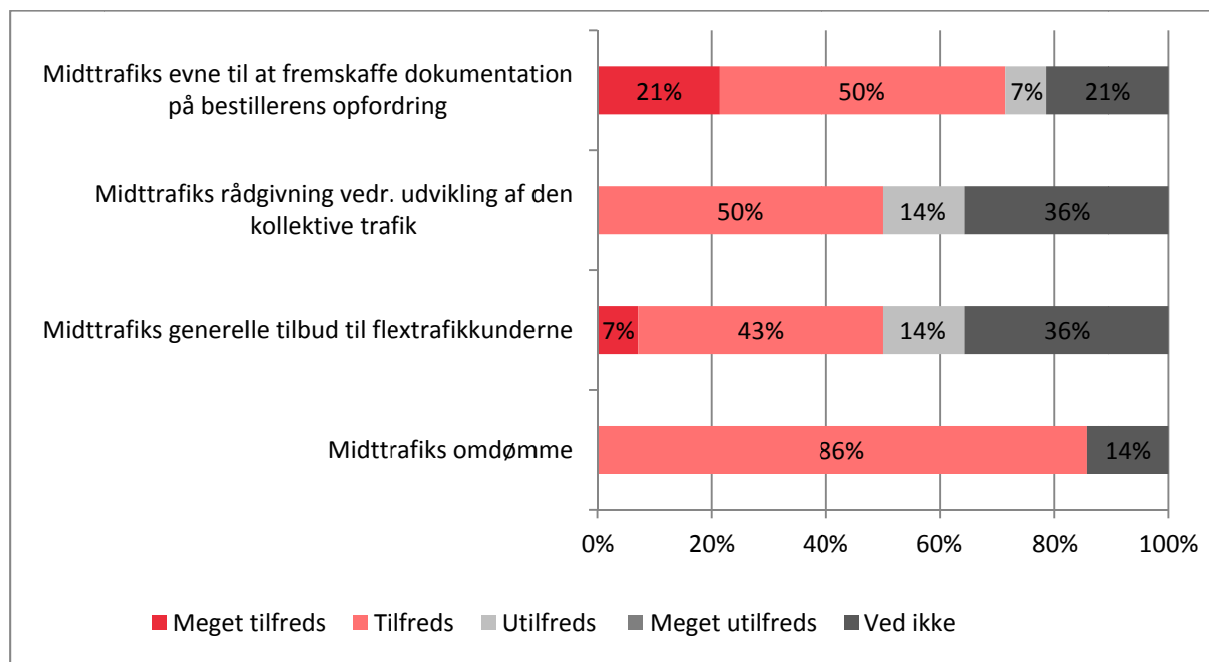
Note: n=20

MIDTTRAFIK

En væsentlig større andel af direktørerne inden for variabelkørsel ser sig i stand til at placere sig på tilfredshedsskalaen, når spørgsmålet omhandler Midttrafiks omdømme. Som det fremgår af Figur 24, er 86 % tilfredse, mens ingen er utilfredse eller meget utilfredse.

Omvendt har denne respondentgruppe svære ved at vurdere deres tilfredshed med de tre resterende tilfredhedsområder. 71 %, 50 % og 50 % er meget tilfredse eller tilfredse med henholdsvis Midttrafiks evne til at fremskaffe dokumentation på bestillerens opfordring, Midttrafiks rådgivning vedr. udvikling af den kollektive trafik og Midttrafiks generelle tilbud til flextrafikkunderne.

Figur 24 Generel tilfredshed (Variabelkørsel)



Note: n=14

4.6 FORSLAG TIL FREMTIDIGE INDSATSOMRÅDER

Figur 25 Forslag til fremtidige indsatsområder



Note: De åbne besvarelser er i nogen grad tilpasset fra tale- til skriftsprog

EPINION

OM OS

Vores kerne er faktabaserede konsulenttydelser. Vi rådgiver typisk på baggrund af input fra organisationens stakeholders – medarbejdere, medlemmer, kunder, samarbejdspartnere osv.

EPINION KØBENHAVN

RYESGADE 3F
2200 KØBENHAVN N
DENMARK
T: +45 70 23 14 23
E: TYA@EPINION.DK

EPINION ÅRHUS

SØNDERGADE 1A
8000 ÅRHUS C
DENMARK
T: +45 87 30 95 00
E: TV@EPINION.DK

EPINION SAIGON

11TH FLOOR, DINH LE BUILDING
1 DINH LE STREET, DISTRICT 4,
HCMC, VIETNAM
T: +84 38 26 89 89
E: OFFICE@EPINION.VN

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 2**

| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|------------------|----------------|---------------|------------------|-----------------|
| 2. december 2011 | 1-15-0-77-3-10 | Sarah Mandrup | sm@midttrafik.dk | +45 87 40 82 31 |

Notat til Bestyrelsen, Bestillertilfredshedsundersøgelse 2011

Undersøgelsens gennemførelse

Et af Midttrafiks overordnede mål i Strategiplan 2009-2011 er tilfredse bestillere. Bestillertilfredsheden måles ved en undersøgelse. I 2009 blev der gennemført den første bestillertilfredshedsundersøgelse. Undersøgelsen et netop blevet gentaget i uge 45-46. Undersøgelsen belyser de 19 kommuners og regionens tilfredshed med Midttrafik. Som noget nyt i år, indgår de tekniske direktører, samt direktører for de områder der dækker flextrafik/handicapkørsel, også i undersøgelsen.

Undersøgelsen blev udført af et analysebureau som foretog telefoninterviews. Undersøgelsen behandlede både bestillertilfredshed på buskørsel og på handicapkørsel. Tilfredsheden med øvrige opgaver, som fx letbanen, er ikke blevet belyst. Telefoninterviewene blev foretaget med en person fra hver kommune beskæftiget med buskørsel og en person fra hver kommune beskæftiget med handicapkørsel, samt en direktør fra hvert område. Deltagerne blev i telefoninterviewene bedt om at angive deres tilfredshed med en række spørgsmål, på følgende skala:

- Meget tilfreds
- Tilfreds
- Utilfreds
- Meget utilfreds
- Ved ikke

Deltagerne havde til sidst i interviewet mulighed for at komme med forslag til fremtidige indsatsområder og generelle kommentarer. Der kom i alt 17 forslag vedr. buskørsel og 11 forslag vedr. handicapkørsel på sagsbehandlerniveau. På direktørniveau er der kommet 15 forslag vedr. buskørsel og 4 forslag vedr. handicapkørsel.

Deltagerne for buskørsel er ikke en entydig medarbejdergruppe. Gruppen består af kommunale medarbejdere på forskellige niveauer fra afdelingsledere til daglige sagsbehandlere. Fælles for gruppen er, at flertallet har det daglige samarbejde med Midttrafik.

For handicapkørsel var det de daglige sagsbehandlere deltog i undersøgelsen.

På direktørniveau for henholdsvis buskørsel og handicapkørsel, var det ikke en entydig gruppe. Hos flere af flere af bestillerne (10), er det afdelingschefer eller ledere, der har deltaget. Enkelte har deltaget både på sagsbehandler- og direktørniveau.

Forud for undersøgelsen fik kontaktpersonerne spørgsmålene tilsendt, og et par uger efter blev de ringet op af analysebureauet. Svarprocenten var på 90, 71 ud af 79 mulige respondenter har deltaget i undersøgelsen. Heraf 18 ud af 20 på buskørsel sagsbehandlerniveau, 20 ud af 20 på direktørniveau buskørsel. For handicapkørsel har 19 ud af 20 deltaget på sagsbehandlerniveau og 14 ud af 19 mulige på direktørniveau.

Resultat af undersøgelsen

Den overordnede konklusion af bestillertilfredshedsundersøgelsen er, at de 18 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau, vedrørende buskørsel er tilfredse eller meget tilfredse samlet set med samarbejdet med Midttrafik.

I handicapkørsel er de 19 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau tilfredse eller meget tilfredse samlet set med det daglige samarbejde med Midttrafik. På langt de fleste emner, der spørges til i tilfredshedsundersøgelsen, er det et fåtal af bestillerne, der er utilfredse eller meget utilfredse. På flere af spørgsmålene både på sagsbehandler- og direktørniveau, er andelen af "ved

ikke" høj. Dette kan skyldes flere ting, heriblandt at respondenterne ikke har kendskab til de omtalte muligheder og tilbud hos Midttrafik, at respondenterne har kendskab til disse, men ikke benytter sig af dem, at spørgsmålene ikke er relevant i forhold til respondentens primære arbejdsområde.

For enkelte emners vedkommende, er der nogle besvarelser, der giver anledning til, at Midttrafik kan pege på forbedringsmuligheder. Besvarelserne vil i det følgende blive gennemgået. Spørgeskemaet er på de fleste punkter identisk med spørgeskemaet fra 2009. Enkelte spørgsmål er udgået, enkelte er tilføjet. Flere af emnerne der spørges til, er identiske med de områder Movia spørger til i deres bestillertilfredshedsundersøgelse. Dette er med henblik på en evt. fremtidig benchmarking med Movia. Spørgsmålene på direktørniveau er alle nye, men også sammenholdt med Movias bestillertilfredshedsundersøgelse.

| Økonomi Resultater fra 2011 Resultater fra 2009 | Kørselstype | Meget tilfreds/ Tilfreds | Utilfreds/ Meget utilfreds | Ved ikke |
|---|-----------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|
| 1. Kvaliteten af det materiale Midttrafik sender ud vedr. økonomi fx vedr. budget, regnskab og rapportering | Buskørsel: | 84 % 55 % | 6 % 45 % | 11 % 0 % |
| | Handicapkørsel: | 26 % 33 % | - 22 % | 74 % 44 % |
| 2. Den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. økonomi | Buskørsel: | 73 % 55 % | 11 % 40 % | 17 % 5 % |
| | Handicapkørsel: | 16 % 34 % | - 12 % | 84 % 56 % |
| 3. Informationen på extranet om økonomi fx vedr. budget og økonomirapport | Buskørsel: | 33 % 20 % | 6 % 15 % | 61 % 65 % |
| | Handicapkørsel: | 16 % 12 % | - 0 % | 84 % 89 % |
| 4. Rådgivning om takster | Buskørsel: | 61 % 45 % | 15 % | 39 % 40 % |

På det åbne spørgsmål om fremtidige indsatsområder blev afgivet nedenstående forslag vedrørende økonomi.

Buskørsel:

- Indtægtsfordelingsmodel (Hedensted)
- Integrering af oplysninger om indtægter i ruteøkonomi (Hedensted)
- Koordinering af tidsfrister ved bl.a. budgetplanlægning (Favrskov)

Direktionens bemærkninger:

Midttrafik har ansvaret for at sikre god økonomistyring af både buskørsel og handicapkørsel, herunder at sikre bestillerne materiale vedrørende økonomi af en god kvalitet. Tilfredsheden på dette område er for buskørsel steget markant siden 2009. For handicapkørsel er der sket en nedgang. Midttrafik skal kunne give bestillerne sparring og rådgivning og stille fornøden information til rådighed. Tilfredsheden på dette område er for buskørsel steget markant.

Resultatet af bestillerundersøgelsen viser klart, at Midttrafik især vedr. buskørsel, har oplevet en stigende tilfredshed fra bestillerne. Den faglige sparring og rådgivning vedr. handicapkørsel kan også forbedres.

Direktionen vil på baggrund af resultaterne sikre at bestillerne får god rådgivning om økonomi vedr. handicapkørsel.

| Køreplanlægning Resultater fra 2011 Resultater fra 2009 | Kørselstype | Meget tilfreds/ Tilfreds | Utilfreds/ Meget utilfreds | Ved ikke |
|--|-------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|
| 5. Midttrafiks køreplansproces fx tidsfrister og behandlingstid | Buskørsel: | 73 % 85 % | 22 % 15 % | 6 % 0 % |
| 6. Midttrafiks inddragelse af bestillerens ønsker i køreplanlægningen | Buskørsel: | 95 % 85 % | - 15 % | 6 % 0 % |
| 7. Den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. køreplanlægningen | Buskørsel: | 94 % 95 % | 6 % 5 % | - 0 % |
| 8. Arbejdsfordelingen mellem Midttrafik og bestillerne ved køreplanlægning | Buskørsel: | 95 % 75 % | 6 % 10 % | - 15 % |
| 9. Dokumentation og information om økonomisk og miljørigtigt valg af køretøjer på udvalgte ruter | Buskørsel: | 34 % 30 % | 6 % 10 % | 61 % 60 % |

På det åbne spørgsmål om fremtidige indsatsområder blev afgivet nedenstående forslag vedrørende køreplanlægning.

Buskørsel:

- Koordinering af tidsfrister for planlægningen af rabatruter, så de er bedre tilpasset høringsfrister (Lemvig)
- Styrkelse af muligheden for lokale rabatruter (Skanderborg)
- Man kunne udvikle systemer så man bruger mere fornuftige vogntyper, miljørigtige vogne (Viborg)

Direktionens bemærkninger:

Midttrafik har ansvaret for at rådgive bestillerne om forhold vedrørende kollektiv trafik, så bestillerne kan træffe beslutning om serviceniveau, og Midttrafik kan lave køreplanlægningen (undtaget Aarhus Kommune). Midttrafik har ansvaret for at sikre sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af bestillerne.

Resultaterne viser, at der generelt er høj tilfredshed. Det skal dog bemærkes at 4 ud af 18 bestillere, er utilfredse med køreplanprocessen (Favrskov, Lemvig, Norddjurs og Silkeborg). Der vil blive indgået dialog med de 4 bestillere i forhold til at få konkrete forslag til bedre tilrettelæggelse af tidsfrister.

Emnerne om økonomisk/miljørigtige valg kan en stor del af bestillerne ikke svare på. Midttrafik vurderer at dette er et aktuelt indsatsområde og der vil fremadrettet blive fokuseret på at yde bestillerne god rådgivning vedr. økonomiske og miljørigtige valg.

| Udbud og kontrakter Resultater fra 2011 Resultater fra 2009 | Kørselstype | Meget tilfreds/ Tilfreds | Utilfreds/ Meget utilfreds | Ved ikke |
|--|-------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|
| 10. Midttrafiks rådgivning og faglighed i selve udbudsprocessen | Buskørsel: | 67 % 45 % | 6 % 10 % | 28 % 45 % |
| 11. Information om konsekvenserne af udbuddets resultat, herunder de økonomiske konsekvenser | Buskørsel: | 55 % 55 % | 11 % 5 % | 33 % 40 % |
| 12. Kvaliteten af Midttrafiks kontraktopfølgning | Buskørsel | 50 % 50 % | 11 % 10 % | 39 % 40 % |

| Markedsføring Resultater fra 2011 Resultater fra 2009 | Kørselstype | Meget tilfreds/ Tilfreds | Utilfreds/ Meget utilfreds | Ved ikke |
|--|-------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|
| 13. Kvaliteten af Midttrafiks hjemmeside | Buskørsel: | 89 % 90 % | 6 % 10 % | 6 % 0 % |
| 14. Kvaliteten af Midttrafiks kam-pagner fx Verdensredder | Buskørsel: | 67 % 70 % | - 5 % | 33 % 25 % |
| 15. Kvaliteten af Midttrafiks pro-dukemarkedsføring. | Buskørsel: | 61 % 65 % | - 20 % | 39 % 15 % |
| 16. Informationerne i nyhedsbrevene som udsendes hver 3. mdr. | Buskørsel: | 95 % 90 % | - 0 % | 6 % 10 % |
| 17. Indholdet på extranettet, kun hvis de bruger extranet | Buskørsel: | 62 % 70 % | - 30 % | 39 % 0 % |
| 18. Midttrafiks hjælp til lokal mar-kedsføring | Buskørsel: | 56 % 25 % | 11 % 20 % | 33 % 55 % |

På det åbne spørgsmål om fremtidige indsatsområder blev afgivet nedenstående forslag vedrørende markedsføring.

Buskørsel:

- Man kunne lave hjemmesiden om til en tidligere version, hvor man kunne søge på kontaktpersoner (Ringkøbing-Skjern)
- Opdeling af markedsføring så der bliver målrettet reklame og info vedr. kollektiv trafik i tyndt befolkede områder (Struer)

Handicapkørsel:

- Man kunne lave det sådan, at man kan sende en mail direkte fra webzonen (Samsø)

Direktionens bemærkninger:

Den generelle markedsføring som omfatter produktion og tryk af køreplaner, vedligeholdelse og udvikling af hjemmeside, rejsegaranti, kuverter, information til busselskaberne udgør ca. 40 % af markedsføringsbudgettet. Til omdømme- og produktmarkedsføring råder Midttrafik over ca. 2,3 mio. kr. svarende til 16 % af markedsføringsbudgettet. Dette sætter grænser for, hvor mange aktiviteter der kan gennemføres inden for denne kategori.

2 ud af 18 bestillere er utilfredse med Midttrafiks hjælp til lokal markedsføring (Ikast-Brande, Syddjurs). Midttrafik vil udarbejde forslag til lokal markedsføring, som bestillerne kan iværksætte ved egen finansiering. Den lokale markedsføring kan tilgodese bestillerens ønske om mere lokal produktmarkedsføring. Struer Kommune peger i kommentarerne på, at der ønskes målrettet markedsføring vedr. kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Dette er et fremtidigt indsatsområde.

Resultaterne af bestillertilfredshedsundersøgelsen viser, at der generelt er stor tilfredshed med hjemmesiden. 1 bestiller (Ringkøbing-Skjern) har udtrykt utilfredshed med hjemmesiden.

| Drift og Kundeservice Resultater fra 2011 Resultater fra 2009 | Kørselstype | Meget tilfreds/ Tilfreds | Utilfreds/ Meget utilfreds | Ved ikke |
|---|-----------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|
| 19. Samarbejdet mellem Midttrafik og bestillerne i forbindelse med omvejskørsel, vejarbejde mm. | Buskørsel: | 88 % 90 % | 11 % 5 % | - 5 % |
| 20. Håndtering af driftsforstyrrelser | Buskørsel: | 67 % 70 % | 6 % 10 % | 28 % 20 % |
| | Handicapkørsel: | 64 % 61 % | 5 % 0 % | 32 % 39 % |

| | | | | |
|--|-----------------|------|------|------|
| 21. Kvaliteten af håndtering af kundehenvendelser og rejsegaranti | Buskørsel: | 67 % | - | 33 % |
| | | 45 % | 15 % | 40 % |
| | Handicapkørsel: | 68 % | - | 32 % |
| | | 50 % | 0 % | 50 % |
| 22. Den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik angående skolekort/ Hypercard | Buskørsel: | 28 % | 6 % | 67 % |
| | | 30 % | 5 % | 65 % |
| 23. Samarbejdet mellem Midttrafik og bestillere ved arrangementskørsel | Buskørsel: | 28 % | 6 % | 67 % |
| | | 35 % | 5 % | 60 % |

På det åbne spørgsmål om fremtidige indsatsområder blev afgivet nedenstående forslag vedrørende drift og kundeservice.

Handicapkørsel:

- Udarbejdelse af kundeinfo så Midttrafik selv informerer kunderne om bestillingstider til julehandicapkørsel (Struer)
- Længere tidsfrist ved information om handicapkørsel til jul og andre helligdage (Horsens)
- Månedligt statistikmateriale kunne være mere overskueligt (Viborg)

Direktionens bemærkninger:

Midttrafik har ansvaret for at sikre, at den kørsel, som bestillerne betaler for også gennemføres, og at kunderne får den ønskede service, herunder at de informeres, når kørslen ikke gennemføres som planlagt. Desuden udfører Midttrafik nogle serviceopgaver for nogle bestillere fx ved at udstede kort til skoleelever og lave særlig kørsel ved arrangementer (store koncerter osv.).

2 bestillere (Odder og Syddjurs) er utilfredse med samarbejdet med Midttrafik i forbindelse med omvejskørsel og vejarbejde. De to kommuner vil blive kontaktet for at få konkrete forslag til forbedringer.

Midttrafik har oplevet en stigning i tilfredsheden vedr. kvaliteten af håndteringen af kundehenvendelser og rejsegaranti, både på bus- og handicapkørsel.

| Handicapkørsel Resultater fra 2011 og nye spørgsmål Resultater fra 2009 | Kørselstype | Meget tilfreds/ Tilfreds | Utilfreds/ Meget utilfreds | Ved ikke |
|---|-----------------|-----------------------------|-------------------------------|----------------|
| 24. Svartiden for Midttrafiks skriftlige tilbagemeldinger | Handicapkørsel: | 89 % 77 % | 5 % 6 % | 5 % 17 % |
| 25. Information om handicapkørsel ved telefonisk henvendelse til Midttrafik | Handicapkørsel: | 85 % 89 % | - 11 % | 16 % 0 % |
| 26. Dokumentation og information om udført kørsel | Handicapkørsel: | 63 % 33 % | 11 % 17 % | 26 % 50 % |
| 27. Kvaliteten af Midttrafiks folder om handicapkørsel/flextrafik | Handicapkørsel: | 90 % | | 11 % |
| 28. Dokumentation og information om ture der ikke afvikles som de skal (kvalitetsbrist) | Handicapkørsel: | 43 % 55 % | | 58 % 44 % |
| 29. Midttrafiks rådgivning og vejledning om Flextur/telekørsel | Handicapkørsel: | 53 % | | 47 % |
| 30. Rådgivning om økonomien i Flextur/telekørsel | Handicapkørsel: | 16 % | | 84 % |
| 31. Midttrafiks rådgivning og vejledning om patientkørsel? | Handicapkørsel: | | | 100 % (n=1) |
| 32. Samarbejdet med Midttrafik om patientkørsel? | Handicapkørsel: | 100 % (n=1) | | |

Direktionens bemærkninger:

Tilfredsheden vedr. dokumentation og information om kvalitetsbrist i handicapkørsel er faldet, samtidig med at flere svarer "Ved ikke". Dette er et indsatsområde, og nedgangen i tilfredsheden skal højst sandsynligt findes i den ekspansion Midttrafik har oplevet med en række kan-opgaver. Der vil fremadrettet blive sat fokus på at løse skal-opgaverne til bestillerens tilfredshed.

| Generelt Resultater fra 2011 og nye spørgsmål Resultater fra 2009 | Kørselstype | Meget tilfreds/ Tilfreds | Utilfreds/ Meget utilfreds | Ved ikke |
|---|-----------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|
| 33. Kendskabet til rette kontaktpersoner | Buskørsel: | 100 % 85 % | - 10 % | - 5 % |
| | Handicapkørsel: | 100 % 100 % | - 0 % | - 0 % |
| 34. At kunne få kontakt pr. mail eller telefon til kontaktperson/er | Buskørsel: | 95 % 85 % | - 15 % | 6 % 0 % |
| | Handicapkørsel: | 90 % 100 % | 11 % 0 % | - 0 % |
| 35. Samarbejdet med kontaktpersonen/er | Buskørsel: | 95 % 95 % | - 5 % | 6 % 0 % |
| | Handicapkørsel: | 100 % 100 % | - 0 % | - 0 % |
| 36. Midttrafiks overholdelse af tidsfrister | Buskørsel: | 89 % 100 % | - 0 % | 11 % 0 % |
| | Handicapkørsel: | 53 % 95 % | 5 % 0 % | 42 % 5 % |
| 37. Midttrafiks evne til at fremskaffe dokumentation på bestillerens opfordring | Buskørsel: | 89 % 50 % | - 35 % | 11 % 15 % |
| | Handicapkørsel: | 63 % 50 % | - 6 % | 37 % 44 % |
| 38. Midttrafiks rådgivning vedr. udvikling af den kollektive trafik | Buskørsel: | 61 % 50 % | 17 % 40 % | 22 % 10 % |
| | Handicapkørsel: | 42 % 50 % | - 0 % | 58 % 50 % |
| 39. Midttrafiks generelle tilbud til buskunderne | Buskørsel: | 61 % | - | 39 % |
| 40. Midttrafiks service overfor buskunderne | Buskørsel: | 73 % | - | 28 % |
| 41. Midttrafiks generelle tilbud i flextrafik | Handicapkørsel: | 32 % | - | 68 % |
| 42. Midttrafiks service overfor kunderne i flextrafik | Handicapkørsel: | 31 % | - | 68 % |
| 43. Samlet set med det daglige samarbejde med Midttrafik | Buskørsel: | 100 % 90 % | - 5 % | - 5 % |
| | Handicapkørsel: | 95 % 100 % | 5 % 0 % | - 0 % |

På det åbne spørgsmål om fremtidige indsatsområder blev afgivet nedenstående forslag vedrørende generelle spørgsmål.

Buskørsel:

- Der kan strammes op på den interne kommunikation, så der undgås modsætningsfyldte beslutninger (Silkeborg)
- Man kan i mødeindkaldelser specificere, hvem der ønskes som deltagere (Struer)
- Kontaktpersoner skal have acceptable responstider (Syddjurs)
- Ønske om mere tid til at nå tidsfrister, mulighed for forlængelse (Norddjurs)
- Passagertællinger (Region Midtjylland)
- Trafikplan for Midttrafik i samarbejde med bestillere (Region Midtjylland)
- Man kan arbejde mere med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder (Hedensted)
- Større lydhørhed overfor bestillerens ønsker (Silkeborg)

Handicapkørsel:

- Lavere indstigning i vognene (Favrskov)
- Få hjælp til at få rollator med (Favrskov)
- Forbedre telefonservicen, især ved svartid (Randers)
- Man kunne koordinere togtider og bustider med skoletider (Skive)
- Det er vigtigt at der er en kontaktperson der svarer tilbage (Norddjurs)
- Busplanerne kunne laves så der er bedre tid til at hjælpe ældre borgere med fx, rollator (Skive)
- Systemet kunne kobles på data (Viborg)
- Man kan udvikle flextrafik, så man kan komme tættere på i tid, så det ikke bare ligner tele-taxa (Viborg)

Direktionens bemærkninger:

Midttrafik ønsker at være en god samarbejdspartner for bestillerne, hvilket blandt forudsætter, at der er god kontakt mellem bestilleren og kontaktpersonerne i Midttrafik, at Midttrafik overholder tidsfrister og kan dokumentere de forhold, bestillerne måtte have brug for.

Resultaterne viser på de fleste områder en høj tilfredshed. Dog er tilfredsheden med overholdelse af tidsfrister i handicapkørsel faldet markant. Viborg Kommune har svaret at de er utilfredse. Det markante fald skyldes bl.a. at en del har svaret "Ved ikke".

På buskørsel er der også sket et mindre fald i tilfredsheden. Dette skyldes også at flere svarer "Ved ikke".

Randers Kommune og Viborg Kommune har svaret utilfreds, i forhold til at kunne få kontakt pr. mail eller telefon til kontaktpersonen.

Midttrafik har løbende fokus på, at servicemålene for besvarelse af breve/emails (højst 7 arbejdsdage i 2011) og besvarelse af telefoner (skal tages eller viderestilles) bliver overholdt.

De største udfordringer er Midttrafiks rådgivning om udvikling af den kollektive trafik, indenfor buskørsel. Her svarer Silkeborg, Struer og Viborg Kommuner at de er utilfredse. Midttrafik vil tage kontakt til de tre bestillere for at få konkrete forslag til forbedringer. Emnet vil også blive taget op i Fagligt Forum.

Den samlede tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik er generelt høj. En enkelt (Randers Kommune) er utilfreds med samarbejdet om handicapkørsel, men ellers er alle tilfredse eller meget tilfredse.

Midttrafiks bestyrelse vedtog 20. marts 2009 Midttrafiks mål i strategiplanen og besluttede blandt andet, at Midttrafiks overordnede mål for at få mere tilfredse bestillere er, at der gennemføres en bestillertilfredshedsundersøgelse i 2009, og tilfredsheden skal være steget med 10 % i 2011. Nogle af de emner, der spørges til, kan næppe få ret meget højere tilfredshed, mens andre oplagt skal forbedres.

På baggrund af bestillertilfredshedsundersøgelsen i 2009 viste resultaterne at økonomi, især på buskørsel, var et særligt indsatsområde. Resultaterne fra 2011 viser at der er sket en markant, positiv ændring på dette område:

- Kvaliteten af det materiale Midttrafik sender ud vedr. økonomi fx vedr. budget, regnskab og rapportering: En stigning på 29 % point
- Den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. økonomi: En stigning på 18 % point
- Informationen på extranet om økonomi fx budget og økonomirapport: En stigning på 13 % point
- Rådgivning om takster: En stigning på 16 % point

På den samlede tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik er der indenfor buskørsel sket en stigning på 10 % point og tilfredsheden er nu på 100 %. Indenfor handicapkørsel er tilfredsheden faldet 5 % point og tilfredsheden er nu på 95 %, hvilket stadig er en høj tilfredshed.

Resultater direktørniveau:

| Økonomi Procenter fra 2011 | | Meget tilfreds/Tilfreds | Utilfreds/Meget utilfreds | Ved ikke |
|---|----------------|-------------------------|---------------------------|----------|
| 1. Kvaliteten af det materiale Midttrafik sender ud vedr. økonomi fx vedr. budget, regnskab og rapportering | Buskørsel | 70 % | 15 % | 15 % |
| | Handicapkørsel | 57 % | 7 % | 36 % |
| 2. Den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. økonomi | Buskørsel | 70 % | 20 % | 10 % |
| | Handicapkørsel | 43 % | 14 % | 43 % |

Buskørsel

- Bedre afrapportering, fik en overskridelse på 300.000 kr. og det kom som en overraskelse (Samsø)

Handicapkørsel:

- Klarere økonomiske konsekvenser for kommunerne (Odder)

Direktionens bemærkninger:

4 bestillere (Herning, Odder, Silkeborg og Aarhus) er utilfredse med den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. økonomi på buskørsel Midttrafik vil tage kontakt til bestillerne og få forslag til konkrete forbedringer.

2 bestillere (Norrdjurs og Odder) er utilfredse med den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. økonomi på handicapkørsel Midttrafik vil tage kontakt til bestillerne og få forslag til konkrete forbedringer.

| Køreplanlægning | | Meget tilfreds/Tilfreds | Utilfreds/Meget utilfreds | Ved ikke |
|--|----------------|-------------------------|---------------------------|----------|
| 3. Midttrafiks inddragelse af bestillerens ønsker i køreplanlægningen | Buskørsel | 85 % | 5 % | 10 % |
| | Handicapkørsel | 50 % | | 50 % |
| 4. Den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. køreplanlægningen | Buskørsel | 80 % | 5 % | 15 % |
| | Handicapkørsel | 42 % | | 57 % |

Buskørsel:

- Man skal arbejde mere med flexkørsel i de tyndtbefolkede områder. Måske inddrage kommunerne i tanker og planlægning om udvikling af områderne (Holstebro)
- Der er behov for fokus på kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, evt. med øget koordinering med flexkur (Ikast-Brande)
- Samlet køreplanlægning, passagertællinger (Silkeborg)

| Udbud | | Meget tilfreds/Tilfreds | Utilfreds/Meget utilfreds | Ved ikke |
|--|----------------|-------------------------|---------------------------|----------|
| 5. Midttrafiks rådgivning og faglighed i udbudsprocessen | Buskørsel | 60 % | 5 % | 35 % |
| | Handicapkørsel | 29 % | 7 % | 64 % |

| Markedsføring | | Meget tilfreds/Tilfreds | Utilfreds/Meget utilfreds | Ved ikke |
|---|----------------|-------------------------|---------------------------|----------|
| 6. Kvaliteten af Midttrafiks produkt markedsføring | Buskørsel | 60 % | 10 % | 30 % |
| | Handicapkørsel | 50 % | | 50 % |
| 7. Den faglige sparring og rådgivning generelt fra Midttrafik, ved indførelsen af nye produkter | Buskørsel | 65 % | 10 % | 25 % |
| | Handicapkørsel | 36 % | 14 % | 50 % |

Buskørsel:

- For lidt specifik lokal markedsføring (Randers)

Direktionens bemærkninger:

Norrdjurs og Ringkøbing-Skjern Kommuner er utilfredse med den faglige sparring og rådgivning vedr. indførelse af nye produkter, vedr. handicapkørsel. De to bestillere vil blive kontaktet med henblik på at få konkrete eksempler på, hvor rådgivningen har været utilfredsstillende og, hvordan den kan forbedres.

| Generelt | | Meget tilfreds/Tilfreds | Utilfreds/Meget utilfreds | Ved ikke |
|--|----------------|-------------------------|---------------------------|----------|
| 8. Midttrafiks evne til at fremskaffe dokumentation på bestillerens opfordring | Buskørsel | 75 % | 15 % | 10 % |
| | Handicapkørsel | 71 % | 7 % | 21 % |
| 9. Midttrafiks rådgivning vedr. udvikling af den kollektive trafik | Buskørsel | 65 % | 15 % | 20 % |
| | Handicapkørsel | 50 % | 14 % | 36 % |
| 10. Midttrafiks generelle tilbud til buskunderne | Buskørsel | 60 % | 10 % | 30 % |
| | Handicapkørsel | 50 % | 14 % | 36 % |
| Midttrafiks generelle tilbud til flextrafik kunderne | | | | |
| 11. Midttrafiks omdømme | Buskørsel | 40 % | 15 % | 45 % |
| | Handicapkørsel | 86 % | - | 14 % |

Buskørsel:

- Kunne læse i avisen om en nedgang. Ville gerne have vidst det senest samtidig med pressen (Norrdjurs)
- Dialog med bestillerne (Silkeborg)
- Useriøst at bruge analyseinstitut i stedet for at lytte til os, tage os alvorligt og snakke direkte under 4 øjne (Silkeborg)

- Fortsæt det tætte samarbejde.
- Man skal være mere tydelig i visioner og turde udfordre kommunerne (Syddjurs)
- Midttrafik skal blive mere tydelig i forbindelse med Letbanen. Ekspertes i kollektiv trafik i meget bred forstand (Syddjurs)
- Det var tungt at få moderne teknologi indført, usandsynligt langsomt. Sådan noget som realtidsinformation i busser og på stoppesteder (Viborg)
- Meget arbejde i sammenhængen bestillerne imellem, mere koordination (Randers)
- Det er vigtigt at få tidsfrister og deadlines til at fungere (Skive)

Handicapkørsel:

- Kommunebesøg, prøv at komme ud og se tingene i marken og gennemgå praksis (Horsens)
- Mere miljørigtige biler (Viborg)
- Bedre teknologiinformation (Viborg)

Direktionens bemærkninger:

3 bestillere (Favrskov, Silkeborg og Viborg) er utilfredse med rådgivningen vedr. udviklingen af den kollektive trafik (buskørsel). Dette er et indsatsområde.

2 bestillere (Ringkøbing-Skjern og Viborg) er utilfredse med rådgivningen vedr. udviklingen af den kollektive trafik (handicapkørsel). Dette er et indsatsområde.

I kommentarerne ses det at Silkeborg Kommune er utilfreds med denne undersøgelse, fremfor direkte dialog. Midttrafiks direktør vil tage et møde med direktøren fra Silkeborg for at sikre en fremtidig konstruktiv dialog.

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

| Dato | Journalnr | Sagsbehandler | e-mail | Telefon |
|-------------------|----------------|---------------|------------------|-----------------|
| 29. november 2011 | 1-15-0-77-3-10 | Sarah Mandrup | sm@midttrafik.dk | +45 87 40 82 31 |

Notat om undersøgelse af kundernes tilfredshed med bybusser 2011

Midttrafik gennemførte en kundetilfredshedsundersøgelse i ugerne 37-38 i 3 bybusbyer. Undersøgelsens formål var at dokumentere bybuskundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafikks område på en række forskellige målepunkter og i forhold til en række baggrundsvARIABLE (køn, alder, formål med rejsen osv.). Undersøgelsen omfattede Herning, Skive og Holstebro.

9. september 2011 blev resultaterne fra Midttrafikks kundeundersøgelse fra bl.a. bybusbyerne Viborg, Randers, Horsens og Aarhus præsenteret for Bestyrelsen.

På en tilfredshedsskala fra "Meget tilfreds", "tilfreds", "utilfreds", "meget utilfreds", er den samlede tilfredshed på 90 % for de 6 bybusbyer. Aarhus regnes ikke med i tallene for de 6 bybusbyer, da dette ville skabe en u hensigtsmæssig høj vægtning af disse resultater grundet det relativ høje antal køreplantimer blandt bybusserne i Aarhus. Det er således antal køreplantimer der ligger til grund for vægtningen af resultaterne.

Der er generelt mest tilfredshed med "tryghed i bussen". Der er mindst tilfredshed med prisen og information i bussen (om næste stop).

Overordnet set er tilfredsheden meget høj på størstedelen af målepunkterne.

På baggrund af undersøgelsens resultater planlægger administrationen konkrete tiltag. Forslag til sådanne tiltag vil løbende blive forelagt Bestyrelsen

Undersøgelsen har til formål at dokumentere kundernes oplevede tilfredshed med busrejser i Midttrafikks område. Undersøgelsen skal desuden dokumentere en række demografiske forhold (kundernes køn og alder) samt baggrunden for kundernes anvendelse af den kollektive trafik (formål med rejse, rejsefrekvens og rejsetidspunkt).

Undersøgelsen er tilrettelagt således, at der i kundeundersøgelsen fra uge 21-22, der dækkede hele Midttrafikks område, regionale ruter, lokale ruter og 4 bybus byer, Aarhus, Horsens, Randers og Viborg, er lavet en opfølgning på de øvrige bybusbyer i uge 37-38. Det drejer sig om Herning, Skive og Holstebro. Silkeborg følger i februar 2012.

Undersøgelsen er gennemført som en spørgeskemaundersøgelse blandt kunderne i Midttrafikks busser. Der har været interviewere ude i busserne og ved stoppestederne. Undersøgelsen er foretaget i uge 37 og 38. Der er indhentet følgende antal besvarelser:

- Herning: 304
- Skive: 346
- Holstebro: 323

Kunderne er interviewet i forbindelse med en rejse, og udvalgt tilfældigt. Der er blevet interviewet kunder i alderen 15 til +65 år.

Stikprøven for undersøgelsen er opbygget omkring følgende vægtning:

| By | Andel af køreplanstimer | Vægt |
|-----------|-------------------------|------|
| Herning | 19 % | 1,2 |
| Skive | 5 % | 0,3 |
| Holstebro | 8 % | 0,46 |
| Viborg | 14 % | 0,82 |
| Randers | 35 % | 2,1 |
| Horsens | 19 % | 1,15 |

Stikprøven har været inddelt i to dagsbånd og 3 tidsbånd for at give et repræsentativt billede:

| Fordelingsnøgle på dagsniveau | Andel i % | Antal skemaer |
|-------------------------------|-----------|---------------|
| Mandag-Fredag | 74 % | 222 |
| Lørdag-Søndag | 26 % | 78 |

Der er samlet på følgende tidsbånd:

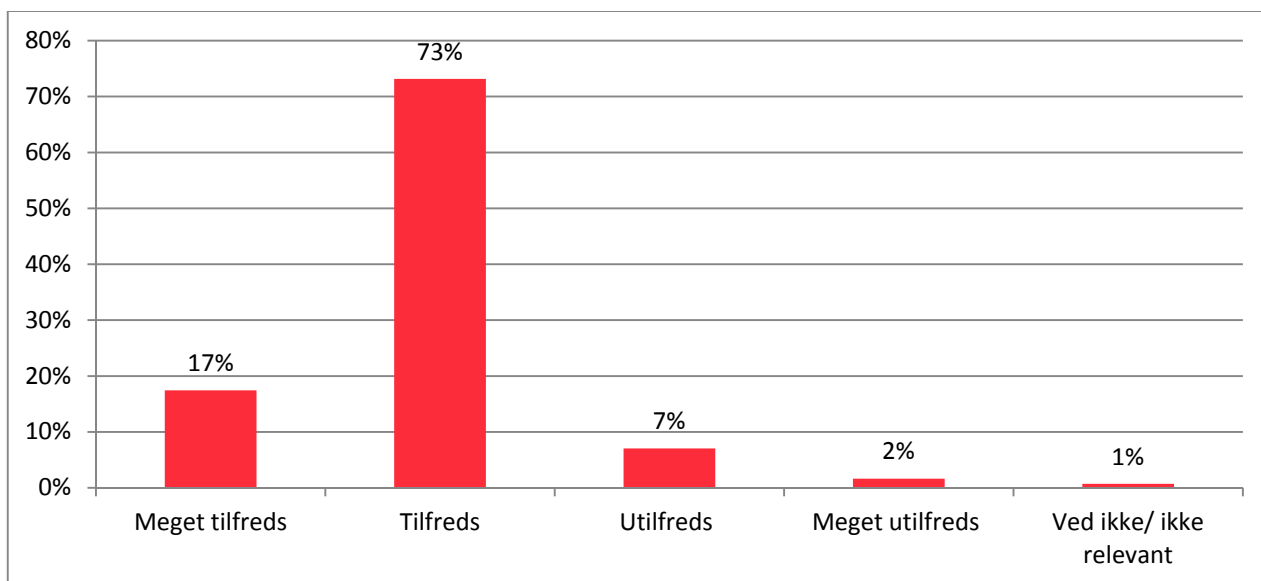
| Fordelingsnøgle på tidsniveau | Andel i % | Antal skemaer |
|-------------------------------|-----------|---------------|
| Morgenmyldretid | 24 % | 72 |
| Eftermiddagsmyldretid | 33 % | 99 |
| Øvrig tid | 43 % | 129 |

Kunderne er blevet spurgt til deres tilfredshed med 17 forskellige områder, der tilsammen dækker en række hovedområder, der erfaringsmæssigt har betydning for kundernes oplevelse. Det drejer sig om informationer før, under og efter rejsen, oplevelsen af rettidighed, oplevelsen af komfort og den generelle service. Herudover er der indsamlet oplysninger om køn, alder, rejsefrekvens samt formål og tidspunkt for rejsen.

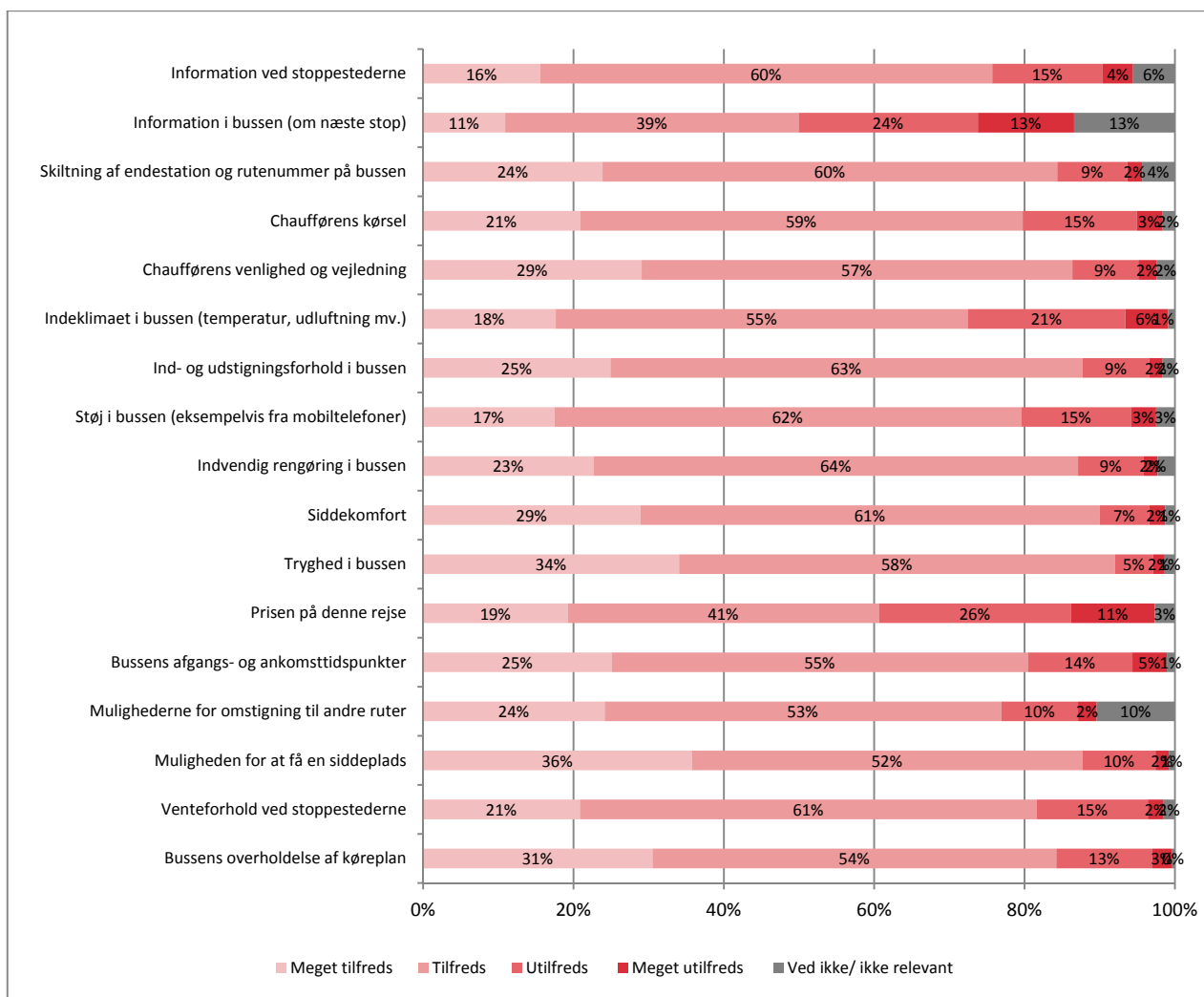
Med hensyn til tilfredshed, er der spurgt til kundernes oplevelser på en 5 punkts skala (Meget tilfreds, Tilfreds, Utilfreds, Meget utilfreds og ved ikke/ikke relevant).

Bybuskundernes samlede tilfredshed i de 6 bybusbyer, Randers, Viborg, Horsens, Herning, Skive og Holstebro (Aarhus er ikke medtaget her, da det vil skabe en u hensigtsmæssig høj vægtning af disse resultater grundet det relativ høje antal køreplantimer blandt bybusserne i Aarhus).

Den samlede tilfredshed i bybusserne i de seks byer

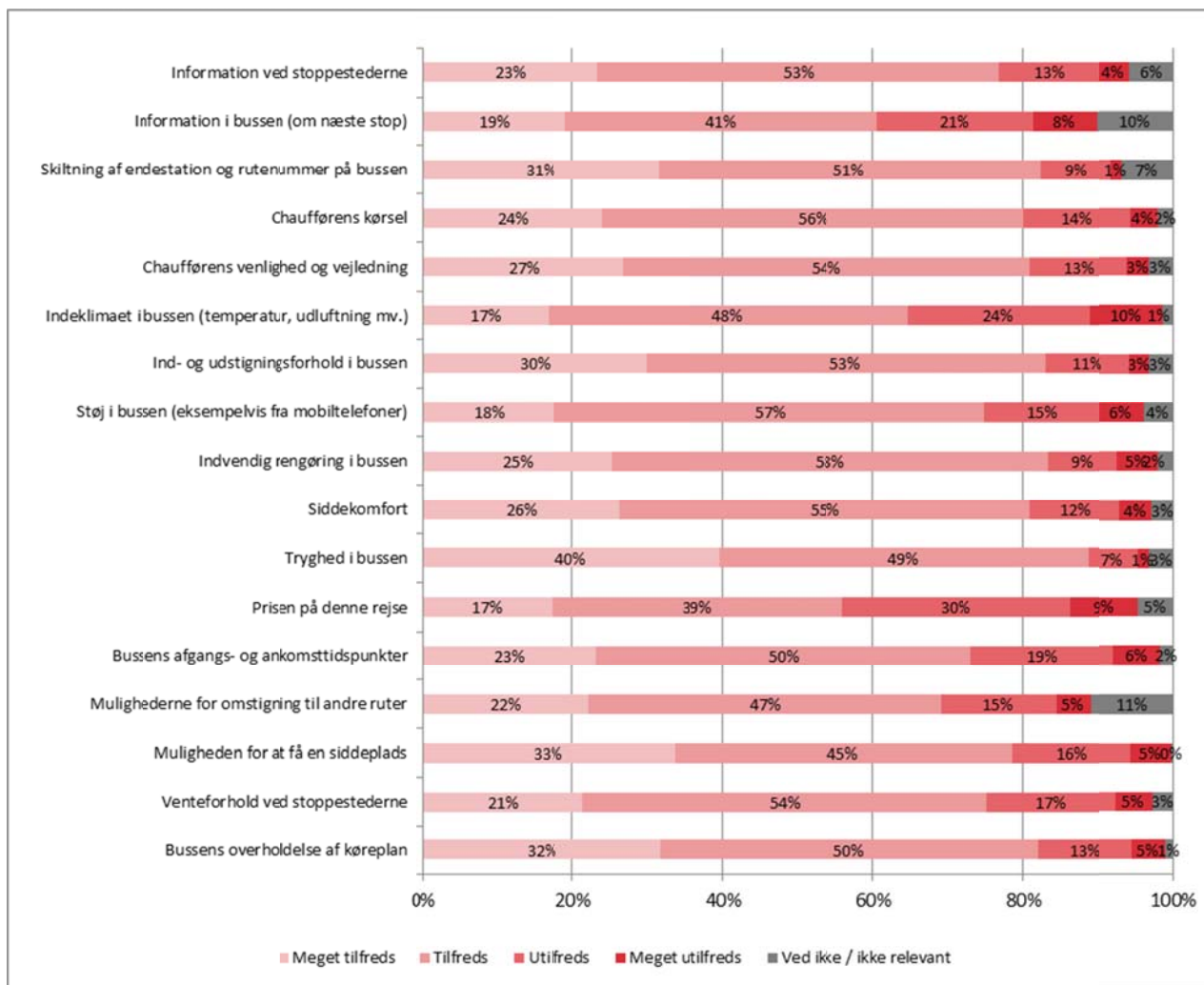


Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre i bybusserne i de seks byer

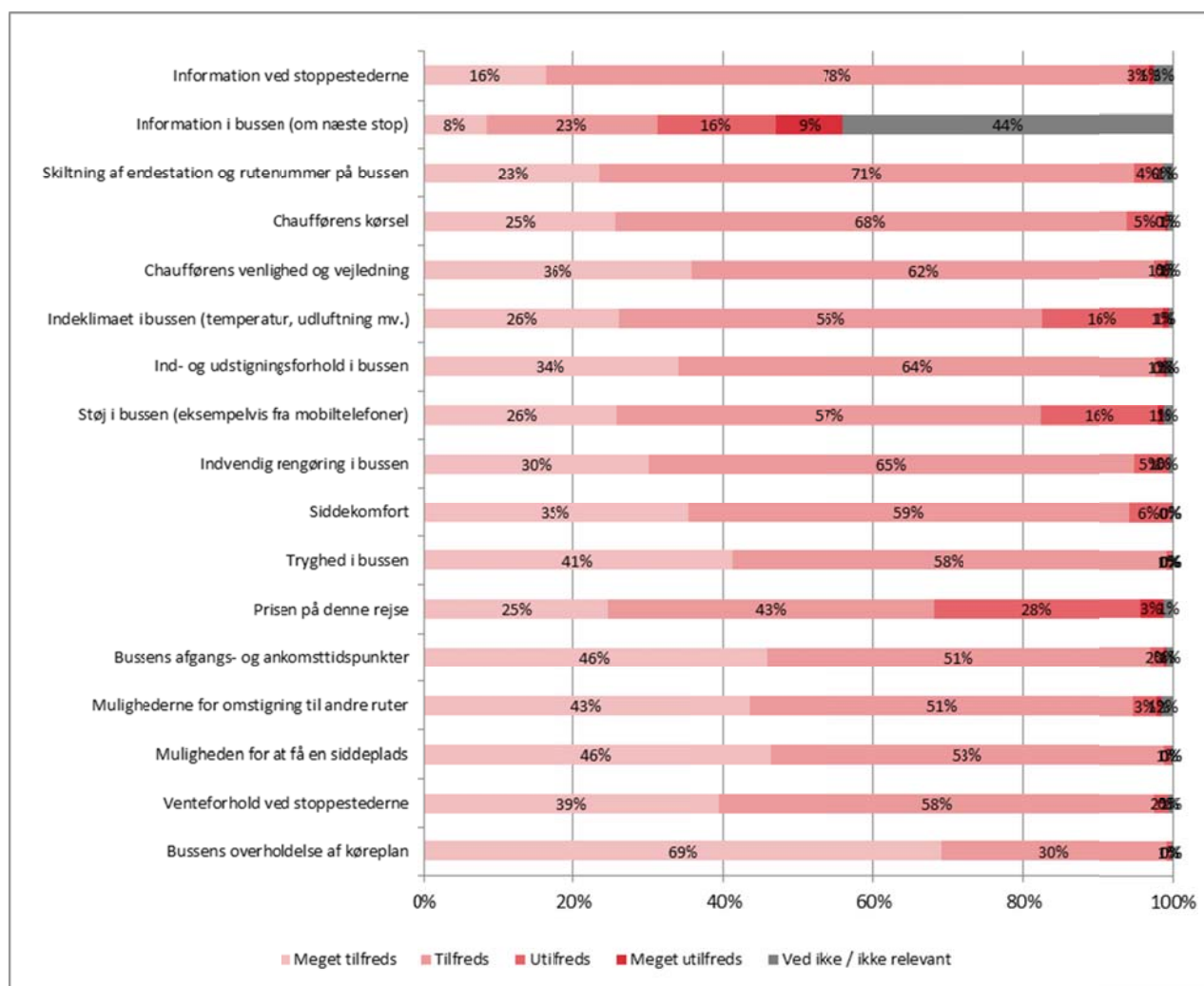


Bybuskundernes tilfredshed opdelt på de 3 bybusbyer, Herning, Skive og Holstebro

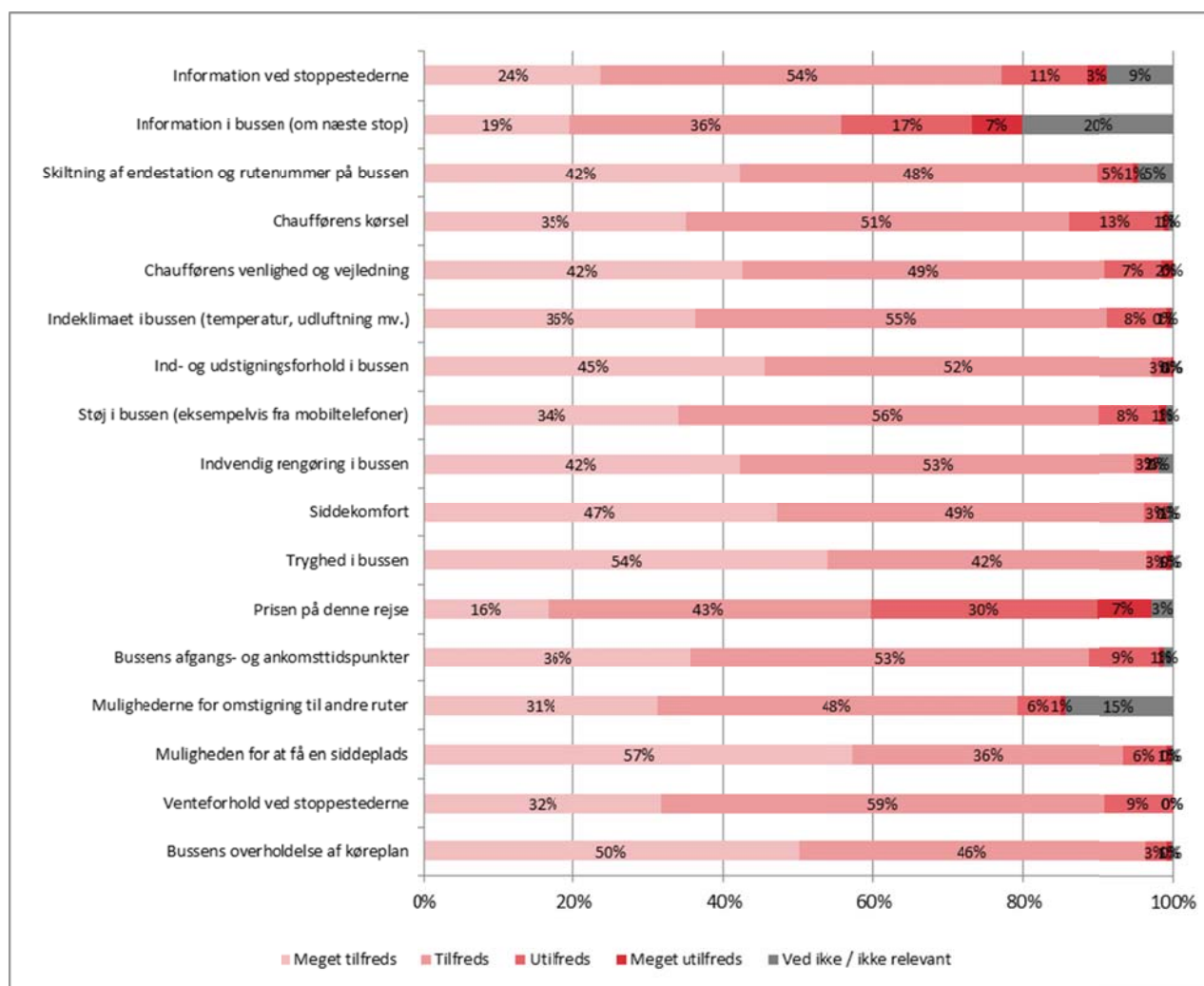
Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Herning



Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Skive



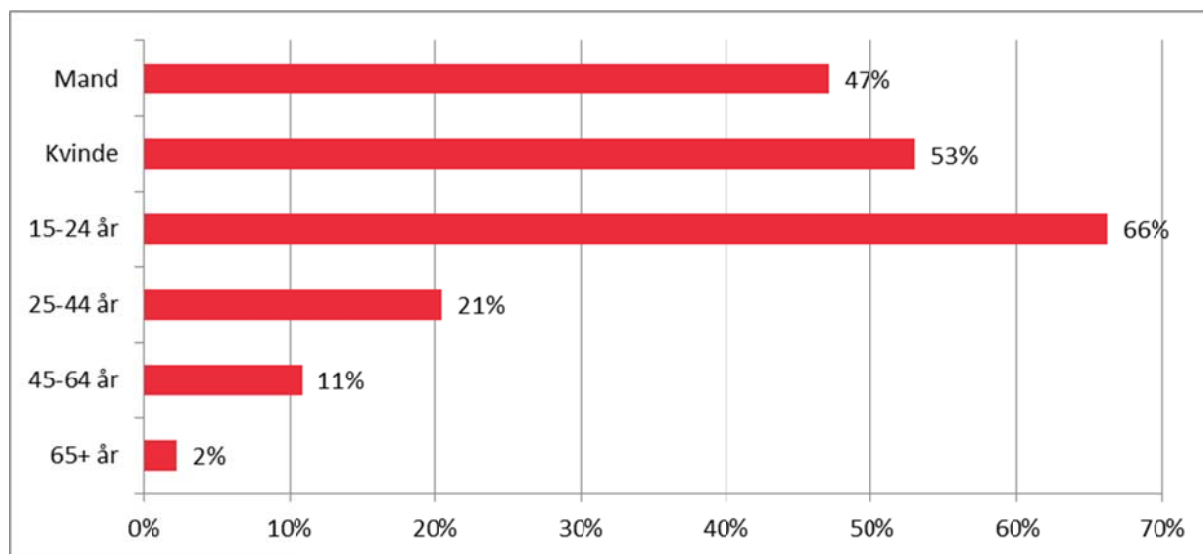
Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Holstebro



HERNING

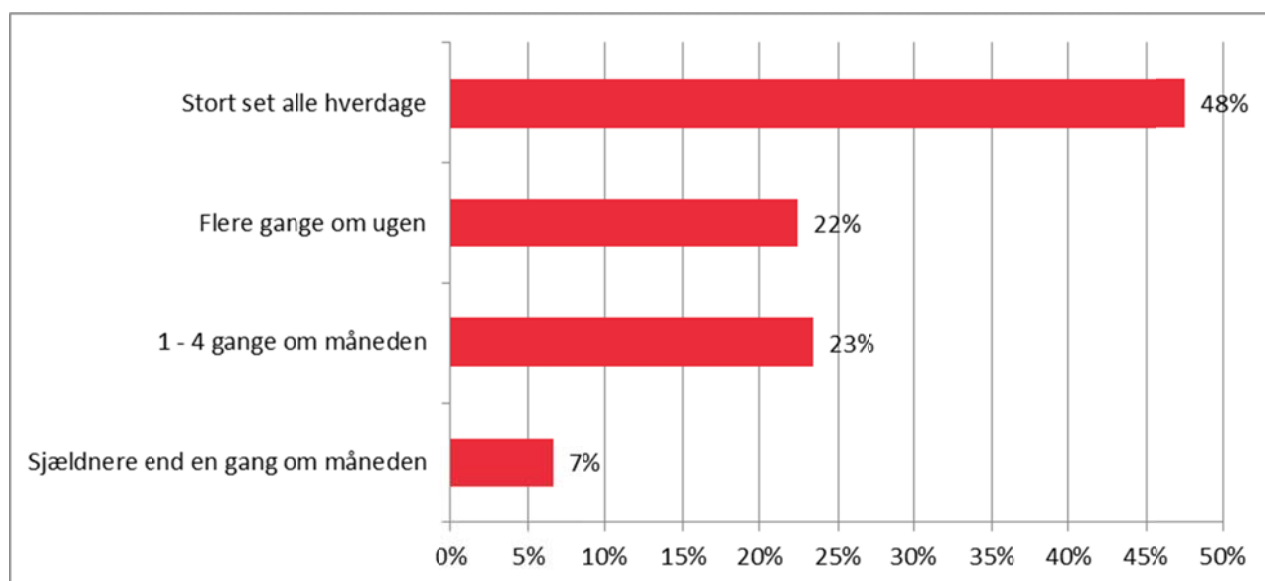
Nedenfor ses den demografiske fordeling af bybuskunderne i Herning. 66 % er mellem 15 og 24 år, mens kun 2 % er 65 år eller derover, hvilket betyder at bybuskunder i Herning generelt set er yngre end andre bybuskunder.

Demografi blandt bybuskunder i Herning



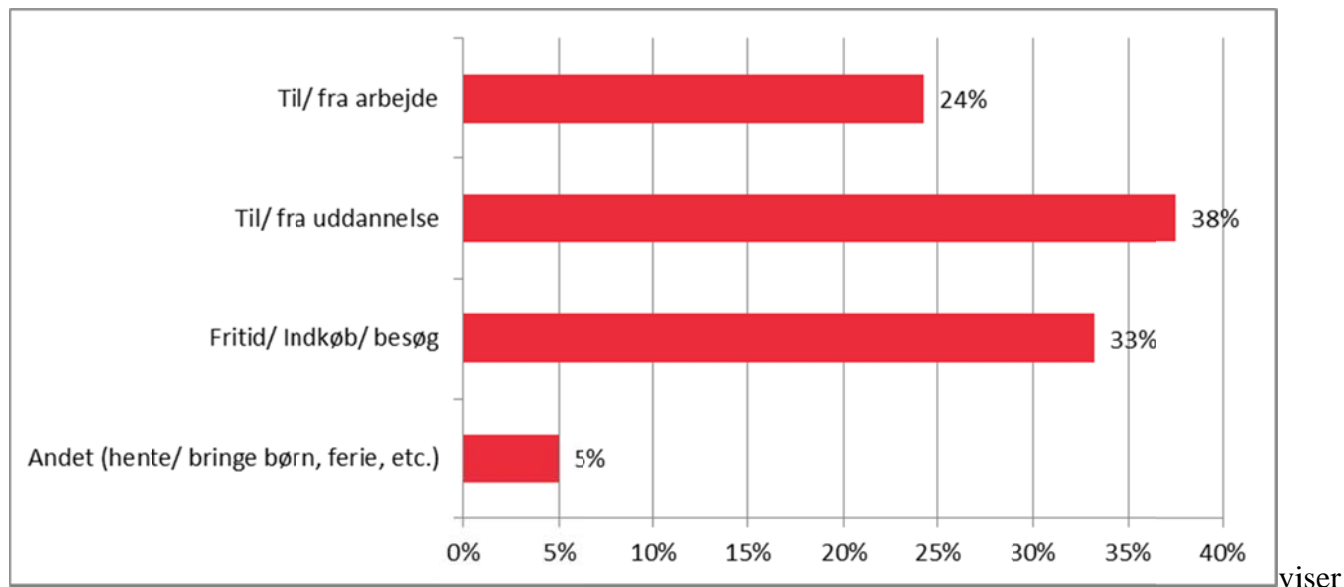
Som det fremgår af nedenstående figur, rejser knap halvdelen (48 %) af bybuskunderne i Herning på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 22 % rejser flere gange om ugen og 23 % rejser 1-4 gange om måneden. 7 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Herning



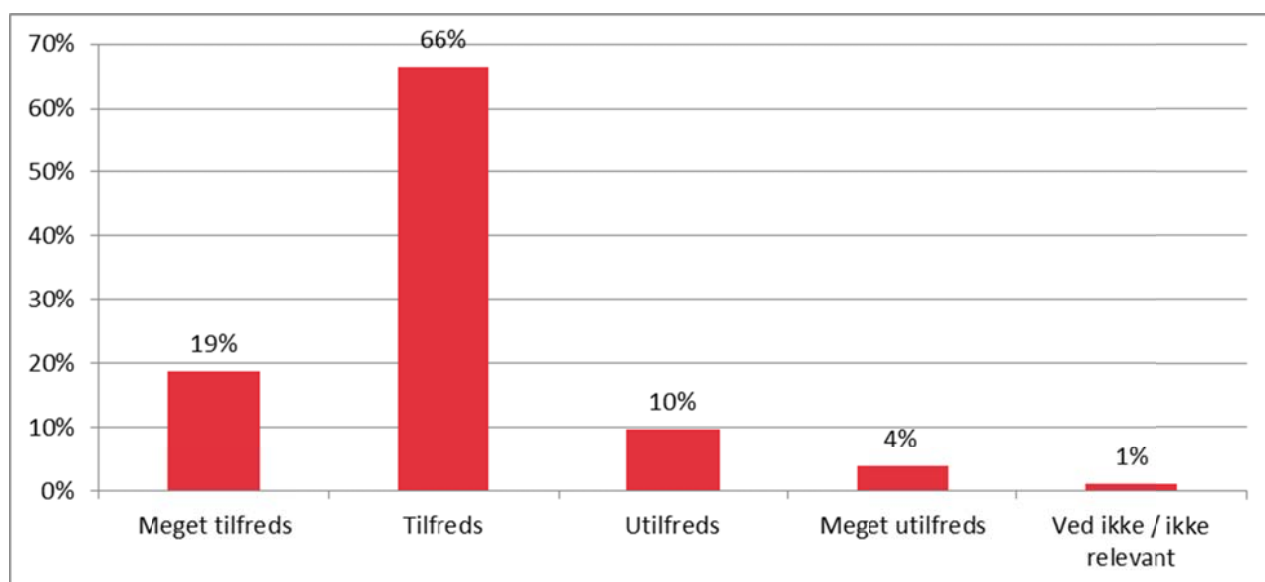
Kunderne i bybusserne i Herning benytter primært bybussen som transport til eller fra uddannelse. 38 % svarer, at de er på hjem til eller fra uddannelse, mens 33 % har taget bybussen i forbindelse med et fritidsærinde og 24 % på vej til eller fra arbejde.

Rejseformål blandt bybuskunderne i Herning



Nedenstående figur viser den samlede tilfredshed blandt bybuskunderne i Herning. Som det fremgår, er 19 % meget tilfredse, mens 66 % er tilfredse. Tilfredsheden er således en anelse lavere i bybusserne i Herning end den samlede tilfredshed i bybusserne i de seks byer, hvor tilsvarende andele udgør henholdsvis 17 % og 73 %.

Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Herning

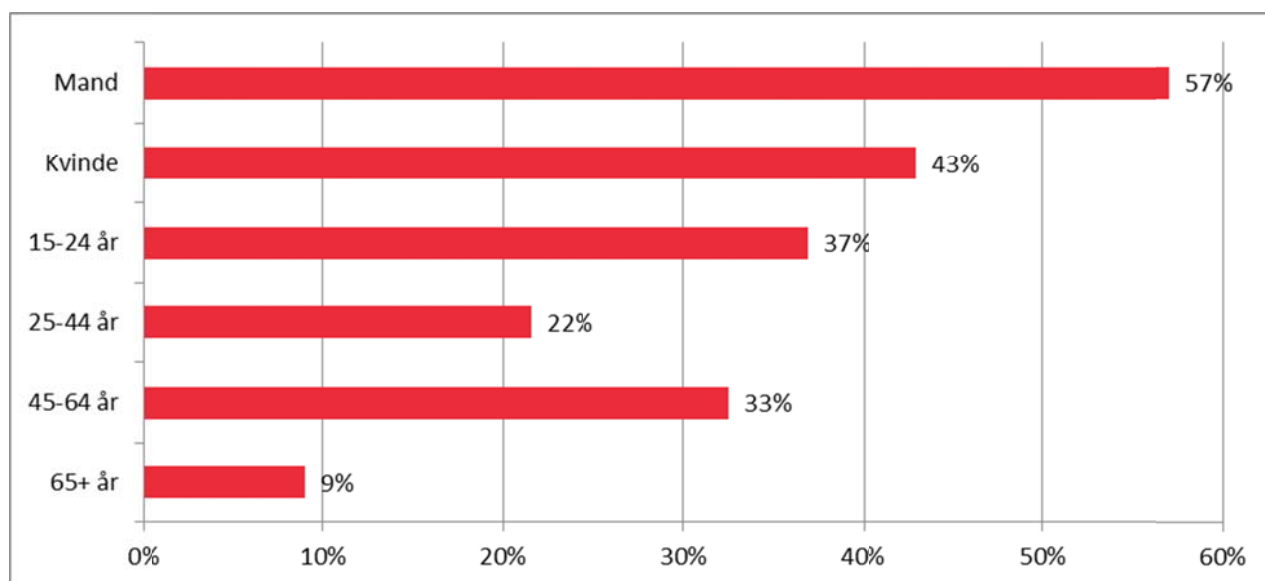


SKIVE

Nedenstående figur viser køns- og aldersfordelingen blandt bybuskunder i Skive. Som det fremgår, er 57 % mænd og 43 % kvinder, hvilket afviger fra det overordnede billede, hvor størstedelen af bybuskunderne – svarende til 61 % - er kvinder.

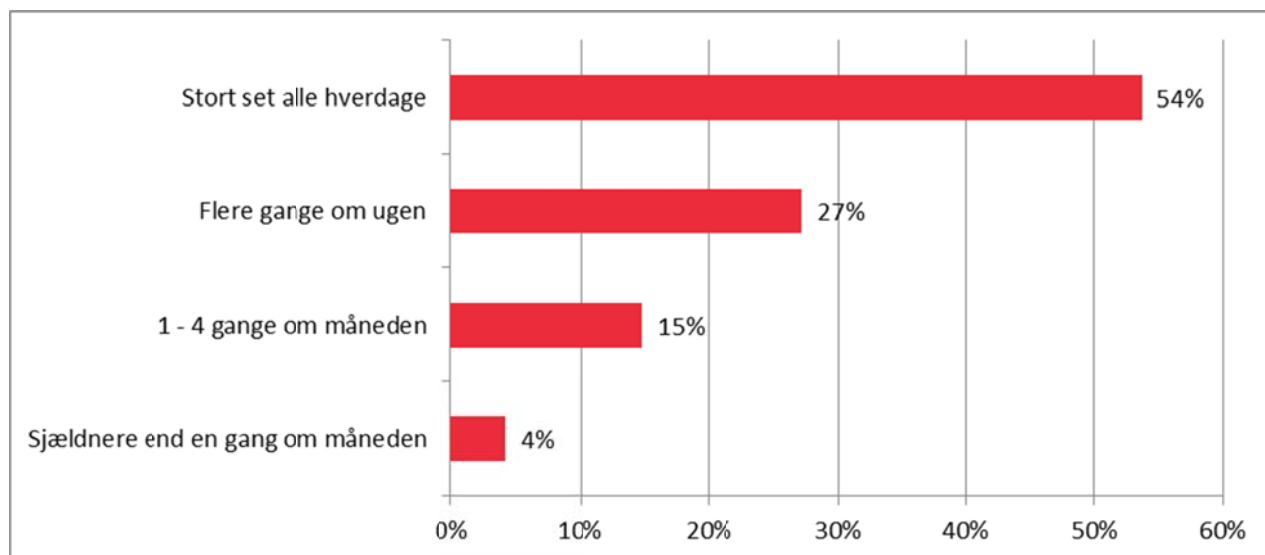
Ydermere udgør kunder i alderen 45-64 år en betragtelig større andel i Skive end i de seks byer samlet set. 33 % af bybuskunderne i Skive er mellem 45 og 64 år, mens samme andel udgør 18 %, hvis man ser på aldersfordelingen i bybusserne i alle seks byer. Blandt de resterende bybuskunder i Skive er 37 % mellem 15 og 24 år, 22 % er mellem 25 og 44 år og 9 % er 65 år eller derover.

Demografi blandt bybuskunder i Skive



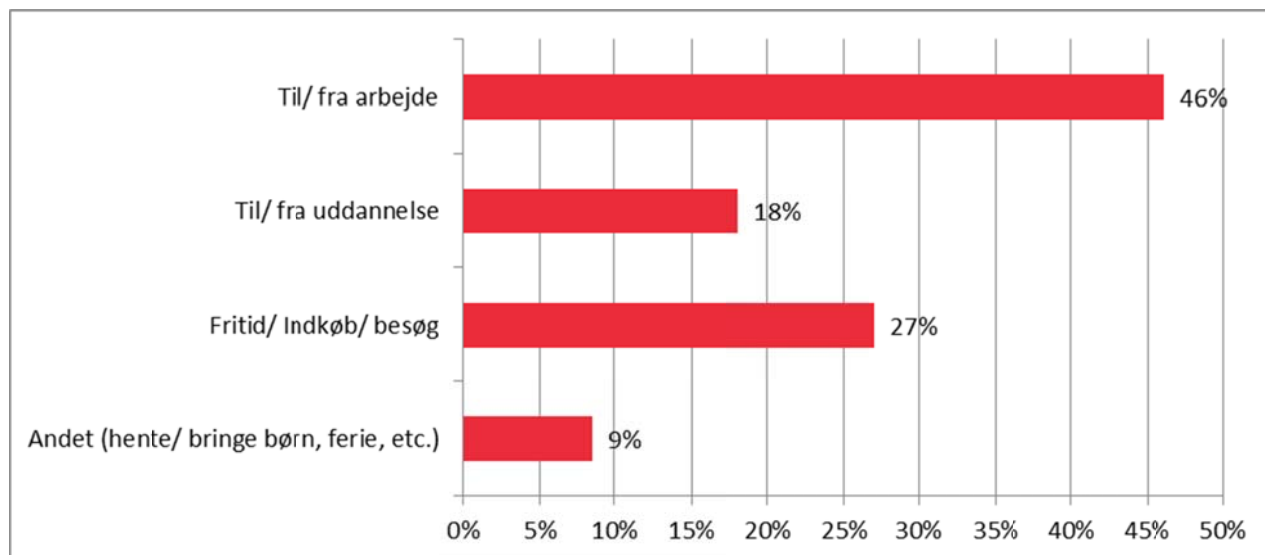
Som det fremgår af nedenstående figur, rejser knap halvdelen (54 %) af bybuskunderne på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 27 % rejser flere gange om ugen og 15 % rejser 1-4 gange om måneden. 6 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Skive



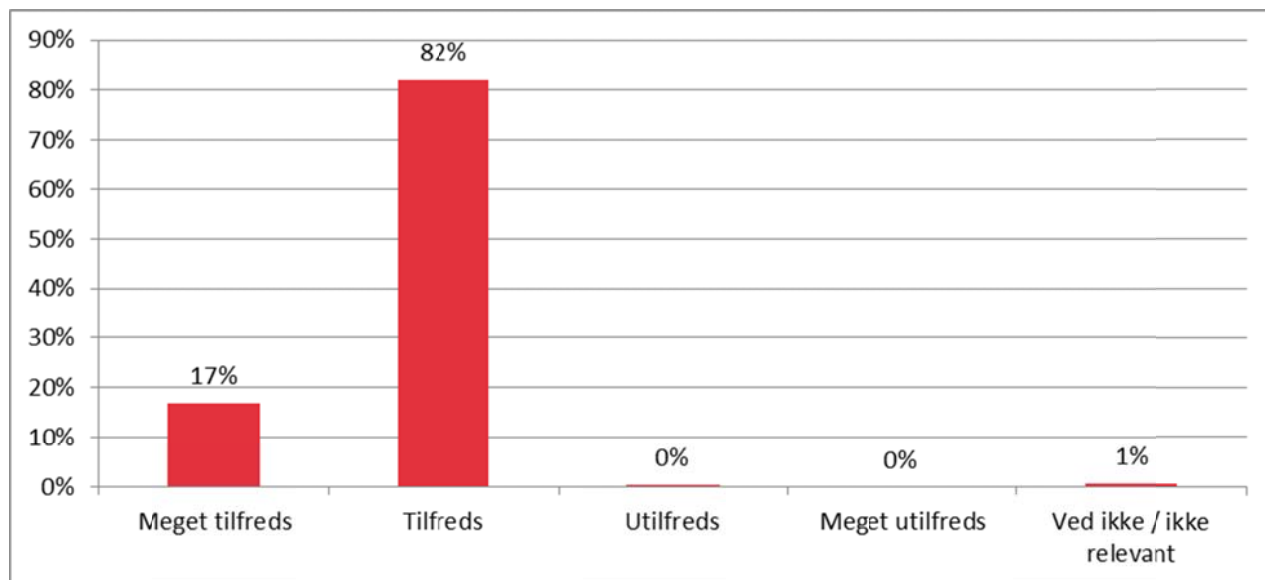
Som det fremgår af nedenstående figur, benyttes bybusserne i Skive i overvejende grad af kunder på vej til eller fra arbejde. 46 % hører under denne kategori, mens 18 % er på vej til eller fra uddannelse. 27 % benytter bybussen i forbindelse med fritidsærinde og 9 % benytter bybussen i forbindelse med andre ærinde ("Andet").

Rejseformål blandt bybuskunderne i Skive



Som det ses af nedenstående figur er tilfredsheden blandt bybuskunderne i Skive rigtig flot. 17 % er meget tilfredse, mens 82 % er tilfredse. Dermed er andelen af tilfredse og meget tilfredse samlet set ni procentpoint større end resultatet for de seks byer samlet.

Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Skive

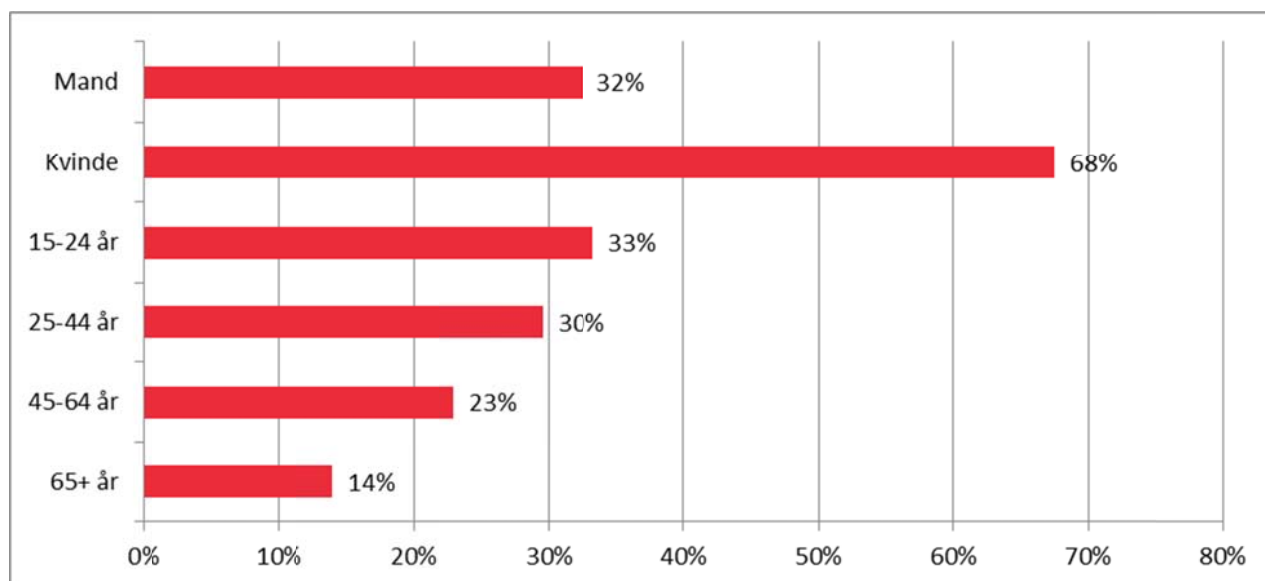


HOLSTEBRO

Som nedenstående figur illustrerer, er 68 % af bybuskunderne i Holstebro er kvinder, mens 32 % er mænd. Fordelingen afviger således fra den overordnede fordeling, hvor andelen af kvindelige kunder ikke var helt så stor.

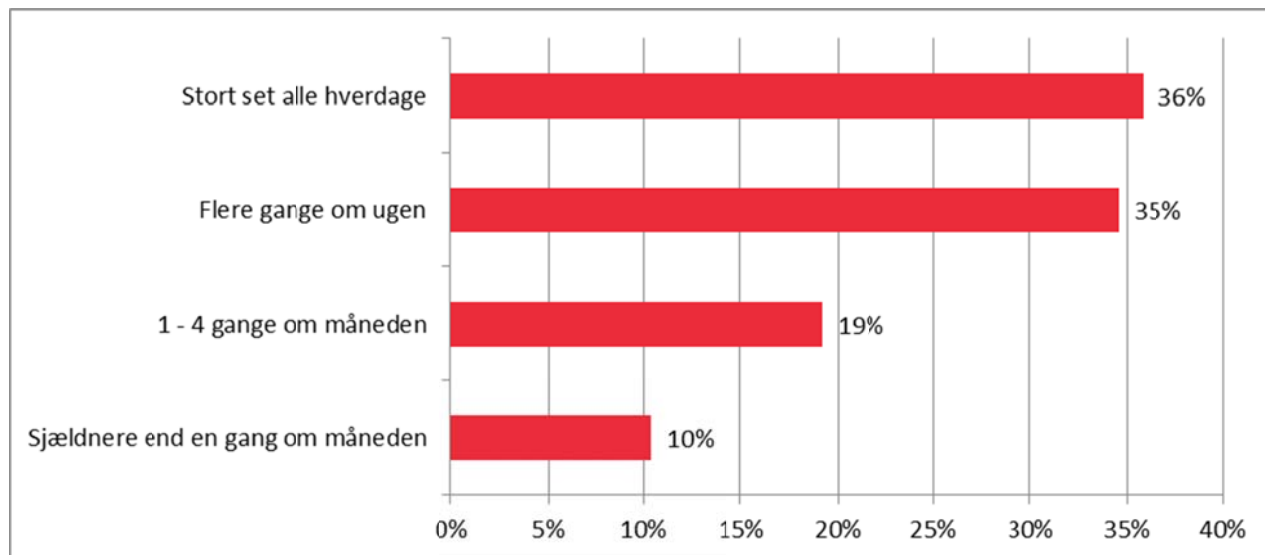
Derudover er kunderne i højere grad spredt aldersmæssigt. Hvor 44 % af bybuskunderne samlet set er mellem 15 og 24 år, er 33 % af bybuskunderne i Holstebro mellem 15 og 24 år, 30 % mellem 25 og 44 år, 23 % mellem 45 og 64 år og 14 % 65 år eller derover.

Demografi blandt bybuskunder i Holstebro



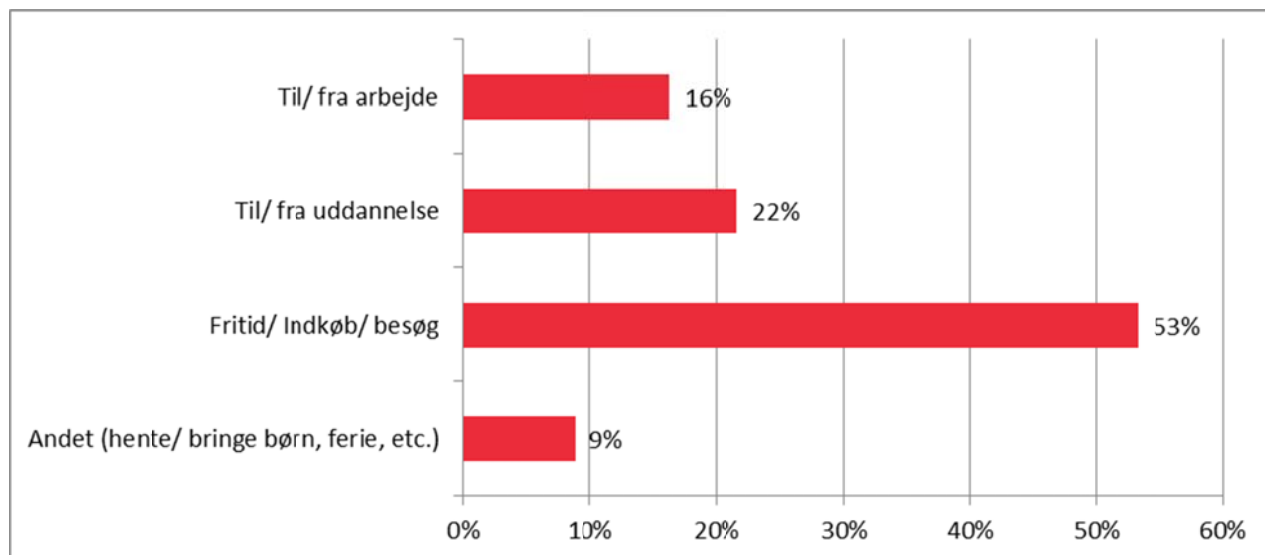
Nedenfor ses rejsefrekvensen blandt bybuskunder i Holstebro. 35 % rejser på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 35 % rejser flere gange om ugen og 19 % rejser 1-4 gange om måneden. 10 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Holstebro



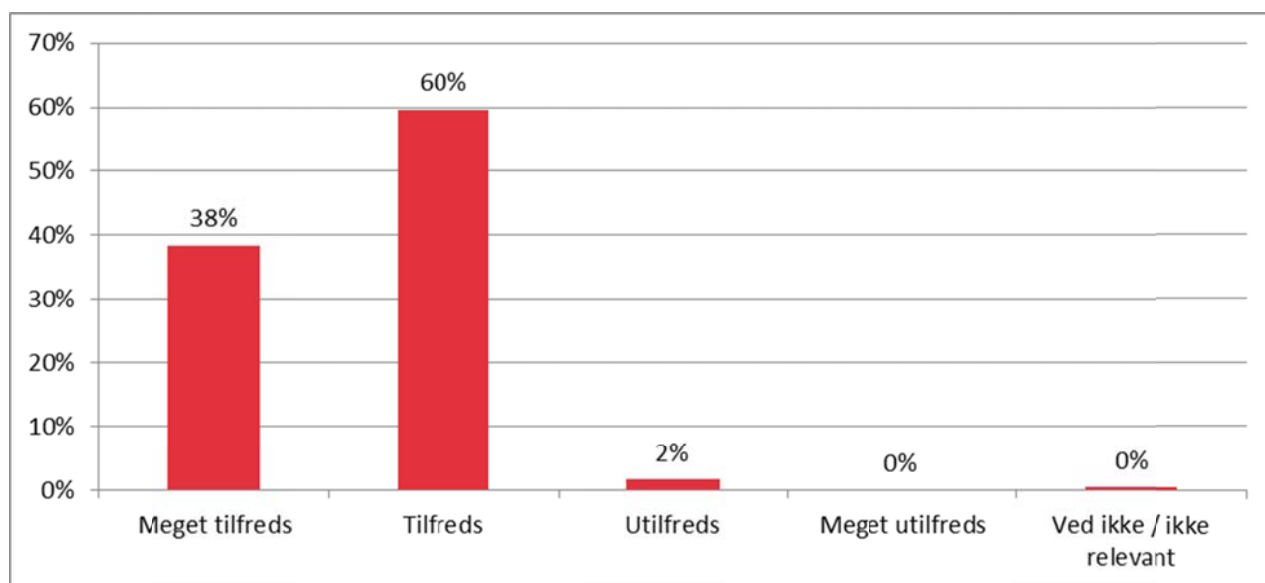
Som det fremgår af nedenstående figur, rejser over halvdelen (53 %) med bussen i forbindelse med fritidsrejser, mens 16 % og 22 % benytter bussen som transport til eller fra henholdsvis arbejde og uddannelse.

Rejseformål blandt bybuskunder i Holstebro



Figuren viser den samlede tilfredshed blandt bybuskunderne i Holstebro. Som det fremgår, er 38 % er meget tilfredse, mens 60 % er tilfredse. Andelen, der er meget tilfredse, er således over dobbelt så stor som andelen for bybuskunderne samlet (17 %), mens andelen af tilfredse er tretten procentpoint mindre (73 %). Samlet set er bybuskunderne i Holstebro således mere tilfredse end tilfældet for bybuskunderne samlet.

Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Holstebro



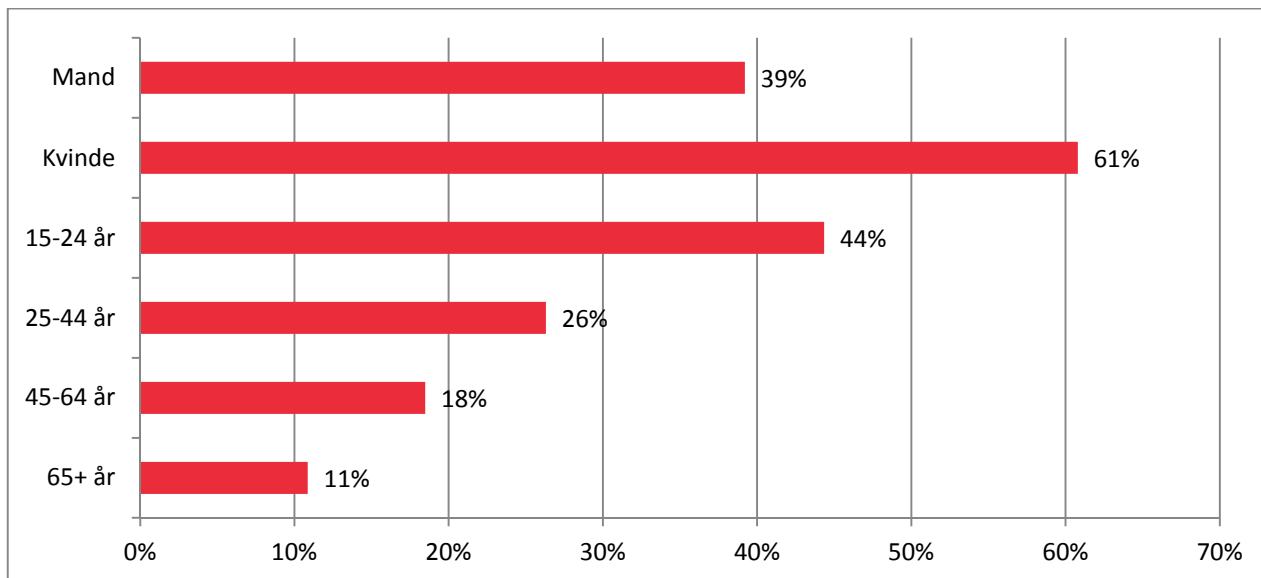
RESPONDENTFORDELING & TILFREDSHED

I dette afsnit gennemgås respondentfordelingen på de demografiske variable køn og alder, rejsefrekvens og rejseformål i bybusserne i de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens, samlet set med henblik på at give et indblik i kundefordelingen i bybusserne. Ydermere opdeles tilfredsheden i forhold til kundefordeling for således at undersøge, hvorvidt de forskellige kundegrupper afviger fra hinanden i forhold til deres overordnede tilfredshed såvel som tilfredsheden med de 17 tilfredshedsparametre.

DEMOGRAFI

Som nedenstående figur illustrerer, er størstedelen af bybuskunderne mellem 15 og 24 år. 44 % falder under denne alderskategori, mens kun 11 % er 65 år eller derover. Som det også fremgår af figuren, er der flest kvinder i bussen (61 %).

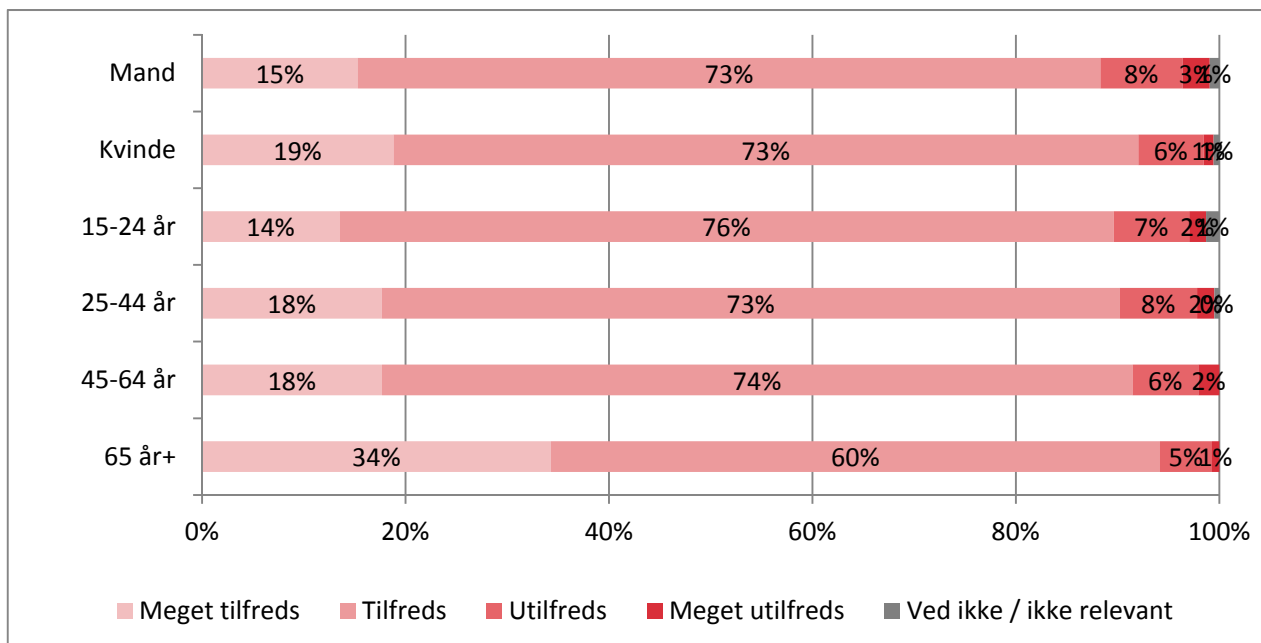
Demografi blandt bybuskunder



Nedenstående figur viser den samlede tilfredshed blandt mænd og kvinder samt blandt de fire aldersgrupper. Som det fremgår, er de kvindelige bybuskunder mere tilfredse end de mandlige. 92 % af kvinderne svarer, at de er tilfredse eller meget tilfredse, mens samme andel udgør 88 % blandt mændene.

Rettes fokus mod alder, ses det, at Midttrafiks ældste kunder er lidt mere tilfredse end deres yngre medpassagerer. 94 % i alderen 65 år eller derover er meget tilfredse eller tilfredse, mens samme andel udgør 90 – 92 % blandt de tre resterende aldersgrupper.

Den samlede tilfredshed fordelt på køn og alder



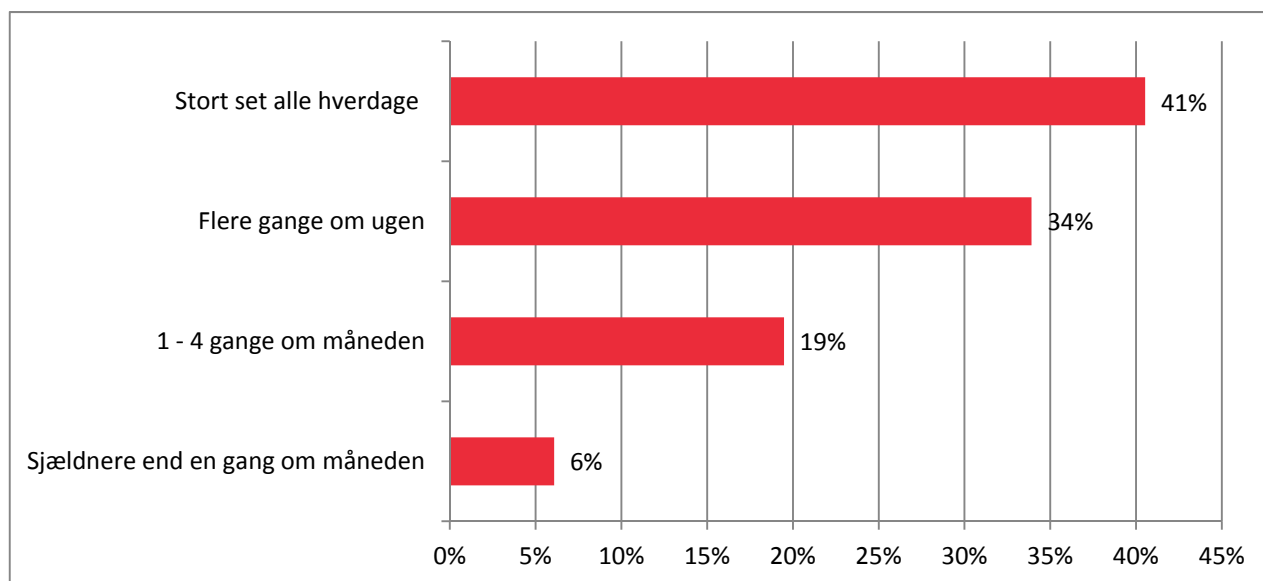
Ved kryds på tilfredshedsparametrene og alder og køn, ses det, at den samlede andel af tilfredse og meget tilfredse kunder i alderen 65 år eller derover afviger fra tilfældet blandt de tre resterende aldersgrupper på flere punkter. De ældste kunder er eksempelvis væsentlig mere tilfredse med prisen på den pågældende rejse, indeklimaet i bussen, bussens overholdelse af køreplan, mulighederne for omstigning til andre ruter og chaufførens venlighed og vejledning end deres yngre medpassagerer.

Gældende for mandlige og kvindelige kunder, såvel som kunderne i de tre yngste aldersgrupper, er, at der samlet set er størst tilfredshed med trygheden i bussen og størst utilfredshed med prisen på den pågældende rejse og information i bussen (om næste stop). Mændene er dog lidt mere tilfredse med begge parametre end kvinderne, ligesom andelen, der er tilfreds eller meget tilfreds med prisen på den pågældende rejse og informationen i bussen, stiger, jo ældre kunderne er.

REJSEFREKVENNS

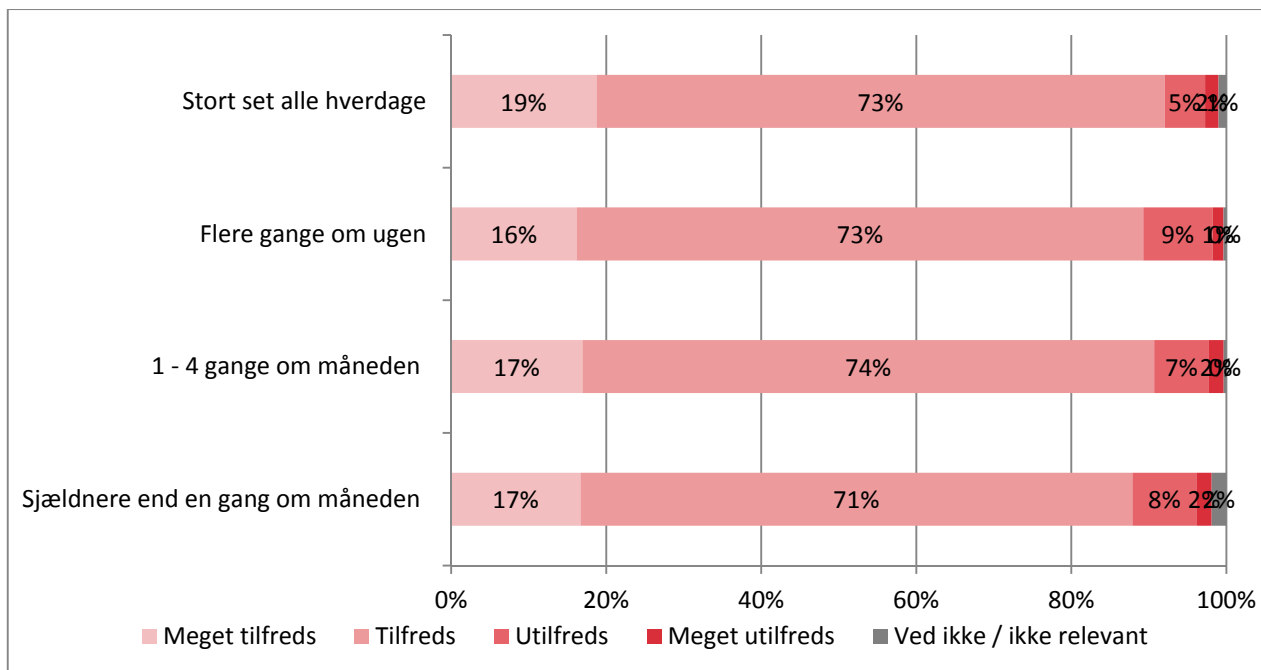
Som det fremgår af nedenstående figur, rejser 41 % af bybuskunderne på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 34 % rejser flere gange om ugen og 19 % rejser 1-4 gange om måneden. 6 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Rejsefrekvens blandt bybuskunder



Nedenfor ses den samlede tilfredshed opdelt på rejsefrekvens. Som figuren illustrerer, er der ikke forskel på tilfredsheden blandt disse fire grupper, om end den samlede andel tilfredse (meget tilfredse og tilfredse) er størst blandt højfrekvens-rejsende (92 % mod 88-91 % blandt de tre resterende grupper).

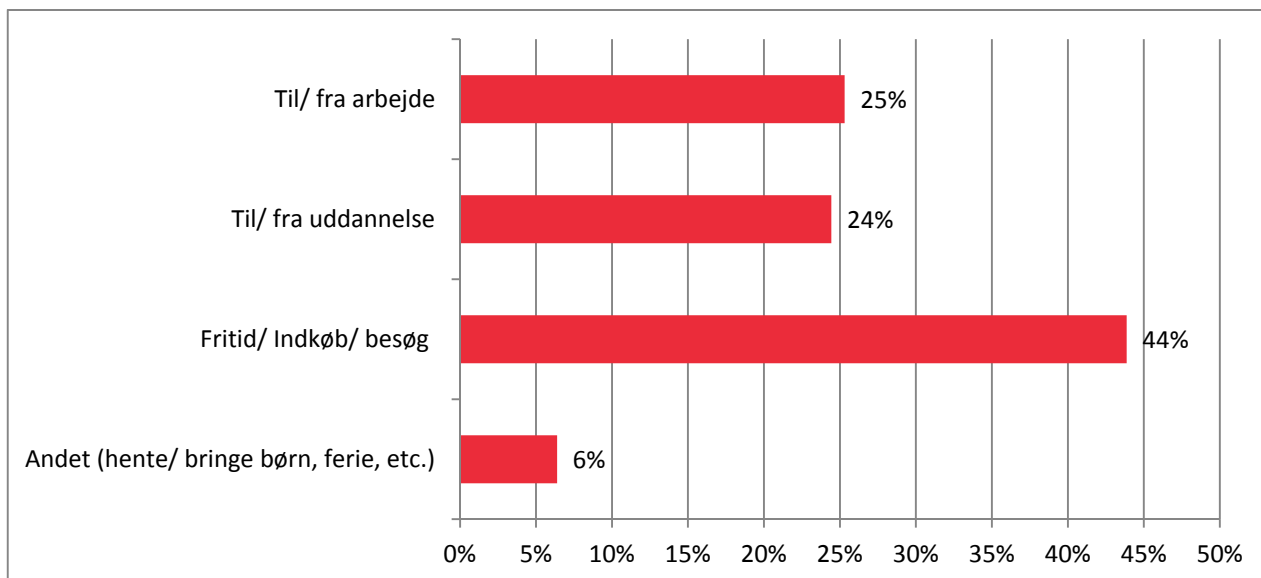
Den samlede tilfredshed fordelt på rejsefrekvens



REJSEFORMÅL

Figuren viser bybuskundernes rejseformål. Figuren viser, at størstedelen af kunderne benytter bybusserne i forbindelse med fritidsærinde (44 %), men en stor del anvender også bybussen i forbindelse med transport til eller fra arbejde (25 %) eller uddannelse (24 %).

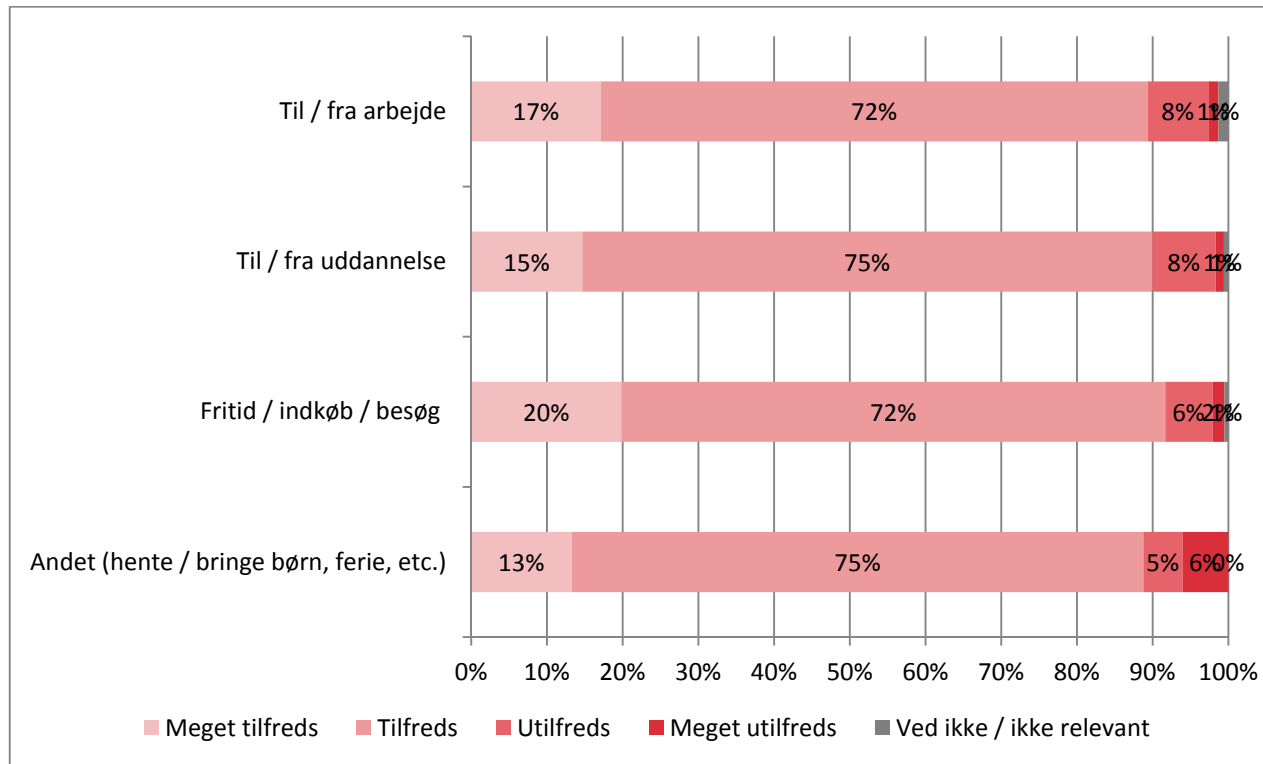
Rejseformål blandt bybuskunder



Som figuren nedenfor illustrerer, er der ikke forskel på den samlede tilfredshed på tværs af kunderne med forskellige rejseformål. 20 % af de kunder, der benytter bybusserne i forbindelse med

fritid, indkøb eller besøg, er meget tilfredse og 72 % er tilfredse. Dermed er andelen af tilfredse kunder lidt større blandt denne kundegruppe end blandt de tre resterende kundegrupper, hvor samme samlede andel udgør 88-90 %.

Den samlede tilfredshed fordelt på rejseformål



Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 1**

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato

25. november 2011

Journalnummer

1-7-1-10

Kontaktperson

Danni Giørtz-Jørgensen

Mail

dgj@midttrafik.dk

Direkte telefon

8740 8204

Hørings svar vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane

Midttrafik hilser aftalen om etablering af Aarhus Letbane og fremsættelsen af forslag til lov om Aarhus Letbane velkommen.

Midttrafik finder det tilfredsstillende, at trafikskabet ifølge lovforslaget er repræsenteret med et medlem af bestyrelsen i Aarhus Letbane I/S.

Med henblik på at opnå et succesfuldt og økonomisk bæredygtigt projekt er det vigtigt, at letbanen bliver en integreret del af Midttrafik's udbud af kollektiv trafik i Aarhusområdet.

Midttrafik finder det derfor vigtigt og tilfredsstillende, at lovforslaget åbner for, at Midttrafik kan varetage de trafikskabsopgaver, der er knyttet til fremtidig planlægning og drift af letbanen. Det er Midttrafik's opfattelse, at disse opgaver ud fra en kunde- og planlægningsvinkel mest effektivt varetages af Midttrafik.

Venlig hilsen

Arne Lægaard
Bestyrelsesformand, Midttrafik

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 2**

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

25. november 2011

Vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane

Letbanesamarbejdet i Østjylland, som er et samarbejde mellem Region Midtjylland, Aarhus, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg og Odder Kommuner, har med tilfredshed noteret, at der nu er indgået en aftale mellem staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland om realisering af letbanens første etape. Dermed er der taget et historisk skridt med henblik på at styrke den kollektive trafiks rolle i Østjylland.

Som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger, er der fra lokal side planer om at udvide letbanen. Der er i den forbindelse udarbejdet en såkaldt fase 1-undersøgelse om planlagte efterfølgende etaper. Undersøgelsesrapporten er i oktober 2011 fremsendt til Transportministeriet.

Letbanesamarbejdets parter er derfor optaget af, at mulighederne for senere udvidelser af letbanen indgår, når der træffes beslutninger, i forbindelse med anlæg af første etape af letbanen, der kan have betydning for den fremtidige udbygning og drift af letbanen i Østjylland.

Vi vil derfor opfordre til, at der i processen omkring anlægget af etape 1 er en dialog med Letbanesamarbejdet og dets parter omkring spørgsmål, der kan have betydning for den videre udbygning af letbanen.

Med venlig hilsen

Mads Nikolajsen
formand for Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe

Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe har følgende medlemmer:

Bjarne Schmidt Nielsen, medlem, regionsrådet, Region Midtjylland
Elvin J. Hansen, borgmester, Odder Kommune
Frank Borch-Olsen, formand, Vej- og Trafikudvalget, Silkeborg Kommune
Jan Petersen, borgmester, Norddjurs Kommune
Jørgen Gaarde, borgmester, Skanderborg Kommune
Kirstine Bille, borgmester, Syddjurs Kommune
Laura Hay, rådmand, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune
Mads Nikolajsen, næstformand, Midttrafik
Malte Larsen, næstformand, Teknik- og Miljøudvalget, Randers Kommune
Niels Borring, borgmester, Favrskov Kommune
Arne Lægaard, formand, Midttrafik

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 3**

28. november 2011

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Høringssvar vedr. Forslag til lov om Aarhus Letbane

Transportministeriet har den 7. november fremsendt Udkast til Forslag til lov om Aarhus Letbane i høring med svarfrist den 28. november 2011.

Det har ikke indenfor den angivne svarfrist været muligt at forelægge Aarhus Byråd høringssvaret til godkendelse. Nærværende høringssvar afgives derfor med forbehold for byrådets efterfølgende godkendelse. Høringssvaret behandles på Aarhus Byråds møde den 7. december 2011.

Indledningsvis skal det nævnes, at Aarhus Kommune er særdeles tilfreds med, at der i forlængelse af den politiske aftale af 31. oktober 2011, og med nærværende udkast til lovforslag, er skabt et godt grundlag for det videre arbejde med at etablere Danmarks første letbane.

For så vidt udkastet til lovforslag har Aarhus Kommune følgende bemærkninger:

Til § 1, stk 2 vedr. de enkelte parterers indskud i anlægsselskabet.

Ifølge denne samt den indgåede politiske aftale skal parterne gennemføre deres respektive indskud ved selskabets stiftelse. Aarhus Kommune ønsker at gennemføre dette på en måde, så indskuddet i 2012 svarer til kommunens oparbejdede opsparing til letbanen (140 mio. kr. pr. ultimo 2012) og det resterende beløb indskydes i 2013. Det foreslås at der i lovforslaget åbnes mulighed herfor mhp. at parterne med afsæt heri kan aftale den nærmere betalingsplan direkte med selskabet, når dette er etableret.

Til § 11, Opløsning af Aarhus Letbane I/S og oprettelse af et drifts- og infrastrukturselskab.

Anlægs- og driftsbudgettet for letbanen forudsætter, at der kan opnås momsfradrag på anlægsinvesteringerne. Der har blandt parterne været enighed om at gennemføre selskabskonstruktionerne i loven, således at dette er muligt. Aarhus Kommune kan med tilfredshed konstatere, at der i lovforslaget er åbnet mulighed for, at anlægget efter færdiggørelse overdrages til et rent infrastrukturselskab, som udelukkende har momspligtige aktiviteter i form af udlejning af infrastrukturen. Forudsætningen om fortsat momsfradrag vurderes herefter opfyldt.

Til Kapitel 4, Byggelinjer, forbud og ekspropriation

Aarhus Kommune vurderer det sandsynligt, at der vil opstå behov for projektilpasninger efter letbanen er sat i drift og anlægsselskabet er opløst. Loven bør derfor give drifts- og infrastrukturselskabet mulighed for at foretage arealerhvervelser gennem ekspropriation, når der er tale om arealer, der er nødvendige for letbanens drift.

Til bemærkninger til lovforslaget

I afsnit 11, side 30 er der indsat følgende afsnit:

"Hvis baneanlægget også anvendes til konventionel jernbanedrift, herunder godstransporter må det forventes, at anlægget bliver omfattet af Interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet."

Og i skemaet side 32 tilsvarende:

"En forudsætning herfor er, at baneanlægget ikke anvendes til konventionel jernbanedrift, herunder godstransporter."

Det er Aarhus Kommunes opfattelse, at det hele tiden har været forudsætningen, at projektet fysisk indrettes således at godstog evt. kan fremføres, men at der mellem parterne har været enighed om, at godstog alene fremføres i perioder, hvor der ikke er letbanedrift netop for at undtage anlægget for interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet.

De nævnte afsnit indgik således heller ikke i det lovudkast som var baggrundsmateriale for den politiske aftale af 31. oktober 2011 og Aarhus Kommune forudsætter derfor at projektet kan undtages Interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet.

Med venlig hilsen

Jacob Bundsgaard

/

Niels Højberg

Laura Hay

/

Erik Jespersen

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K



Bemærkninger til udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane

Transportministeriet har den 7. november 2011 sendt udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane i høring med frist for at afgive bemærkninger den 28. november 2011.

Dato 24-11-2011

Sagsbehandler Peter Hermansen

Peter.Hermansen@ru.rm.dk

Tel. +45 7841 1819

Sagsnr. 1-30-230-06-V

Udkastet til lovforslag er efter Region Midtjyllands opfattelse en milepæl i samarbejdet mellem Aarhus Kommune, staten og Region Midtjylland frem mod realiseringen af 1. etape af letbanen i Aarhusområdet.

Side 1

På grund af tidsfristen afgives Region Midtjyllands bemærkninger med forbehold for Regionsrådets efterfølgende godkendelse.

Generelle bemærkninger

Det er Region Midtjyllands grundlæggende indstilling, at letbanen, herunder såvel anlæg som fremtidig drift, er et kollektivt trafik anlæg der har stor samfundsmæssig nytte mange år ud i fremtiden.

Momsproblematik

Anlægs- og driftsbudgettet for letbanen forudsætter, at der kan opnås momsfradrag på anlægsinvesteringerne.

Der har i det forberedende arbejde i embedsmandsgruppen været enighed om at gennemføre selskabskonstruktionerne i loven, således at det er muligt at opnå momsfradrag på anlægsinvesteringer, idet der er åbnet mulighed for, at anlægget efterfølgende overdrages til et rent infrastrukturselskab, som udelukkende har momspligtige aktiviteter i form af udlejning af infrastrukturen.

I den forbindelse er der i regi af embedsmandsgruppen igangsat et udregningsarbejde om momsproblematikken i forbindelse med lovforslaget med henblik på afklaring af en række spørgsmål med Skat.

Region Midtjylland forudsætter, at der i loven sikres en vis rummelighed, så der for forskellige anlægs- og driftsaktiviteter kan vælges løsninger, der er optimale for det samlede letbaneprojekt i momsmæssig henseende.

Dette gælder umiddelbart:

§ 1, vedrørende indskud

§ 2, vedrørende tilkøb og optioner

§ 5, vedrørende indkøb/ejerskab til tog

§ 11, vedrørende overdragelse fra anlægsselskab til Drifts- og infrastrukturselskab

§ 12, vedrørende overdragelse af Grenaabanen

§ 17, vedrørende (evt.) overtagelse af arealer/betaling til tidligere ejer, og

§ 18, tilsvarende ved ekspropriation

Godsdrift

I punkt 11 i lovbemærkningerne, side 30 er forholdet til EU-retten beskrevet. Det fremgår, at letbaner er undtaget fra interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet.

Region Midtjylland er derfor forundret over, at der efterfølgende er indføjet følgende sætning:

”Hvis baneanlægget også anvendes til konventionel jernbanedrift, herunder godstransporter må det forventes, at anlægget bliver omfattet af interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet”.

Det er Region Midtjyllands opfattelse, at der er tale om en fortolkning, uden at det fremgår, hvad der foranlediger, at denne fortolkning er medtaget.

Det er Region Midtjyllands opfattelse, at der i det forberedende arbejde har været enighed om at betragte den samlede letbane som en lukket letbanesystem og dermed ikke værende omfattet af interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet. Herunder at evt. godstog på Grenaabanen vil skulle passere på rangervilkår om natten udenfor letbanens driftsperiode. Udgangspunktet har været, at der ikke har været godstog på Grenaabanen de sidste 5-6 år, og at der ikke er aktuelle planer om at genoptage godstogsdrift.

I forhold til den indgåede politiske aftale er det Region Midtjyllands klare opfattelse, at det er statens/Banedanmarks opgave at stå for den løbende vedligeholdelse af Grenaabanen i forhold til dennes fremtidige primære anvendelse til letbaneformål i et lukket system. Region Midtjylland er uforstående overfor, at det skulle betyde opgradering af Grenaabanen til interoperabilitetsdirektivets standarder med ERMTS osv. Region Midtjylland er i særdeleshed

uforstående over for dette set i lyset af, at Transportministeriet medio november 2011 har offentliggjort planer om at disponere dele af besparelsen på ERMTS på Grenaabanen til andre formål. (Bidrag til finansiering af elektrificering af hovedstrækningen til Esbjerg).

Region Midtjylland foreslår derfor, at sætningen udgår.

Baneafgifter

Det bemærkes, at det var en forudsætning for aftalen om overtagelse af driften på Grenaabanen, at baneafgiften vil udgøre et beløb på under 0,5 mio. kr. som meddelt af Transportministeriet den 25. oktober 2011.



Adgang til lån

Af afsnit 5 i de almindelige bemærkninger fremgår vilkår for Aarhus Kommunes, Region Midtjyllands og øvrige berørte kommuners adgang til låneoptagelse til letbaneformål. Dette er bl.a. beskrevet i nedenstående sætning:

"Økonomi- og Indenrigsministeriet er i den forbindelse som foran beskrevet således indstillet på at give Region Midtjylland, Aarhus Kommune og evt. berørte kommuner lånedispensation efter de gældende maksimale løbetidsregler i den kommunale og regionale lånebekendtgørelse både når det gælder lån til finansiering af anlægsudgifter i letbaneanlægsselskabet (Aarhus Letbane I/S), driftsudgifter i drifts- og infrastrukturselskabet samt berørte kommuners udgifter til ekstra funktionaliteter på letbanen., jf. § 2, stk. 3."

Det er efter Region Midtjyllands opfattelse uklart, at sætningen også rummer mulighed for at dispensere fra lånebekendtgørelsens regler om maksimal løbetid på 25 år. I embedsmandsgruppen har transportministeriet orienteret om, at Økonomi- og Indenrigsministeriet er indstillet på at dispensere, så der kan optages lån med en løbetid på mindst 30 år til investeringer i letbaneinfrastruktur.

Bemærkninger til "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser"

§ 1 side 33, midt

"Derudover stiller parterne samt Banedanmark og DSB vederlagsfrit de arealer, der skal anvendes til letbanens blivende anlæg til rådighed for projektet"

Bemærkning: Det er Region Midtjyllands opfattelse, at Banedanmark og DSB også vederlagsfrit skal stille arealer til rådighed for blivende anlæg (master, transformatorstationer o.l.) i forbindelse med evt. udvidet elektrificering af hele eller dele af Grenaabanen.

§ 11 side 42, midt

" Særlige ønsker til vedligeholdelsesstanden må drifts- og infrastrukturselskabet imidlertid selv betale for."

Bemærkning: Et afsnit med stort set samme formulering indgår i tidligere udkast til politisk aftale. Men er aftalt slettet, og indgår da heller ikke i den endeligt indgåede aftale. Sætningen bør derfor slettes.

§ 12 side 43, øverst

"Transportministeren kan tillige indgå aftale med Region Midtjylland om, at regionen bevarer retten til de nuværende pensions-, drifts- og investeringstilskud, jf. finansloven § 28.52.14."

Bemærkning: Region Midtjylland gør opmærksom på, at pensions- og driftstilskuddet i tilknytning til privatbanerne indgår som en del af DUT- tilskuddet til regionerne, og er altså ikke en del af finanslovens § 28.52. Derimod er det korrekt, at investeringstilskuddet fremgår af finanslovens § 28.52.14.

Region Midtjylland foreslår, at bemærkningen rettes til i overensstemmelse hermed, og at det præciseres, at det forhold at Odderbanen indskydes i Letbanen ikke påvirker tilskuddet til Region Midtjylland.

Redaktionelt

I bemærkninger til § 5 (side 38-39) er der uoverensstemmelse mellem stk. -nummereringen og de stk. -numre der henvises til i selve lovteksten.

Venlig hilsen



Bert Hansen
Regionsrådsformand

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

koltrafik@trm.dk

Borgmesteren
Dato: 28. november 2011
Reference: Jan Petersen
E-mail: jp@norddjurs.dk
Journalnr.:

Udkast til lovforslag om Aarhus Letbane

Transportministeriet har den 7. november 2011 anmodet Norddjurs Kommune om høringssvar vedr. udkast til lovforslag om Aarhus Letbane.

Norddjurs Kommune tilslutter sig lovudkastets formål om at skabe mulighed for at etablere en letbane i Aarhus, herunder at Grenaa banen indgår som en fuldt integreret del af letbanen. Lovudkastet indeholder dog konkrete forhold, som vi ønsker det endelige lovforslag skal tage højde for.

Ejer og driftsforhold.

Norddjurs Kommune ser i lighed med Syddjurs Kommune gerne et mere entydigt ejerforhold, sådan at også Grenaa-banen overgår til det nye drifts- og infrastrukturselskab, dog således at de nødvendige investeringer i Grenaa banens integration i det samlede letbanesystem er sikret.

Dette vil sikre, at ansvaret for udvikling og vedligehold af den samlede letbane er entydigt placeret. Dermed er der bedre mulighed for at sikre et optimalt samspil og en mere sammenhængende planlægning med brugerne af hele letbaneforløbet.

Ledelsen af det kommende driftsselskab følger naturligt nok parternes økonomiske engagement i letbaneselskabet. Men de to Djursland Kommuner ønsker, at bemærkningerne sikrer Djursland en direkte indflydelse på den fremtidige drift af letbanen, da denne har og vil få stor betydning for de to kommuner og for de muligheder for tilkøb af optioner, bestilling m.v., som lovudkastet samtidigt åbner for. Bemærkningerne bør således tage stilling til, hvorledes ejerskab kan opnås blandt de kommuner, letbanen løber igennem, f.eks. i den situation kommunerne vælger et tilkøb, der tilfører den samlede letbane yderligere værdi.

Norddjurs Kommune overvejer positivt at foretage et sådant tilkøb, idet der netop er igangsat en undersøgelse af mulighederne for at videreføre letbanen fra Grenaa Station til Grenaa Havn. Såfremt denne strækning etableres som et tilkøb, ønsker Norddjurs Kommune mulighed for at indgå i ejerskab af letbaneselskabet. På nuværende tidspunkt ejer Norddjurs Kommune allerede dele af strækningen til Grenaa Havn, mens den del af strækningen, der ejes af Banestyrelsen, er moderniseret gennem en

medfinansiering fra den daværende Grenaa Kommune. Denne mulighed fremgår i øvrigt allerede af det kortmateriale over letbanen, der indgår som lovudkastets bilag 1.

Med den udvikling, der foregår på Grenaa Havn erhvervsmæssigt med dens status som dybvandshavn af regional og national betydning, er det væsentligt for kommunen at have en direkte adgang fra Grenaa Havn til Aarhus. Dertil kommer det fremtidige "Havets Hus" på Sydhavnen, der vil rumme oplevelses-, erhvervs- og forskningsmæssige aktiviteter, og som vil skabe ny værdi i hele det østjyske område.

Lovudkastet indeholder låneadgang vedrørende elektrificering, ekstra funktionalitet, etablering af standsningssteder m.m. Denne låneadgang ønskes præciseret i det endelige lovforslag, således at der er sikret fuld låneadgang til sådanne investeringer.

Lovudkastet behandler også spørgsmålet om elektrificering. Det fremgår af bemærkningerne, at dette er omfattet af låneadgangen. Det kan betyde, at elektrificering af dele af Grenaa-banen alene pålægges Norddjurs og Syddjurs Kommune. Dette vil være en uforholdsmæssig stor investering for Norddjurs Kommune, uanset låneadgangen. Bemærkningerne bør derfor tage højde for muligheden for en statslig medfinansiering.

Gods på Grenaa Havn

I bemærkningerne til lovudkastet anføres, at parterne bag aftalen er indforstået med, at der fremover skal kunne køre godstog på strækningen mellem Grenaa og Aarhus, dog kun om natten.

Norddjurs Kommune er tilfreds med, at denne mulighed udtrykkeligt sikres i lovudkastet. Det er dog uklart, om denne enighed mellem parterne kan forstås således, at parterne senere kan beslutte at begrænse eller helt stoppe for kørsel med gods på strækningen om natten. Det bør derfor præciseres i bemærkningerne, at lovforslaget sikrer en fortsat mulighed for kørsel med godstog på strækningen mellem Grenaa og Aarhus.

Norddjurs Kommune ønsker en direkte indflydelse på den nærmere praktiske tilrettelæggelse af godstransporten, da det også ses som værende en del af serviceniveauet på Grenaa banen. Bemærkningerne bør således indeholde en nærmere regulering af en sådan indflydelse.

I bemærkningernes afsnit 11, forholdet til EU-retten, oplyses, at anvendelse af baneanlægget til godstransport må forventes at blive omfattet af interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet.

I bemærkningerne bør det tilkendegives, at baneanlægget mellem Grenaa og Aarhus indrettes således, at kørsel med godstransport i givet fald vil kunne ske under hensyn til de to direktiver.

Spør og hastighedsopgradering.

Det fremgår af den politiske aftale om oprettelse af det fælles anlægsselskab og de almindelige bemærkninger, at det fortsat skal være Banedanmark, som skal eje og drive Grenaa banen. Banedanmark forpligter sig til at vedligeholde banen, således at stabil letbanedrift kan opretholdes.

I bemærkningerne præciseres, at der skal udarbejdes en aftale mellem Banedanmark og det kommende drifts- og infrastrukturselskab om krav og forskrifter til vedligeholdelsesstanden på banen. Denne skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Norrdjurs Kommune ønsker i lighed med Syddjurs Kommune, at planerne for spor- og hastighedsopgradering samt nedlæggelse af overkørsler indarbejdes direkte i bemærkningerne, således at denne del af letbanen er fuldt integreret ved åbningen.

Af Banedanmarks vedligeholdelsesrapport fremgår, at der i 2017-18 skal investeres 69 mio. kr. i nedlæggelse af overkørsler m.m. Denne investering ønskes fremrykket og udført i forbindelse med anlægget af letbanen. Dette vil medføre, at strækningen kun udsættes for driftsforstyrrelse i forbindelse med anlæg af letbanens første etape.

Driftsforstyrrelser i anlægsfasen.

Det fremgår af bemærkningerne, at der i forbindelse med etableringen af letbanen vil kunne forventes væsentlige driftsforstyrrelser på Grenaa-banen.

Norrdjurs kommune finder det meget problematisk, at der i to perioder på hver 3 måneder sker en lukning af Grenaa-banen. Dette betyder dels en kraftig gene for de mange pendlere, der bruger banen til hhv. Grenaa og til Aarhus, Men det kan samtidig betyde, at en del faste kunder forlader den kollektive trafik og i stedet benytter private biler. Det kan være svært efterfølgende at få disse kunder til igen at vælge kollektiv transport.

Vi vil derfor foreslå, at der i lukkeperioderne tilbydes pendlere alternativ transport med hurtige og gennemgående buslinier mellem Grenaa og Aarhus, samt at der ved åbningen efter sidste lukningsperiode gennemføres en betalingsfri periode på strækningen. Ved sidste lukning af strækningen medførte dette et positivt trafikspring på strækningen.

Opretholdelse af serviceniveau på Grenaa-banen.

Af lovudkastets almindelige bemærkninger fremgår, at det kommende drifts- og anlægsselskab forpligtes til at opretholde betjeningen på Grenaa banen på et niveau svarende til det nuværende betjeningsomfang. Men der åbnes samtidig op for, at selskabet kan reducere betjeningen i ydertimer på hverdage og i weekender.

Norrdjurs Kommune er ikke tilfreds med, at der gives det kommende driftsselskab ubetinget adgang til at reducere betjeningen i ydertimerne og i weekenderne. Det er uhyre vigtigt for Djursland at bevare et rimeligt serviceniveau på den kollektive trafik – også i ydertimerne og i weekenden.

Bemærkningerne bør derfor ikke indeholde en sådan ubetinget adgang. I stedet kan bemærkningerne indeholde en tilkendegivelse af, at serviceniveauet kan tilpasses på tidspunkter, hvor der er færre eller flere passagerer under hensyn til de behov for afgang, der trods lavt passagertal, alligevel bør opretholdes og kun efter drøftelse med de berørte kommuner.

Med venlig hilsen

Jan Petersen

Folketingets Transportudvalg
Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27F
1220 København K
(koltrafik@trm.dk)

28-11-2011
Sagsnr.: 11/5528
Sagsbehandler:
Poul Møller
Tlf.: 87535044

Høringssvar på baggrund af udkast til lovforslag om Aarhus Letbane

Transportministeriet har den 7. november 2011 sendt udkast til lovforslag om Aarhus Letbane i høring.

Syddjurs Kommune tilslutter sig lovudkastets formål om at skabe mulighed for at etablere en letbane i Aarhus, herunder også med omdannelse af Grenaabanen sådan den kan indgå som en fuldt integreret del af letbanen. Der er dog en række konkrete forhold i lovudkastet, som vi vil bede Folketingets Transportudvalg om at have særlig fokus på.

Ejer- og driftsforhold

Syddjurs Kommune ser i lighed med Norddjurs Kommune gerne et mere entydigt ejerforhold, sådan at også Grenaabanen overgår til det nye drifts- og infrastrukturselskab. Dette vil sikre at ansvaret for udvikling og vedligehold af den samlede letbane er entydigt placeret. Dermed bliver der bedre mulighed for at sikre et optimalt samspil og en mere sammenhængende planlægning med brugerne af hele letbaneforløbet.

Ledelsen af det kommende driftsselskab følger naturligt nok parternes økonomiske engagement i letbaneselskabet; men de to Djurslands kommuner ønsker en direkte indflydelse på den fremtidige drift af letbanen, da denne allerede har og får stor betydning for vore kommuner. Bemærkninger til loven bør endvidere tage stilling til hvorledes ejerskab kan opnås blandt de to kommuner, letbanen løber igennem, for tilkøb af optioner, bestilling af trafik m.v..

Fremtidigt serviceniveau på Grenaabanen

I den politiske aftale forpligter det kommende drifts- og infrastrukturselskab sig til at opretholde betjeningen af Grenaabanen på et niveau svarende til det nuværende betje-

Plan, udvikling og kultur

Hovedgaden 77

8410 Rønde

Fysisk besøgsadresse

87 53 50 00

Lundbergsvej 2

syddjurs@syddjurs.dk

8400 Ebeltoft

www.syddjurs.dk

ningsomfang. Men der åbnes dog også op for, at selskabet kan reducere betjeningen i ydertimerne på hverdage og i weekender.

Syddjurs Kommune kan selvsagt ikke være tilfreds med, at der gives det kommende driftsselskab ubetinget adgang til at reducere betjeningen i ydertimerne. Det er uhyre vigtigt for Djursland at bevare et rimeligt serviceniveau på den kollektive trafik – også i ydertimerne.

Vi vil foreslå, at bemærkningen om mulighed for reduktion af betjeningen i ydertimer enten fjernes, eller at der tilføjes en bemærkning om, at de to Djursland kommuner skal inddrages i beslutninger om ændringer af serviceniveauet på Grenaa-banen.

Syddjurs Kommune noterer sig med tilfredshed, at der også efter overgangen til letbane vil være mulighed for godstrafik til understøttelse af udviklingen på Grenaa Havn.

Økonomi – anlæg og drift

Lovudkastet indeholder låneadgang vedrørende elektrificering, ekstra funktionalitet, etablering af standsningssteder m.m. Denne låneadgang ønskes præciseret i det endelige lovforslag, således at der er sikret fuld låneadgang til sådanne investeringer.

Lovudkastet behandler også spørgsmålet om elektrificering. Det fremgår af bemærkningerne, at dette er omfattet af låneadgangen. Det kan betyde, at elektrificering af dele af Grenaa-banen alene pålægges Norddjurs og Syddjurs Kommune. Dette vil være en uforholdsmæssig stor investering for Syddjurs Kommune, uanset låneadgangen. Bemærkningerne bør derfor tage højde for muligheden for en statslig medfinansiering.

Spormodernisering og hastighedsopgradering

Det fremgår af den politiske aftale at Grenaa-banen fortsat vedbliver at være Banedanmarks ansvar. I bemærkningerne præciseres, at der skal udarbejdes en aftale mellem Banedanmark og det kommende drifts- og infrastrukturselskab om krav og forskrifter til vedligeholdelsesstanden på banen. Denne skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Syddjurs Kommune ønsker i lighed med Norddjurs Kommune at der som en del af denne aftale træffes beslutning om at fremrykke de investeringer på 69 millioner til nedlæggelse af overkørsler mv, som fremgår af Banedanmarks vedligeholdelsesrapport (side 9-10) til udførelse i 2017/18. Aktuelt vil vi foreslå en fremrykning til 2015/16 eller sådan at færdiggørelsen følger åbningen af letbanen. Spormoderniseringen og de sidste hastigheds-

opgraderinger på strækningen er for os at se en vigtig del af Banedanmarks ansvar for, at der kan sikres en stabil letbanedrift på Grenaa-banen.

Driftsforstyrrelser i anlægsfasen.

Det fremgår af bemærkningerne, at der i forbindelse med etableringen af letbanen vil kunne forventes væsentlige driftsforstyrrelser på Grenaa-banen.

Syddjurs kommune finder det meget problematisk, at der i to perioder på hver 3 måneder sker en lukning af Grenaa-banen. Dette betyder dels en kraftig gene for de mange pendlere, der bruger banen til hhv. Grenaa og til Aarhus, Men det kan samtidig betyde, at en del faste kunder forlader den kollektive trafik og i stedet benytter private biler. Det kan være svært efterfølgende at få disse kunder til igen at vælge kollektiv transport.

Vi vil derfor foreslå, at der i lukkeperioderne tilbydes pendlere alternativ transport med hurtige og gennemgående buslinier mellem Grenaa og Aarhus, samt at der ved åbningen efter sidste lukningsperiode gennemføres en betalingsfri periode på strækningen. Ved sidste lukning af strækningen medførte dette et positivt trafikspring på strækningen.

Anmodning

På denne baggrund fremsendes nærværende bemærkninger med en positiv indstilling til etableringen af Aarhus Letbane; men samtidig med et ønske om at mødes med Transportminister, Region Midt og Banedanmark med det formål at forhandle en fremrykning af den forestående modernisering af Grenaa-banen. Dette er en meget væsentlig forudsætning for Grenaa-banens fulde integration i Aarhus Letbane.

På vegne af Byrådet



Kirstine Bille
borgmester

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 14

oversigtskort over forbedringer i Midttrafiks område





Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 21
Bilag nr. 1**

Midttrafik
Att. Danni Giørtz-Jørgensen
dgj@midttrafik.dk

Transportudvalget
Christiansborg
DK-1240 København K
Tlf. +45 33 37 55 00
Fax +45 33 32 85 36
www.ft.dk
ft@ft.dk

1. november 2011

Kære Danni Giørtz-Jørgensen

Tak for invitationen til Transportudvalget om at se nærmere på Midttrafiks spændende arbejde med busdrift samt den kommende letbane.

Jeg kan oplyse om, at Transportudvalget har besluttet, at alle indsendte invitationer indgår i de fremtidige overvejelser vedrørende planlægning af udvalgets studieture i Danmark. Der vil så løbende blive samlet op på invitationerne med hensyn til geografi og faglige emner med henblik på at samle besøgsemner fra samme geografiske områder sammen.

Hvis I vurderer, at jeres ærinde med invitationen ikke kan vente til udvalget på et senere tidspunkt beslutter at foretage en studietur til det midtjyske område, er I velkomne til at få et udvidet foretræde for udvalget af en halv times varighed på Christiansborg, hvor baggrunden for invitationen kan uddybes med en præsentation af de spændende projekter, som udvalget vil kunne se nærmere på i forbindelse med en udvalgsrejse.

Hvis Midttrafik og Den Politiske Følgegruppe for Letbanen ønsker at få foretræde for udvalget og præsentere deres projekter, skal jeg bede dig om at vende tilbage, så vi kan aftale nærmere vedrørende et tidspunkt. Foretræde finder normalt sted i forbindelse med udvalgets faste møder, som er fra 10:30 om torsdagen.

Med venlig hilsen

Mikkel Rimsø Sørensen
Udvalgssekretær

Ref.: TRU alm. del – Bilag 10

Kontakt
Mikkel Rimsø Sørensen

Udvalgssekretær

Dir. tlf. +45 33 37 55 05

Århus, 2. december 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 21
Bilag nr. 2**



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tilsynscenter Nord
Postboks 1228
0900 København C
Tlf. 70121288
Fax 70121289
at@at.dk
www.at.dk
CVR-nr. 21481815

Arbejdstilsynets besøg d. 7. november 2011

Arbejdstilsynet har ført tilsyn hos Midttrafik d. 7. november 2011. Årsagen var mistanke om mobning mellem medarbejdere og/eller mellem medarbejdere og ledelse, samt forhøjet sygefravær som en mulig konsekvens heraf.

Arbejdstilsynet har ved besøget afholdt individuelle interviews med 6 medarbejdere, samt interviewet ny afdelingsleder og HR Chef.

Arbejdstilsynet kan på baggrund af oplysninger fra disse interviews ikke sandsynliggøre, at der pt. foregår mobning mellem medarbejdere, eller mellem medarbejdere og ledelse. Ledelsen oplyser desuden, at sygefraværet ikke på nuværende tidspunkt er på et højt niveau set i forhold til arbejdets karakter for buskontrollører, og registrerer desuden en positiv udvikling i statistikken for sygefravær.

Arbejdstilsynet betragter derfor for nuværende sin rolle i sagen som afsluttet.

9. november 2011

Vores sag
20110040285/9
Vores ref.
Michael Vestergaard Dam

CVR-nr.29943176

Venlig hilsen

Michael Vestergaard Dam