



*Århus, den 13. november 2014*

**Bilag til dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag den 21. november 2014  
NU Park, Nupark 51, 7500 Holstebro**

**Vedr. punkt nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. september 2014	1-21-2-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87408205

## Forslag til Budget 2015 til 2. behandling

### Budgetprocessen for Budget 2015

I henhold til den af Bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2015, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring og senere i juni til politisk høring ved bestillerne.

Midttrafiks Bestyrelse 1. behandlede budgettet på sit møde 27. juni og det foreliggende oplæg, der er det endelige forslag til budget for 2015 2. behandles på bestyrelsesmødet 12. september 2014.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne under såvel den administrative som den politiske høring, er der foretaget justeringer i materialet ligesom bestyrelsesbeslutningen om internettet i busserne er indarbejdet i dette budgetforslag.

Der er udarbejdet et notat med alle politiske høringssvar og Midttrafiks svar til eventuelle spørgsmål.

Budgetnotatet er opbygget med en indledende oversigtstabel. Efter oversigtstabellen næste side er der en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt driftsområde. Disse beskrivelser er efterfulgt af oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én budgetoversigt for hver bestiller dækkende alle driftsområder, med tilknyttede bestillerspecifikke kommentarer – dvs. kommentarer, som ligger ud over det der allerede er beskrevet under de generelle forudsætninger.

Den sidste del af budgetnotatet indeholder bestillerfordelte oversigtstabeller for alle driftsområderne for regnskabet 2013, budget 2014, budgetforslag 2015 samt overslagsårerne 2016-2018.

### Samlet budget 2015 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i tabellen næste side, som viser budgetforslaget opdelt på forretningsområder. Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter.

Den sidste kolonne i tabellen samlinger budgettet der var til 1. behandling i juni med budgettet der fremlægges i nærværende notat til 2. behandlingen. Som det fremgår af tabellen stiger de forventede nettoudgifter med 6,5 mio. kr., hvilket primært skyldes faldende busindtægter på 2,4 mio. kr. samt forventede merudgifter til kan-kørsel på 2,8 mio. kr.

Viborg Kommune har i høringssvaret gjort opmærksom på, at kommunen selv har finansieret installation af internet i bybusserne i Viborg. Ringkøbing Skjern og Norddjurs kommuner har ligeledes selv finansieret installation af internet i en del af deres busser. Samlet er der tale om en omkostning af en størrelsesorden på ca 0,35 mio. kr. Bestyrelsen bedes træffe beslutning om hvorvidt kommunerne skal kompenseres af Midttrafik.

## Midttrafik, forslag til budget 2015 samlet oversigt

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015, juni (1. beh.)	Forslag til budget 2015, sept (2. beh)	Difference mellem 1. og 2. behandl.
<b>Budgetter med efterregulering</b>					
<b>Buskørsel</b>					
Udgifter	1.431.995.583	1.457.415.000	1.451.293.000	1.452.736.000	1.443.000
Indtægter	-727.987.715	-710.975.000	-719.320.000	-716.920.000	2.400.000
Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
Netto	704.007.868	746.440.000	731.973.000	735.815.000	3.842.000
<b>Handicapkørsel</b>					
Udgifter	37.750.233	39.071.000	37.960.000	38.096.000	136.000
Indtægter	-8.245.241	-8.359.000	-7.911.000	-7.936.000	-25.000
Netto	29.504.992	30.712.000	30.049.000	30.160.000	111.000
<b>Kan-kørsel</b>					
Nettoudgifter, kørsel	382.874.559	411.010.000	491.824.000	494.711.000	2.887.000
Administrationsudgifter, turafhængige	9.924.798	10.202.000	10.829.000	10.717.000	-112.000
Indtægter	0	0	0	0	0
I alt netto	392.799.356	421.212.000	502.653.000	505.428.000	2.775.000
<b>Togdrift</b>					
Udgifter	57.660.679	53.052.000	53.367.000	53.003.000	-364.000
Indtægter	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000	-17.300.000	0
Drift netto	40.353.986	36.252.000	36.067.000	35.703.000	-364.000
Anlæg	14.711.484	14.789.000	14.872.000	14.882.000	10.000
I alt netto	55.065.470	51.041.000	50.939.000	50.585.000	-354.000
<b>Kontrolafgifter (Aarhus)</b>					
Netto	7.668.970	6.306.000	6.149.000	6.149.000	0
<b>Letbanen</b>					
Letbanesekretariatet	915.000	931.000	950.000	950.000	0
Letbanen - rejsekort	0	3.994.000	0	0	0
Letbanen i alt	915.000	4.925.000	950.000	950.000	0
<b>Rejsekortet</b>					
Netto	10.232.757	63.837.000	39.941.000	40.030.000	89.000
<b>Puljer og specialt aftalt kørsel</b>					
Netto	1.414.067	0	0	0	0
<b>Renteindtægter</b>					
Netto	-284.396	0	0	0	0
<b>Budgetter med efterregulering</b>					
I alt netto	1.201.324.085	1.324.473.000	1.362.654.000	1.369.117.000	6.463.000
<b>Budgetter uden efterregulering</b>					
<b>Trafikselskabet</b>					
Busadministration	99.450.193	108.443.000	107.727.000	107.727.000	0
Administration handicapkørsel	12.590.520	13.833.000	13.610.000	13.610.000	0
Trafikselskabet - netto udgifter	112.040.713	122.276.000	121.337.000	121.337.000	0
<b>Budgetter uden efterregulering</b>					
I alt netto	112.040.713	122.276.000	121.337.000	121.337.000	0
<b>Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)</b>					
I alt netto	1.313.364.798	1.446.749.000	1.483.991.000	1.490.454.000	6.463.000

### Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift budgetteres i 2015 til 1.452,7 mio. kr. Omregnes regnskabsresultatet for 2013 til 2015-priser er der tale om en stigning på 8,2 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2013.

Sammenlignes med 1. behandlingen af budgettet i juni måned, er der tale om en stigning på 1,4 mio. kr. hvoraf de 1,2 mio. kr. er afstedkommet af indregning af udgifter til drift af internet jævnfør Bestyrelsens beslutning om etablering af internet i alle bybusser, lokal- og regionalruter. Udover dette er der efter aftale med bestillerne indregnet køreplanændringer hos enkelte bestillere. Det drejer sig om Hedensted, Herning, Holstebro, Norddjurs, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs kommuner.

Region Midtjylland meddelte under den politiske høring ønske om reduktion af budgettet på 2,5 mio. kr. Midttrafik er i dialog med regionen om udmøntningen af besparelsen.

Som det fremgår af nedenstående tabel er der en næsten lige fordeling mellem antallet af bestillere, der har mindre- henholdsvis merudgifter i budgettet for 2015 målt i forhold til regnskabet for 2013.

En del kommuner får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene er ikke indregnet i nedenstående tabel, men indgår i specifikationerne som en selvstændig del af busbudgettet, der således består af udgifter til kørsel, indtægter og tilskud. Indexreguleringen der følger det index for regional udvikling, er ændret fra 1,8% til 2,0% fra 1. til 2. behandlingen af budgettet.

#### Sammenligning af busudgifter mellem regnskabet for 2013 i 2015-priser og budget 2015 i 1. og 2. behandling

	Regnskab 2013 i 2013-priser	Regnskab 2013 i 2015-priser	Budget 2015, 27. juni 2014	Budget 2015, 12. sept. 2014	Difference (budget 2015, sept. minus regnskab 2013 i 2015-priser)	Difference (budget 2015, sept. minus budget 2015, juni)
Favrskov	15.794.551	15.932.978	15.770.000	15.779.000	-153.978	9.000
Hedensted	11.760.784	11.863.859	9.543.000	9.762.000	-2.101.859	219.000
Herning	46.767.481	47.177.363	47.301.000	47.220.000	42.637	-81.000
Holstebro	33.410.420	33.703.237	33.030.000	33.528.000	-175.237	498.000
Horsens	45.284.339	45.681.222	46.977.000	47.080.000	1.398.778	103.000
Ikast-Brande	14.968.129	15.099.314	15.300.000	15.326.000	226.686	26.000
Lemvig	7.874.042	7.943.052	7.164.000	7.175.000	-768.052	11.000
Norddjurs	14.995.377	15.126.800	14.834.000	14.612.000	-514.800	-222.000
Odder	6.392.926	6.448.955	6.405.000	6.409.000	-39.955	4.000
Randers	90.693.066	91.487.923	90.705.000	90.861.000	-626.923	156.000
Ringkøbing-Skjern	26.260.632	26.490.787	26.293.000	26.293.000	-197.787	0
Samsø	5.418.351	5.465.839	5.051.000	5.059.000	-406.839	8.000
Silkeborg	54.970.396	55.452.170	56.941.000	56.076.000	623.830	-865.000
Skanderborg	22.189.834	22.384.311	22.783.000	23.643.000	1.258.689	860.000
Skive	28.682.085	28.933.462	28.919.000	28.991.000	57.538	72.000
Struer	7.922.666	7.992.102	7.985.000	8.004.000	11.898	19.000
Syddjurs	18.640.162	18.803.529	15.720.000	15.772.000	-3.031.529	52.000
Viborg	48.804.745	49.232.482	47.766.000	47.872.000	-1.360.482	106.000
Aarhus	457.397.352	461.406.096	472.527.000	472.527.000	11.120.904	0
Regionen	473.768.245	477.920.468	480.279.000	480.747.000	2.826.532	468.000
<b>I alt</b>	<b>1.431.995.583</b>	<b>1.444.545.951</b>	<b>1.451.293.000</b>	<b>1.452.736.000</b>	<b>8.190.049</b>	<b>1.443.000</b>

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks:

Omkostningsindeks: 2013-14: 0,2 % 2014-2015: 0,7 %  
 Reguleringsindeks: 2013-14: 0,3 % 2014-2015: 0,5 %

Indeksene fra 1. behandlingen er bevaret i 2. behandlingen.

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I det omfang der har været udbud eller større omlægninger, er der dog udarbejdet nye basisbudgetter med udgangspunkt i køreplantimer, busantal og udgiftssatser.

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 39. udbud i Skanderborg som seneste udbud.

For bybusser, lokalruter og regionale ruter er alle køreplanændringer fra køreplansskiftet i juni 2014 indregnet, mens budgettet for rabatrunderne for flertallet af kommunerne er lavet på baggrund af køreplanen fra 2013, idet de nye køreplaner endnu ikke kendes.

Teletaxakørslen har været en del af busdriften i siden 2010. Fra 2015 flyttes teletaxakørslen tilbage til kan-kørsel. Den primære årsag til at området i sin tid blev flyttet til busdrift var et ønske fra bestillerne om at undgå at få månedlige fakturaer, der for manges vedkommende var på små beløb. Midttrafik er nu efter ønske fra bestillerne begyndt at fakturere flere driftsområder kvartalsvist, hvilket gør at teletaxakørslen kan komme tilbage til kan-kørsel, hvor den rettelig hører hjemme.

De rutebaserede budgetter har været sendt i administrativ og politisk høring hos den enkelte bestiller, der således har kunnet se den budgetterede udgift og det budgetterede køreplantumetal på ruteniveau.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantumeter fra regnskab 2013 til budget 2015. Udviklingen i tabellen afspejler for hovedparten af bestillerne også udviklingen i udgifterne.

#### Sammenligning af køreplantumeter mellem regnskabet for 2013 og budget 2015 i 1. og 2. behandling

	Regnskab 2013	Budget 2015, 27. juni 2014	Budget 2015, 12. sept. 2014	Difference (budget 2015, sept. minus regnskab 2013)	Difference (budget 2015, sept. minus budget 2015, juni)
Favrskov	19.842	19.703	19.703	-139	0
Hedensted	13.519	11.285	11.448	11.448	163
Herning	70.592	70.651	70.448	70.448	-203
Holstebro	46.953	46.061	46.143	46.143	82
Horsens	68.682	69.594	69.594	69.594	0
Ikast-Brande	22.275	22.660	22.660	22.660	0
Lemvig	12.249	10.501	10.501	10.501	0
Norddjurs	19.776	18.866	18.866	18.866	0
Odder	9.738	9.686	9.686	9.686	0
Randers	126.759	124.339	124.339	124.339	0
Ringkøbing-Skjern	38.175	36.859	36.859	36.859	0
Samsø	7.409	7.017	7.017	7.017	0
Silkeborg	87.057	86.837	84.851	84.851	-1.986
Skanderborg	30.164	30.009	30.418	30.418	409
Skive	42.543	42.220	42.220	42.220	0
Struer	13.910	13.918	13.918	13.918	0
Syddjurs	30.113	22.903	22.995	22.995	92
Viborg	75.292	72.860	72.860	72.860	0
Aarhus	566.995	568.640	568.640	568.640	0
Regionen	753.199	739.363	739.363	739.363	0
<b>I alt</b>	<b>2.055.242</b>	<b>2.023.973</b>	2.022.530	-1.443	-1.443

Note: Totale køreplantumeter inkl. alle rabat køreplantumeter. Dvs. at det ikke er ovenstående køreplantumeter der er anvendt i fordelingen af køreplantumeterfordelte udgifter i Trafikselskabet, idet rabatruter her indgår med 50% vægt.

#### Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres til 716,9 mio. kr. Heraf udgør de samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter til kunderne 507,2 mio. kr. – svarende til ca. 71 % af de samlede indtægter. I forhold til regnskabet for 2013 er der tale om mindreindtægter på 11 mio. kr.

	2013	Budget	Budgetforslag	Budgetforslag	
Mio. kr.	Regnskab	2014	1. beh. 2015	Endeligt 2015	Difference
<b>Indtægter Busdrift:</b>					
Passagerindtægter	507.131.549	496.900.000	507.170.000	507.170.000	-
Off peak klippekort - Kompensation	3.433.235	6.375.000	3.500.000	3.500.000	-
Erhvervskort	4.617.709	3.500.000	4.500.000	4.500.000	-
Ungdomskort - ungdomsuddannelser	95.543.033	89.500.000	95.000.000	95.000.000	-
Kompensation ungdomskort	7.299.783	9.500.000	3.400.000	3.400.000	-
Omsætning skolekort	38.092.442	38.800.000	37.850.000	35.450.000	(2.400.000)
Kompensation - Fælles børneregler	35.656.400	35.400.000	36.100.000	36.100.000	-
Fragt, Gods og Post mm.	145.965	800.000	100.000	100.000	-
Fribefordring Værnepligtige	1.600.692	1.900.000	1.600.000	1.600.000	-
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	345.911	250.000	250.000	250.000	-
Telebus / Teletaxa	210.676	300.000	-	-	-
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	389.479	250.000	350.000	350.000	-
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	106.099.918	104.000.000	104.000.000	106.000.000	2.000.000
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	29.729.447	27.500.000	29.500.000	29.500.000	-
<b>Indtægter Busdrift</b>	<b>830.296.242</b>	<b>814.975.000</b>	<b>823.320.000</b>	<b>822.920.000</b>	<b>(400.000)</b>
					-
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(102.520.106)	(104.000.000)	(104.000.000)	(106.000.000)	(2.000.000)
<b>Passagerindtægter total</b>	<b>727.776.136</b>	<b>710.975.000</b>	<b>719.320.000</b>	<b>716.920.000</b>	<b>(2.400.000)</b>
Tilskud "puljemidler"	211.579	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>727.987.715</b>	<b>710.975.000</b>	<b>719.320.000</b>	<b>716.920.000</b>	<b>(2.400.000)</b>

I administrationens budgetforslag indgår følgende forudsætninger:

#### *Takststigninger*

Bestyrelsen besluttede på mødet i september 2014, at taksterne i 2015 ikke stiger bortset fra mindre tekniske justeringer.

#### *Off-peak klippekort – kompensation*

Salget af Off-peak klippekort var i 2013 ikke så højt som forventet, og Midttrafik har derfor ikke modtaget den kompensation fra Trafikstyrelsen som forventet. Budgettet for 2015 er som følge heraf nedskrevet med ca. 2,9 mio. kr., i forhold til budget 2014.

#### *Kompensation ungdomskort*

Midttrafik modtager fra Trafikstyrelsen kompensation for unges brug af ungdomskort til fritidsformål. Trafikstyrelsen har i begyndelsen af 2014 gennemført en analyse af brugen af ungdomskort, der godtgør at disse kort ikke bruges til fritidsformål i det omfang det oprindeligt var forventet.

Derfor nedsætter Trafikstyrelsen sit kompensationsbeløb til fritidskørsel pr. solgt ungdomskort. Denne nedsættelse er indregnet i budgetforslaget for 2015 og udgør en mindreindtægt på 3,9 mio. kr.

#### *Skolekort*

De forventede indtægter for salg af skolekort er nedjusteret med 2,4 mio. kr. Det skyldes primært at Holstebro Kommune har indført gratis rabatruter fra sommeren 2014. Flere andre kommuner har oplyst at man har overvejelser om at gøre det samme fra januar 2015. Indtil der er truffet endelig beslutning herom, er dette dog ikke indregnet i indtægtsbudgettet.

#### *Teletaxa*

Fra og med 2015 flyttes teletaxakørslen til kan-kørslen, som beskrevet under busudgifter, hvorfor teletaxaindtægterne udgår af budgettet for busindtægter.

#### *Bus-Tog samarbejdet*

Det er ved budgetlægningen forudsat at bus-tog samarbejdet går i 0, således at de billetindtægter Midttrafik modtager for salg af kort og billetter fra togoperatørerne modsvares af den betaling togoperatørerne skal have for udført transportarbejde.

På tidspunktet for budgetlægning er der ikke sket endelig afregning for dette for 2012 og 2013. Denne afregning sker på baggrund af Bus-tog undersøgelser. For 2012 er undersøgelsen færdig, mens undersøgelsen for 2013 er under behandling. Begge undersøgelser viser

merudgifter for Midttrafik og dermed for Region Midtjylland, som efter aftale med Regionen ikke er indregnet i budgettet, da endelig aftale om afregning ikke er indgået på budgetlægningstidspunktet. Midttrafik har anmodet DSB om en forhandling vedrørende afregningen for 2012 og 2013 inden dette sker.

#### *Rejsekort*

I løbet af 2015 indføres rejsekortet i hele Midttrafik. Dvs. at en del af passagerindtægterne fremover vil indgå som indtægter på rejsekort, ligesom en del af billetindtægter for Tog – omstigningsrejser vil komme på rejsekortet.

Der er i budgettet ikke forudsat indtægtsmæssige konsekvenser som følge af indførelse af rejsekort. Men rejsekortet vil medføre en større risiko for indtægtsbudgettet i 2015 end i de tidligere år. Det drejer sig dels om hvor mange indtægter Midttrafik modtager fra rejsekort – og hvordan kunderne udnytter de rabatmuligheder der er indbygget i rejsekortet. Rejsekortet fungerer på den måde, at jo mere man rejser desto billigere bliver den enkelte rejse. Midttrafik har endnu ikke overblik over Rejsekort-kunders rejsemønstre, og der vil derfor være en usikkerhed i forhold til indtægter for Rejsekortrejser.

Samtidig vil der være usikkerhed i forhold til fordeling af indtægter fra rejsekortrejser. Med rejsekortet registreres alle rejser konkret, og der er derfor mulighed for at sikre et mere retvisende billede af indtægternes fordeling end det f.eks. gør sig gældende for klippekort og periodekort. Dette kan betyde flytning af indtægter mellem kommuner og Region.

#### **Flextrafik**

Flextrafik omfatter handicapkørsel og den såkaldte kan-kørsel.

Handicap- og kan-kørslen finansieres via bestillerbidrag, der opkræves som a conto betalinger ved bestillerne.

#### *Handicapkørsel*

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2015 til 38,1 mio. kr. hvoraf de 30,2 mio.kr. er bestillerens udgifter mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsomkostningerne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget på 38,1 mio. kr. udelukkende dækker kørslen. I forhold til regnskabet for 2013 er der en mindre stigning i udgiften for bestillerne på 2,2 % som hovedsageligt kan tilskrives en indeksregulering på 2 % samt en dyrere pris pr. tur, hvilket skyldes at gennemsnitslængden pr. tur er længere end tidligere.

**Sammenligning af nettoudgifter mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og budget 2015 i 1. og 2. behandling**

	Regnskab 2013, nettoudgifter handicapkørsel	Budget 2014, nettoudgifter handicapkørsel	Budget 2015, 27. juni 2014, netto udgifter handicapkørsel	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter handicapkørsel	Difference (budget 2015, sept. minus budget 2015, juni)
Favrskov	828.292	817.000	864.000	864.000	0
Hedensted	995.293	996.000	905.000	905.000	0
Herning	1.495.898	1.504.000	1.479.000	1.479.000	0
Holstebro	853.892	813.000	848.000	848.000	0
Horsens	1.755.810	1.788.000	1.669.000	1.669.000	0
Ikast-Brande	624.506	579.000	672.000	672.000	0
Lemvig	496.059	497.000	511.000	511.000	0
Norddjurs	588.664	546.000	572.000	572.000	0
Odder	690.178	649.000	696.000	696.000	0
Randers	1.885.007	1.895.000	1.872.000	1.872.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.266.707	1.235.000	1.382.000	1.382.000	0
Samsø	176.071	169.000	187.000	187.000	0
Silkeborg	1.778.522	1.699.000	2.009.000	2.120.000	111.000
Skanderborg	701.343	643.000	747.000	747.000	0
Skive	688.233	635.000	668.000	668.000	0
Struer	419.462	429.000	404.000	404.000	0
Syddjurs	542.621	564.000	521.000	521.000	0
Viborg	1.686.753	1.637.000	1.719.000	1.719.000	0
Aarhus	12.031.680	13.617.000	12.324.000	12.324.000	0
<b>I alt</b>	<b>29.504.992</b>	<b>30.712.000</b>	<b>30.049.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>111.000</b>

I budgetforslaget er det forudsat, at udgifterne til vognmændene inden for handicapkørsel, stiger med ca. 0,8 %, da turprisniveauet tager udgangspunkt i 2014 priser.

I forhold til 1. behandlingen af budgettet i juni måned er det udelukkende budgettet for Silkeborg Kommune der er ændret, da der forventes flere kørte ture end først antaget.

**Kan-kørsel**

Kan-kørslen omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig blandt andet om patientbefordring, kørsel til læge, genoptræning, specialskoler og flexture. Fra 2015 indgår teletaxa desuden som en del af kan-kørslen, hvor det tidligere har indgået i busdriften.

Fra 2015 flyttes de administrative omkostninger for teletaxa fra busdriften og over til flextrafik. Tidligere har bestillerne betalt en vægtet andel af et fastlagt budget. Fremover vil betalingen af de administrative udgifter bliver turafhængigt på samme måde som den eksisterende kan-kørsel fungerer i dag.

Administrationsomkostningerne for kan-kørsel harmoniseres fra 2015. Dette betyder, at alle kommunerne betaler den samme turpris for den samme ydelse. Turprisen for kommunal lægekørsel mv. vil fremover være 17 kr. pr. tur. Flexture takstses til 21 kr. pr. tur, mens teletaxa fremover koster 31 kr. pr. tur. De forskellige satser for administrationsomkostninger er affødt af, at ressourceforbruget er forskelligt ved de forskellige kørselsformer.

I henhold til høringsvaret i forbindelse med den politiske høring af budgettet har Samsø Kommune meddelt, at kommunen trækker al kan-kørsel med læge- og genoptræningskørsel hjem. Dvs. at fra 2015 administrerer Midttrafik ikke længere læge- og genoptræningskørsel på Samsø, men udelukkende teletaxa.



### Sammenligning af nettoudgifter mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og budget 2015 i 1. og 2. behandlr

	Regnskab 2013, nettoudgifter kan-kørsel	Budget 2014, nettoudgifter kan-kørsel	Budget 2015, 27. juni 2014, netto udgifter kan-kørsel	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter kan-kørsel	Difference (budget 2015, sept. minus budget 2015, juni)
Favrskov	470.887	503.000	5.771.000	5.771.000	0
Hedensted	103.303	126.000	475.000	475.000	0
Herning	0	0	16.000	16.000	0
Holstebro	969.045	1.014.000	2.025.000	2.025.000	0
Horsens	8.304.352	4.353.000	548.000	1.110.000	562.000
Ikast-Brande	62.899	57.000	65.000	65.000	0
Lemvig	312.884	304.000	376.000	376.000	0
Norddjurs	2.317.598	2.463.000	2.376.000	2.376.000	0
Odder	0	0	83.000	83.000	0
Randers	1.442.293	2.808.000	1.272.000	1.272.000	0
Ringkøbing-Skjern	493.170	495.000	509.000	509.000	0
Samsø	304.302	324.000	674.000	371.000	-303.000
Silkeborg	3.152.296	3.356.000	3.435.000	3.562.000	127.000
Skanderborg	0	0	323.000	323.000	0
Skive	9.437.844	10.762.000	10.156.000	10.156.000	0
Struer	32.018	36.000	120.000	66.000	-54.000
Syddjurs	2.149.308	2.185.000	2.998.000	2.998.000	0
Viborg	1.619.770	584.000	983.000	983.000	0
Aarhus	4.433.699	4.685.000	4.598.000	4.598.000	0
Regionen	114.051.117	123.048.000	137.110.000	137.110.000	0
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>149.656.787</b>	<b>157.103.000</b>	<b>173.913.000</b>	<b>174.245.000</b>	<b>332.000</b>
					0
Sydtrafik	189.250.774	196.970.000	201.991.000	204.407.000	2.416.000
NT	50.908	53.000	73.000	100.000	27.000
Fynbus	53.840.887	67.086.000	126.676.000	126.676.000	0
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>243.142.569</b>	<b>264.109.000</b>	<b>328.740.000</b>	<b>331.183.000</b>	<b>2.443.000</b>
<b>I alt</b>	<b>392.799.356</b>	<b>421.212.000</b>	<b>502.653.000</b>	<b>505.428.000</b>	<b>2.775.000</b>

Det samlede budget for kan-kørsel inkl. flexture og teletaxa er i 2015 på 505,4 mio. kr. hvoraf de 10,7 mio. kr., svarende til 2,1 %, dækker de administrative omkostninger. Det er en stigning på 2,8 mio. kr. i forhold til 1. behandlingen af budgettet i juni måned. Som det fremgår af ovenstående tabel vedrører ændringerne fem bestillere, som alle er orienteret.

Turantallet er beregnet ud fra antal af ture i 2013 samt 1. halvår 2014. Der er en løbende udvikling i antallet af kan-kørsler og området forventes yderligere udvidet i 2015 og fremadrettet. I forhold til 1. behandling af budget 2015 er nettoudgifterne øget, mens administrationsgebyret holder niveauet. Det skyldes tildels, at Sydtrafik har øget deres forventning om antallet af kørte ture i 2015, men samtidig fastholdes deres administrationsgebyr på samme niveau grundet konkret aftale. Desuden har det vist sig, at turprisen på kommunernes kan-kørsel gennemsnitligt er højere end først antaget og dermed øges kørselsudgifterne, men da turantallet ikke ændres væsentligt holdes den samlede udgift på administrationsgebyret på samme niveau.

#### Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

Driftsudgifter indeholder kontraktbetaling til DSB for togkørsel på Odderbanen og et driftstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S, til drift af togkørsel på Lemvigbanen samt infrastrukturopgaver på Odderbanen og Lemvigbanen. Desuden indgår passagerindtægter på begge baner i driftsbudgettet.

Udgifterne er i budgetforslaget fremskrevet med samme omkostningsindeks, som også anvendes for busdrift. Udgifterne til DSB er fremskrevet på baggrund af den faktiske udvikling i indekset for 2014. Driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner fremskrevet med den forventede udvikling fra 2014/15 på 0,7 %.

Kontraktbetalingen til DSB er korrigeret for 4 Desirotog, som fra statens side vederlagsfrit stil-

les til rådighed for samdriften på Aarhus Nærbane. Budgetforslaget forudsætter uændret kørselsomfang på Lemvigbanen og Odderbanen. Der forventes ikke sporarbejde på Odderbanen i 2015, som følge af forberedelserne til etablering af Aarhus Letbane.

Udgifter til køb af togtrafik budgetteres til ca. 53,0 mio. kr.

<b>Togdrift - Driftsudgifter</b>	<b>2015</b>
Midtjyske Jernbaner - underskudsdekning	25.756.000
Operatørkontrakt DSB - Odderbanen	27.247.000
<b>Driftsudgifter total</b>	<b>53.003.000</b>

På indtægtssiden forventes fastholdelse af passagerfremgangen fra 2013 og der budgetteres med uændrede passagerindtægter som i 2013. De samlede passagerindtægter for begge baner forventes til ca. 17,3 mio. kr.

#### *Tilskud til investeringer.*

Midtjyske Jernbaner modtager et tilskud til dækning af udgifter til investeringer i infrastruktur på Odderbanen og Lemvigbanen. I 2015 er investeringstilskuddet budgetteret til 14,8 mio. kr. som fremgår af tabellen.

#### Forslag til investeringstilskud 2015

<b>Investeringstilskud</b>	<b>Budget 2015</b>
Pulje til mindre investeringer	3.663.000
Udvidelse af Pulje til mindre inv.	1.065.000
Afdrag spormoderniseringslån	10.154.000
<b>Samlet til investeringer</b>	<b>14.882.000</b>

Budgetforslaget for tilskuddet til investeringer er fremskrevet med samme reguleringsprocent, som anvendes for Regional Udvikling i Danske Regioner. Fremskrivningen for 2015 er af Danske regioner oplyst til 2,0%.

Der indgår i investeringstilskuddet en pulje til mindre investeringer, som Midtjyske Jernbaner selv disponerer over. Midttrafik og Region Midtjylland har med virkning fra 2012 aftalt en permanent udvidelse af puljen til mindre investeringer med 1,0 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har tilsluttet sig Banedanmarks option for anskaffelse af GSM-R radiosystemet. Midlerne til finansiering af projektet er over en flerårig periode opsparet hos Midtjyske Jernbaner.

Regionen har finansieret sporombygningen på Odderbanen ved optagelse af et lån. Lånet er videreformidlet gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner. I budgettet for 2015 indgår et afdrag til Regionen vedrørende dette lån på ca. 10,1 mio. kr.

#### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af busdrift og handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr og markedsføring.

Udgangspunktet for budget 2015 er en fremskrivning af budget 2014 med 2 %. Der er fratrukket diverse besparelser jævnfør forklaringerne i afsnittene nedenfor. Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og regionen bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer i de enkelte kommuner/region. Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte kommuner er der siden 1. behandling af budgettet foretaget små justering i de samlede administrationsudgifter.

Budget 2014 vs. budget 2015							
Mio. kr.	Budget 2014	Besparelser 2015	Budget til regulering	P/L-reg.	Budget 2015	Bespar. 2015 efter reg.	Budget 2015
Bus adm.	108,4	-1,1	107,4	2,0%	109,5	-1,8	107,7
Handicap adm.	13,8	0,0	13,8	2,0%	14,1	-0,5	13,6
<b>I alt Trafikselskab</b>	<b>122,3</b>	<b>-1,1</b>	<b>121,2</b>	<b>2,0%</b>	<b>123,6</b>	<b>-2,3</b>	<b>121,3</b>

#### Busadministration

Administrationsbudgettet for busdrift er i 2015 på 107,7 mio. kr. svarende til en besparelse på 2,7 % i forhold til budget 2014 (inkl. indeksregulering).

Budgettet for 2015 er samlet set nedskrevet med 2,9 mio. kr.

- 0,3 mio. kr. vedrører de administrative udgifter til teletaxa. Udgiften er fra 2015 flyttet til Flextrafik som håndterer administrationen af teletaxa.
- 0,8 mio. kr. vedrører lukning af Randers Rutebilstation, hvorfor besparelsen kun vedrører Randers Kommune og Region Midjyllands budget.
- 0,1 mio. kr. vedrører Skjern Rutebilstation hvor udgiften er flyttet fra administrationen til busdriften
- 1,7 mio. kr. er besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekortet.

I budgettet for rejsekortet er der i business casen for 2013 indarbejdet permanente besparelser i Midtrafiks administration på 12 mio. kr. årligt, når rejsekortet er fuldt udrullet. Besparelserne er indregnet i forhold til business casen og afhænger af, at Midtrafik får udfaset i samme tempo som rejsekortet udrulles. Besparelserne udgør i 2015 4,4 mio. kr. hvoraf de 2,7 mio. kr. allerede blev indregnet i 2014. Det vil sige at nettobesparelsen i 2015 er på 1,7 mio. kr.

Besparelsen som følge af rejsekortet består i 2015 af 1,0 mio. kr. på driften af det nuværende billeteringssystem, som løbende vil blive udfaset og vil derfor også på sigt give en større besparelse. Derudover er der en besparelse på kundeservice og betjent salg på 3 mio. kr., 0,5 mio. kr. på tællinger, 0,4 mio. kr. på klippekort/periodekort samt 0,5 mio. kr. salgsprovision. Hertil skal lægges 1,0 mio. kr. til bla. administrative opgaver og funktioner i forbindelse med rejsekortet.

De 4,4 mio. kr. er nu indarbejdet i budgettet fremadrettet og den yderligere besparelse lægges ind i årene efter til den samlede besparelse på 12 mio. kr. opnås.

BESPARELSER BC2013							
Mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Samlet 2013-2018
Billeteringsudstyr	0	-0,7	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7
Kundeservice og betjent salg	0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0
Tællinger	0	-	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0
Klippekort/periodekort	0	-	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1
Salgsprovision	0	-	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0
Nye Funktioner	0,64	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	15,0
<b>I ALT</b>	<b>0,6</b>	<b>-2,7</b>	<b>-4,4</b>	<b>-10,8</b>	<b>-12,0</b>	<b>-12,0</b>	<b>-161,8</b>

Det samlede budget for busadministration er uændret mellem 1. og 2. behandlingen, men der er som beskrevet ovenfor sket en ændret fordeling mellem bestillerne grundet ændring i køreplankoefficienten. Der er blandt andet en større stigning i Odder Kommune hvilket er en følge af at kommunen er i gang med en proces der skal ændre rabatruterne til lokalruter fra køreplansskiftet i 2015, hvilket er indregnet i nærværende budgetoplæg.

**Sammenligning af busadm. mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og budget 2015 i 1. og 2. behandling**

	Regnskab 2013, nettoudgifter busadministration	Budget 2014, nettoudgifter busadministration	Budget 2015, 27. juni 2014, nettoudgifter busadministration	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter busadministration	Difference (budget 2015, sept. minus budget 2015, juni)
Favskov	600.000	608.000	626.000	626.000	0
Hedensted	602.000	543.000	482.000	475.000	-7.000
Heming	2.889.000	2.912.000	3.034.000	3.027.000	-7.000
Holstebro	1.910.000	1.925.000	1.896.000	1.899.000	3.000
Horsens	3.126.000	3.132.000	3.264.000	3.262.000	-2.000
Ikast-Brande	716.000	707.000	781.000	781.000	0
Lemvig	605.000	347.000	306.000	305.000	-1.000
Norddjurs	593.000	595.000	581.000	581.000	0
Odder	295.000	272.000	265.000	365.000	100.000
Randers	6.845.000	6.716.000	5.952.000	5.948.000	-4.000
Ringkøbing-Skjern	1.602.000	1.404.000	1.253.000	1.252.000	-1.000
Samsø	452.000	383.000	344.000	344.000	0
Silkeborg	3.990.000	4.152.000	4.287.000	4.236.000	-51.000
Skanderborg	1.083.000	1.104.000	1.084.000	1.095.000	11.000
Skive	2.084.000	2.012.000	2.057.000	2.056.000	-1.000
Struer	552.000	551.000	570.000	570.000	0
Syddjurs	1.091.000	838.000	876.000	879.000	3.000
Viborg	3.862.000	3.687.000	3.681.000	3.679.000	-2.000
Aarhus	30.167.000	34.337.000	33.470.000	33.453.000	-17.000
Regionen	43.174.000	42.218.000	42.918.000	42.894.000	-24.000
<b>I alt</b>	<b>106.238.000</b>	<b>108.443.000</b>	<b>107.727.000</b>	<b>107.727.000</b>	<b>0</b>

**Administration af handicapkørsel**

Budgettet for handicap administration udgør i 2015 13,6 mio. kr. og er nedskrevet med 3,5 % i forhold til budget 2014 (inkl. indeksregulering). Besparselsen vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Grundet enkelte ændringer i det forventet antal kørte ture er der foretaget små justeringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Udgangspunktet for budget 2015 er en fremskrivning af budget 2014 med en fremskrivningsprocent på 2,0 %.

**Sammenligning af handicapadm. mellem regnskabet for 2013, budget 2014 og budget 2015 i 1. og 2. behandling**

	Regnskab 2013, nettoudgifter handicap-adm.	Budget 2014, nettoudgifter handicap-adm.	Budget 2015, 27. juni 2014, nettoudgifter handicap-adm.	Budget 2015, 12. sept. 2014, nettoudgifter handicap-adm.	Difference (budget 2015, sept. minus budget 2015, juni)
Favskov	286.000	297.000	349.000	349.000	0
Hedensted	390.000	359.000	342.000	342.000	0
Heming	515.000	535.000	498.000	497.000	-1.000
Holstebro	343.000	396.000	442.000	441.000	-1.000
Horsens	858.000	880.000	877.000	876.000	-1.000
Ikast-Brande	251.000	259.000	253.000	252.000	-1.000
Lemvig	158.000	183.000	179.000	178.000	-1.000
Norddjurs	162.000	170.000	197.000	197.000	0
Odder	198.000	235.000	290.000	290.000	0
Randers	818.000	843.000	806.000	805.000	-1.000
Ringkøbing-Skjern	450.000	462.000	440.000	439.000	-1.000
Samsø	80.000	81.000	95.000	95.000	0
Silkeborg	801.000	796.000	849.000	860.000	11.000
Skanderborg	316.000	330.000	332.000	332.000	0
Skive	288.000	301.000	296.000	296.000	0
Struer	168.000	169.000	158.000	157.000	-1.000
Syddjurs	228.000	205.000	199.000	199.000	0
Viborg	622.000	660.000	702.000	701.000	-1.000
Aarhus	6.710.000	6.672.000	6.306.000	6.304.000	-2.000
<b>I alt</b>	<b>13.642.000</b>	<b>13.833.000</b>	<b>13.610.000</b>	<b>13.610.000</b>	<b>0</b>

Grundet et stort fald i antallet af handicapkørsler i Aarhus Kommune nedskrives administrati-

onsbudgettet med 0,5 mio. kr. i 2015 og yderligere 0,5 mio. kr. i 2016. Aarhus kommune står for knap halvdelen af de handicapkørsler, der køres i regionen og betaler dermed også knap halvdelen af de administrative udgifter.

Antallet af handicapkørsler i Aarhus Kommune vurderes til at falde med 13,5 % i forhold til budget 2014, mens det samlede antal kørsler i de resterende kommuner vurderes til at holde niveauet fra 2014. På denne baggrund tilfalder besparelsen udelukkende Aarhus kommune.

De samlede udgifter til administration af handicapkørsel er uændret mellem 1. og 2. behandlingen. Der er udelukkende sket en mindre forskydning mellem bestillerne som følge af ændringer af turantallet i Silkeborg Kommune.

### **Billetkontrollen**

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2015 udgør 6,1 mio. kr., hvilket er en reduktion i forhold til både regnskab 2013 og budgettet for 2014.

Der forventes 7% flere kontrolafgifter i 2015 end i 2013, hvor Midttrafik indgik aftale med eksternt firma om kontrollen i august måned. Besparelsen som følge af udbuddet af billetkontrollen er indregnet, ligesom merudgiften ved beslutningen om at øge antallet af kontroller i forhold til de udbudte er indregnet.

Budgetposten er ikke ændret mellem 1. og 2. behandlingen af budgettet.

### **Letbanen**

Letbanen består i budget 2015 af Letbanesekretariatet, som tager sit udgangspunkt i vedtaget budget for Letbanesekretariatet, besluttet på møde i Letbanerådet den 23. april 2014. Vedtaget budget for 2015 er på 0,95 mio. kr. svarende til en 4 % stigning i forhold til regnskab 2013.

Udover letbanesekretariatet består Letbanen af operatørubuddet, som bliver finansieret af Drifts- og infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane.

Budgetposten er ikke ændret mellem 1. og 2. behandlingen af budgettet.

### **Rejsekortet**

Budgettet for rejsekortet er i 2015 på i alt 40,0 mio.kr. som går til køb af rejsekortudstyr samt drift. Samlet for perioden 2013-2028 er budgettet 497,9 mio. kr.

Budget 2015 ligger tæt op af det niveau, der blev udmeldt, for budgetoverslagsår 2015, i forbindelse med det reviderede budget 2014. Den væsentligste ændring er, at budgettet for køb af udstyr er fremskrevet til 2015 prisniveau med 2,3% ift. 2014 prisniveau. Endvidere er der udspecificeret yderligere udgifter vedrørende installation af udstyr på i alt 0,9 mio. kr., udspecificeret udgifter til drift af det rejsekort testsystem Midttrafik fik installeret i 2014 samt udgifter til kommissionering (kvalitetskontrol) af busser i perioden 2015 til 2018. Kommissionering af busser vedrører kvalitetskontrol af Rejsekort businstallationer i forbindelse med busudskiftninger. Der er medtaget i alt 2,1 mio. kr. i perioden 2015 til 2018.

Udgifter vedr. installation, drift af testsystem og kommissionering af busser er finansieret i det eksisterende budget.

En væsentlig post i 2015-driftsbudgetterne er rejse- og omsætningsafgift. Dette er afgifter der finansierer driften af det overordnede rejsekort system og Rejsekort A/S. Afgifterne er pt. 1,38% af omsætningen samt en såkaldt "klikafgift" på maksimalt 0,491 kr. pr. solorejse.

I nedenstående tabel ses det samlede niveau for rejsekortet i perioden 2013 til 2028 med udgangspunkt i budget 2015 og, for sammenligneligheds skyld, med udgangspunkt i det reviderede

rede budget 2014 og 1. udgave af budget 2015. Det forventes, at den samlede udgift vil blive 660,3 mio. kr. Heraf finansieres de 162,4 mio. kr. af besparelser i Midtrafiks administration. Dette giver et samlet budget efter indregning af besparelser på 497,9 mio. kr.

Mio. kr. (2015 -priser)	2015	2016	2017	2018	2013-28 (B2015)	2013-28 (B2015 1. udg.)	2013-28 (B2014)	Forskel RB2014-B2015
<b>INVESTERINGER</b>								
Årets investering aktier, ansvarlige lån, udstyr (25%)	6,0	1,4	0,0	0,0	49,1	49,1	48,7	0,3
Kontantfinansiering (Silkeborg og Horsens)	0,8	0,5	0,0	0,0	16,2	16,2	16,1	0,1
Årets investering internt projekt (25%)	1,9	0,5	0,0	0,0	4,4	4,4	4,4	0,0
<b>Investeringer i alt</b>	<b>8,7</b>	<b>2,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>69,7</b>	<b>69,7</b>	<b>69,3</b>	<b>0,4</b>
<b>LÅN OG FORRENTNING AF LÅN</b>								
Ydelser på lån. (75 % af rest invest.)	13,4	13,2	13,0	12,8	180,6	180,6	179,5	1,0
Forrentning og tilbagebetaling af ansv. lånekapital	0,0	-7,3	-7,3	-7,3	-78,4	-78,4	-78,4	0,0
Tilbagebetaling af aktieindskud					-18,3	-18,3	-18,3	0,0
<b>Lån og investeringer i alt</b>	<b>13,4</b>	<b>5,8</b>	<b>5,7</b>	<b>5,5</b>	<b>83,8</b>	<b>83,8</b>	<b>82,8</b>	<b>1,0</b>
<b>DRIFTSUDGIFTER</b>								
Rejse- og omsætningsafgifter	10,6	24,4	24,2	30,2	402,5	404,0	411,9	-9,5
Kommissionering af busser	0,1	0,4	0,6	1,0	2,1	0,0	0,0	2,1
Drift af lokalt udstyr	3,7	4,1	5,1	5,2	70,8	70,8	70,8	0,0
Bus & Tog, kundecenter	3,0	3,0	2,0	2,0	23,0	23,0	23,0	0,0
Drift af testudstyr	0,5	0,5	0,5	0,5	6,4	6,4	0,0	6,4
<b>Drift i alt</b>	<b>17,8</b>	<b>32,4</b>	<b>32,3</b>	<b>38,9</b>	<b>504,8</b>	<b>504,2</b>	<b>505,7</b>	<b>-0,9</b>
<b>ÆNDRERE UDGIFTER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN</b>								
Drift af det nuværende billetsalgssystem	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7	-52,7	-52,7	0,0
Kundeservice og betjent salg	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0	-45,0	-45,0	0,0
Tællinger, analyser	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0	-7,0	-7,0	0,0
Periodekort, klippekort mv.	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1	-13,1	-13,1	0,0
Sparet salgsprovision	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0	-59,0	-59,0	0,0
Ændret ressourceforbrug i administrationen	1,0	1,0	1,0	1,0	14,4	14,4	14,4	0,0
<b>Ændrede udgifter i alt</b>	<b>-4,4</b>	<b>-10,8</b>	<b>-12,0</b>	<b>-12,0</b>	<b>-162,4</b>	<b>-162,4</b>	<b>-162,4</b>	<b>0,0</b>
<b>NETTOUDGIFT I ALT</b>	<b>35,5</b>	<b>29,9</b>	<b>26,0</b>	<b>32,3</b>	<b>495,9</b>	<b>495,3</b>	<b>495,3</b>	<b>0,6</b>
Besparelse udmøntet i Trafikselskabet	4,4	10,8	12,0	12,0	162,4	162,4	162,4	0,0
<b>NETTOUDGIFT I FORHOLD TIL BUSINESS CASE</b>	<b>39,9</b>	<b>40,6</b>	<b>38,0</b>	<b>44,4</b>	<b>658,3</b>	<b>657,7</b>	<b>657,7</b>	<b>0,6</b>
<b>UDSTYR - BESTILLERØNSKER UDOVER BUSINESS CASE</b>								
Ringkøbing-Skjern Kommune, udstyr 7 ekstra busser					0,8	0,8	0,8	0,0
Ringkøbing-Skjern Kommune, ekstra vedligehold	0,05	0,06	0,07	0,07	0,9	0,9	0,9	0,0
Horsens Kommune, ekstra vedligehold	0,01	0,00	0,01	0,01	0,1	0,1	0,0	0,1
Odder, ekstra bus light og vedligehold	0,07	0,01	0,01	0,01	0,1	0,0	0,0	0,1
<b>Ekstra udstyr og vedligehold i alt</b>	<b>0,13</b>	<b>0,07</b>	<b>0,09</b>	<b>0,09</b>	<b>2,0</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,3</b>
<b>NETTOUDGIFT TIL AKTUELLE BESTILLERE</b>	<b>0,13</b>	<b>0,07</b>	<b>0,09</b>	<b>0,09</b>	<b>2,0</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,3</b>
<b>I ALT, SAMLET UDGIFT TIL BESTILLERFORDELING</b>	<b>40,03</b>	<b>40,7</b>	<b>38,1</b>	<b>44,5</b>	<b>660,3</b>	<b>659,6</b>	<b>659,5</b>	<b>0,8</b>

Følgende overordnede forudsætninger, vedrørende fordeling, ud på bestillere gør sig gældende i budget 2015:

- Aktier er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Ansvarlig lån er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Tilbagebetaling af indskud af egenkapital er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Udstyr er fordelt efter antal busser og validatorer(standere) hos den enkelte bestiller
- Udstyr til internt projekt er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Rejse- og omsætningsafgifter er fordelt efter indtægter
- Kommissionering af busser er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Drift af decentralt udstyr er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Drift af testudstyr er fordelt efter indtægter
- Bus & Tog / kundecenter er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- Drift af det nuværende billetsalgssystem er fordelt efter billetteringsudstyr

- Kundeservice og betjent salg er fordelt efter salgssteder/rutebilstationer
- Tællinger / analyse er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruiter)
- Periodekort / klippekort er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruiter)
- Sparet salgsprovision er fordelt efter salgsprovision
- Ændret ressourceforbrug i administrationen er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruiter)

Det skal bemærkes, at udmøntningen af besparelserne er baseret på udrulningsplanen jf. business case 2013 som fremlagt for bestyrelsen i januar 2013. Eventuelle forskydninger i tidsplanen kan medføre tilsvarende forskydninger i besparelserne.

Endvidere skal det bemærkes, at Rejsekort bus-light samt kontrollørernes udstyr kun forventes at have en levetid frem til starten af 2018. Midttrafik arbejder på en alternativ udstyrløsning fra og med 2018. Det vil på sigt medføre, at der skal investeres i udstyr til erstatning for det eksisterende. Der er dog endnu ikke truffet nogle endelige beslutninger, hvorfor de økonomiske konsekvenser endnu ikke er indregnet i budgettet.

### **Det videre forløb**

Henset til det forhold, at bestillerne har én måned mere til behandling af deres egne budgetter, kan der forekomme ændringer, som ikke kunne nå at blive indarbejdet i Midttrafiks budget. Det kan derfor blive nødvendigt at justere budgettet for 2015. I givet fald forelægges dette for Bestyrelsen.

## Bestillerspecifikke opgørelser og bemærkninger:

Favrskov Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	15.794.551	15.905.000	15.770.000	15.779.000	9.000
	Indtægter	-1.241.729	-1.167.000	-1.257.000	-1.257.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.552.822	14.738.000	14.513.000	14.522.000	9.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	1.072.810	1.041.000	1.131.000	1.131.000	0
	Indtægter	-244.518	-224.000	-267.000	-267.000	0
	Netto	828.292	817.000	864.000	864.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Læge- samt genoptræningskørs	39.528	30.000	5.334.000	5.334.000	0
	Flextur	431.359	473.000	437.000	437.000	0
	I alt	470.887	503.000	5.771.000	5.771.000	0
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	215.000	19.000	19.000	0
	Finansiering – renter			8.000	8.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			38.000	38.000	0
	Drift			37.000	37.000	0
	I alt	0	215.000	102.000	102.000	0
<b>Trafikskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	600.000	608.000	626.000	626.000	0
	"Handicapkørslen"	286.000	297.000	349.000	349.000	0
	I alt	886.000	905.000	975.000	975.000	0
<b>Total - netto</b>		<b>16.775.001</b>	<b>17.216.000</b>	<b>22.263.000</b>	<b>22.272.000</b>	<b>9.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Favrskov Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle regulerings-indeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2013, da de nye endnu ikke kendes.

Der er indregnet reduktion i kørslen på rute 851 og dubleringen på rute 200, der blev kørt i 2013 er fjernet. Fra Budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet 9.000 kr. til drift af internet i busser.



### *Indtægter*

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 590 ture i forhold til 2014 og kommunens udgift øges dermed med 0,1 mio. kr.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 vedrørende flexture baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Her forventes der færre kørte ture end i 2014. Det er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Der opstartes pakke-kørsel i august 2014 og budgettet for 2015 opskrives med det forventede antal kørsler indmeldt af Favrskov Kommune og udgiften i 2015 øges tilsvarende.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort. Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

"Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Hedensted Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	11.760.784	11.053.000	9.543.000	9.762.000	219.000
	Indtægter	-3.153.586	-3.152.000	-3.091.000	-3.091.000	0
	Regionalt tilskud	-913.000	-929.000	-946.000	-948.000	-2.000
	Netto	7.694.198	6.972.000	5.506.000	5.723.000	217.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	1.254.475	1.252.000	1.130.000	1.130.000	0
	Indtægter	-259.182	-256.000	-225.000	-225.000	0
	Netto	995.293	996.000	905.000	905.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Flextur	103.303	126.000	250.000	250.000	0
	Teletaxa			225.000	225.000	0
	I alt	103.303	126.000	475.000	475.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	263.000	30.000	30.000	0
	Finansiering – renter			10.000	10.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			46.000	46.000	0
	Drift			52.000	52.000	0
	I alt	0	263.000	138.000	138.000	0
<b>Trafikelskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	602.000	543.000	482.000	475.000	-7.000
	"Handicapkørslen"	390.000	359.000	342.000	342.000	0
	I alt	992.000	902.000	824.000	817.000	-7.000
<b>Total - netto</b>		<b>9.784.794</b>	<b>9.259.000</b>	<b>7.848.000</b>	<b>8.058.000</b>	<b>210.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Hedensted Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifterne for 2013 er fremskrevet til 2014 med det officielle indexskøn for omkostningsindexet på 0,2%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,7%

Det er indregnet mindredgifter på 0,6 mio. kr. som konsekvens af, at kommunen hjemtager 2 rabatruter ved køreplansskiftet i 2013. Herudover er de faste busomkostninger reduceret med 0,6 mio. kr. i forbindelse med kontraktforlængelser. Endelig er der indregnet køreplanændringer fra køreplansskiftet i 2014, hvor hovedparten af kommunens lokal- og rabatruter ændres. Fra Budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet har kommunen meddelt køreplanændringer på flere ruter fra køreplansskiftet, som er indarbejdet med 211.000 kr. Herudover er der indarbejdet 8.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

Midttrafik er bekendt med at Hedensted Kommune overvejer at indføre 0-takst på rabatruter. En evt. beslutning om dette er ikke indarbejdet i budgetforslaget.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 355 ture i forhold til 2014 og udgiften dermed falder med 0,1 mio. kr.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 vedrørende Flexture baserer sig på en konkret vurdering fra Hedensted kommune, som forventer en stigning i antallet af Flexture. Budgettet for teletaxa baserer sig på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af ændringerne af kommunens lokal- og rabatruter og dermed køreplantimer justeres de administrativeomkostninger tilsvarende.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

"Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Herning Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	46.767.481	47.276.000	47.301.000	47.220.000	-81.000
	Indtægter	-17.668.765	-17.322.000	-17.617.000	-17.617.000	0
	Regionalt tilskud	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0
	Netto	29.093.716	29.949.000	29.679.000	29.598.000	-81.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	1.880.465	1.886.000	1.822.000	1.822.000	0
	Indtægter	-384.567	-382.000	-343.000	-343.000	0
	Netto	1.495.898	1.504.000	1.479.000	1.479.000	0
<b>Kan-kørsel</b>						
	Teletaxa			16.000	16.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	1.971.000	204.000	204.000	0
	Finansiering – renter			73.000	73.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			353.000	353.000	0
	Drift			418.000	418.000	0
	I alt	0	1.971.000	1.048.000	1.048.000	0
<b>Trafikselskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	2.889.000	2.912.000	3.034.000	3.027.000	-7.000
	"Handicapkørslen"	515.000	535.000	498.000	497.000	-1.000
	I alt	3.404.000	3.447.000	3.532.000	3.524.000	-8.000
<b>Total - netto</b>		<b>33.993.614</b>	<b>36.871.000</b>	<b>35.754.000</b>	<b>35.665.000</b>	<b>-89.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Herning Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle regulerings-indeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2%, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2013, da de nye endnu ikke kendes.

Rute 168 er nedlagt fra K14, hvilket betyder højere busudgifter for rute 163, da de to ruter har delt bus i samme kontrakt. Der er afsat 0,3 mio. kr. til passagerbonus samt bonus for højere euronorm på bybusserne. Herudover er der afsat 0,26 mio. kr. til realtidsinformation i Herning bybusser. Fra Budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015. Der er ingen større køreplanændringer.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet konsekvens af nedlæggelse af rute 168, som udgør -96.000 kr. Herudover er der indregnet 15.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

I forhold til Budgettet for 2014 forventes en mindre stigning i passagerindtægter i Herning. Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

Herning Kommune har besluttet at gøre skolebusruterne gratis for alle pr. august 2015. Indtægtsnedgangen er ikke indregnet i nærværende budget, men vil blive indeholdt ved en eventuel budgetrevision primo 2015.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 700 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 17 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse.

### **Kan-kørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Holstebro Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	33.410.420	34.550.000	33.030.000	33.528.000	498.000
	Indtægter	-8.891.492	-8.555.000	-8.819.000	-6.219.000	2.600.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	24.518.928	25.995.000	24.211.000	27.309.000	3.098.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	1.159.874	1.100.000	1.119.000	1.119.000	0
	Indtægter	-305.982	-287.000	-271.000	-271.000	0
	Regionalt tilskud	853.892	813.000	848.000	848.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Kommunal kørsel	969.045	1.014.000	1.058.000	1.058.000	0
	Flexture			509.000	509.000	0
	Teletaxa			458.000	458.000	0
	I alt	969.045	1.014.000	2.025.000	2.025.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	1.166.000	115.000	115.000	0
	Finansiering – renter			43.000	43.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			208.000	208.000	0
	Drift			220.000	220.000	0
	I alt	0	1.166.000	585.000	585.000	0
<b>Trafikselskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	1.910.000	1.925.000	1.896.000	1.899.000	3.000
	"Handicapkørslen"	343.000	396.000	442.000	441.000	-1.000
	I alt	2.253.000	2.321.000	2.338.000	2.340.000	2.000
<b>Total - netto</b>		<b>28.594.865</b>	<b>31.309.000</b>	<b>30.007.000</b>	<b>33.107.000</b>	<b>3.100.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Holstebro Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle regulerings-indeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2%, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2013, da de nye endnu ikke kendes.

Konsekvenserne af 36. udbud er indregnet i Holstebro Bybusser med merudgifter på 1,9 mio. kr. Herudover er 38. udbud på lokal- og rabatruter indregnet. Der er indregnet større køreplanændringer i form af færre køreplantimer fra køreplansskiftet i 2014 på ruterne 29, 252, 260, 270. Fra K14 starter en ny rabatrute 253, der kører mellem Idom og Idomlund. Der er afsat midler til dubleringskørsel som følge af 0-takst på rabatruter. Herudover er der afsat midler til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet ekstra omkostninger til større busser på rute 271 og 284, som udgør 120.000 kr. Herudover er der indregnet en korrektion af beregningen af rute 252 på 99.000 kr. Ekstra dublinger som følge af 0-takst på rabatruterne

er indregnet med 250.000 kr. og drift af internet i busser er indregnet med 27.000 kr.

#### *Indtægter:*

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013. Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet.

Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat. Holstebro Kommune har ultimo maj meddelt, at man indfører 0-takst på rabatruter fra august 2014. Denne beslutning er indarbejdet i budgettet.

#### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 500 ture, men omvendt falder turprisen med 14 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

#### **"Kan-kørsel"**

Flexture i Holstebro kommune er opstartet august 2014 og fremgår derfor ikke af tidligere regnskaber eller budgetter. Budgettet baserer sig på en konkret vurdering fra Holstebro kommune. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

#### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

#### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Horsens Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	45.284.339	46.600.000	46.977.000	47.080.000	103.000
	Indtægter	-19.830.905	-19.942.000	-19.651.000	-19.651.000	0
	Regionalt tilskud	-312.000	-318.000	-324.000	-324.000	0
	Netto	25.141.434	26.340.000	27.002.000	27.105.000	103.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	2.310.140	2.349.000	2.174.000	2.174.000	0
	Indtægter	-554.330	-561.000	-505.000	-505.000	0
	Netto	1.755.810	1.788.000	1.669.000	1.669.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Kørsel	8.304.352	4.353.000	276.000	838.000	562.000
	Teletaxa			272.000	272.000	0
	I alt	8.304.352	4.353.000	548.000	1.110.000	562.000
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	4.299.688	1.519.000	777.000	777.000	0
	Finansiering – renter			0	0	0
	Finansiering – afdrag på lån			0	0	0
	Drift			487.000	487.000	0
	I alt	4.299.688	1.519.000	1.264.000	1.264.000	0
<b>Trafikelskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	3.126.000	3.132.000	3.264.000	3.262.000	-2.000
	"Handicapkørslen"	858.000	880.000	877.000	876.000	-1.000
	I alt	3.984.000	4.012.000	4.141.000	4.138.000	-3.000
<b>Total - netto</b>		<b>43.485.285</b>	<b>38.012.000</b>	<b>34.624.000</b>	<b>35.286.000</b>	<b>662.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Horsens Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle regulerings-indeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2%, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2013, da de nye endnu ikke kendes.

Det er indregnet udgifter på 0,8 mio. kr. til en ny bybuslinie 11, der kører mellem Horsens Statsskole og Stensballe.

Herudover er der afsat midler til dubleringskørsel på 0,35 mio. kr. samt 0,075 mio. kr. til automatisk passagertælling.

Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser. Teletaxakørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet 103.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.



Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 350 ture i forhold til 2014 og udgiften dermed falder med 0,2 mio. kr.

### **"Kan-kørsel"**

Pakkekørslen i Horsens kommune stopper i 2014 og budgettet for 2015 nedskrives derfor med 4,1 mio. kr. I 2015 er der fortsat lægekørsel med et samlede budget på 0,3 mio. kr. Budgettet for lægekørsel er lavet med udgangspunkt i regnskab 2013 og 1. halvår 2014. I forhold til 1. behandling af budget 2015 er der efter aftale med Horsens Kommune tilføjet kørsel med enkelte borgere under kørselstypen Specialkørsel - børn og unge med handicap. Det medfører en budgetteret merudgift på 562.000 kr. Årsagen til den høje udgift på så få borgere skyldes specialhensyn samt lange transportveje.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Specifikt vedrørende Horsens Kommune er der er medtaget udgifter til vedligehold af 1 ekstra bus i perioden 2015-2028.

Ikast-Brande Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	14.968.129	14.970.000	15.300.000	15.326.000	26.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.968.129	14.970.000	15.300.000	15.326.000	26.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	822.662	767.000	862.000	862.000	0
	Indtægter	-198.156	-188.000	-190.000	-190.000	0
	Netto	624.506	579.000	672.000	672.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Flextur	62.899	57.000	65.000	65.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	189.000	0	0	0
	Finansiering – renter			6.000	6.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			30.000	30.000	0
	Drift			16.000	16.000	0
	I alt	0	189.000	51.000	51.000	0
<b>Trafiksekskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	716.000	707.000	781.000	781.000	0
	"Handicapkørslen"	251.000	259.000	253.000	252.000	-1.000
	I alt	967.000	966.000	1.034.000	1.033.000	-1.000
<b>Total - netto</b>		<b>16.622.534</b>	<b>16.761.000</b>	<b>17.122.000</b>	<b>17.147.000</b>	<b>25.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Ikast-Brande Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle reguleringsindeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2013, da de nye endnu ikke kendes.

Der er indregnet udgifter på 0,14 mio. kr. til den nye bybuslinie 3 som fra køreplansskiftet i 2014 kører mellem Ikast C og HI park. Herudover er konsekvenser af 37. udbud samt ophør af dubleringskørsel på rute 190 indregnet.

Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet 26.000 kr. til drift af internet i busser.

### Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 170 ture i forhold til 2014, men omvendt øges turprisen med 39 kr. og udligner dermed en forestående besparelse således at kommunens udgift øges med 0,1 mio. kr.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet øges med 260 ture i forhold til 2014 og udgiften opskrives dermed tilsvarende.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

I budget 2015 er det udelukkende driftsudgifterne vedr. Bus og Tog samarbejdet, der indgår. Investeringsudgiften vedrører udelukkende betaling til ansvarligt lån.

Lemvig Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
(bilag 1)	Udgifter	7.874.042	7.784.000	7.164.000	7.175.000	11.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	7.874.042	7.784.000	7.164.000	7.175.000	11.000
<b>Handicapkørsel</b>						
(bilag 2)	Udgifter	647.990	639.000	640.000	640.000	0
	Indtægter	-151.931	-142.000	-129.000	-129.000	0
	Netto	496.059	497.000	511.000	511.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
(bilag 3)	Lægekørsel	210.631	244.000	223.000	223.000	0
	Flexur	102.253	60.000	125.000	125.000	0
	Teletaxa			28.000	28.000	0
	I alt	312.884	304.000	376.000	376.000	0
<b>Rejsekort</b>						
(bilag 4)	Investering	0	96.000	0	0	0
	Finansiering – renter			3.000	3.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			15.000	15.000	0
	Drift			8.000	8.000	0
	I alt	0	96.000	26.000	26.000	0
<b>Trafikelskabet (netto)</b>						
(bilag 5)	"Busdriften"	605.000	347.000	306.000	305.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	158.000	183.000	179.000	178.000	-1.000
	I alt	763.000	530.000	485.000	483.000	-2.000
<b>Total - netto</b>		<b>9.445.985</b>	<b>9.211.000</b>	<b>8.562.000</b>	<b>8.571.000</b>	<b>9.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Lemvig Kommune:

### Busdrift

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

Rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2013, da de nye endnu ikke kendes. Der indregnet større køreplanændringer i form af færre køreplantimer fra køreplansskiftet i 2013 og 2014 på alle lokalruter.

Samlet set medfører køreplanændringer mindredgifter på 0,7 mio. kr. Udgiften til chaufførlokaler på 0,05 mio. kr. er flyttet fra administrationen til busdriften. Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet 11.000 kr. til drift af internet i busser.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 130 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 14 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet på lægekørsler holdes i 2015 i forhold til 2014, hvorimod der forventes en fordobling af flexture som øger den samlede udgift tilsvarende.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

I budget 2015 er det udelukkende driftsudgifterne vedr. Bus og Tog samarbejdet, der indgår. Investeringsudgiften vedrører udelukkende betaling til ansvarligt lån.

Norddjurs Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	14.995.377	15.540.000	14.834.000	14.612.000	-222.000
	Indtægter	-1.187.474	-1.350.000	-1.192.000	-1.192.000	0
	Regionalt tilskud	-467.000	-475.000	-484.000	-485.000	-1.000
	Netto	13.340.903	13.715.000	13.158.000	12.935.000	-223.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	756.335	694.000	732.000	732.000	0
	Indtægter	-167.671	-148.000	-160.000	-160.000	0
	Netto	588.664	546.000	572.000	572.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Kommunal kørsel	899.310	1.006.000	953.000	953.000	0
	Flextur	1.418.288	1.457.000	1.423.000	1.423.000	0
	I alt	2.317.598	2.463.000	2.376.000	2.376.000	0
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	141.000	9.000	9.000	0
	Finansiering – renter			5.000	5.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			24.000	24.000	0
	Drift			36.000	36.000	0
	I alt	0	141.000	74.000	74.000	0
<b>Trafikselskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	593.000	595.000	581.000	581.000	0
	"Handicapkørslen"	162.000	170.000	197.000	197.000	0
	I alt	755.000	765.000	778.000	778.000	0
<b>Total - netto</b>		<b>17.039.165</b>	<b>17.668.000</b>	<b>16.996.000</b>	<b>16.773.000</b>	<b>-223.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Norddjurs Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

Budgettet for rabatruterne er reduceret med 0,2 mio. og baserer sig på oplyste køreplanerne for 2014 som kommunen har oplyst i forbindelse med den politiske høring.

I forhold til 1. behandling af budgettet har kommunen meddelt køreplanændringer på rabatruter fra køreplansskiftet, som i alt udgør en besparelse på 222.000 kr.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

### Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivi-

tetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 280 ture, men omvendt falder turprisen med 18 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftsniveauet holdes på samme niveau som 2014.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

På lægekørslen forventes et fald på 2.475 antal ture, men ovenud stiger turprisen væsentlig med 58 kr. således at udgiftsniveauet fra budget 2014 holdes i 2015.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Odder Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	6.392.926	6.658.000	6.405.000	6.409.000	4.000
	Indtægter	-1.347.542	-1.264.000	-1.280.000	-1.280.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	5.045.384	5.394.000	5.125.000	5.129.000	4.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	877.630	818.000	889.000	889.000	0
	Indtægter	-187.452	-169.000	-193.000	-193.000	0
	Netto	690.178	649.000	696.000	696.000	0
<b>Kan-kørsel</b>						
	Teletaxa			83.000	83.000	0
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	72.000	9.000	70.000	61.000
	Finansiering – renter			3.000	3.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			13.000	13.000	0
	Drift			17.000	30.000	13.000
	I alt	0	72.000	43.000	116.000	73.000
<b>Trafiksekskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	295.000	272.000	265.000	365.000	100.000
	"Handicapkørslen"	198.000	235.000	290.000	290.000	0
	I alt	493.000	507.000	555.000	655.000	100.000
<b>Total - netto</b>		<b>6.265.562</b>	<b>6.660.000</b>	<b>6.540.000</b>	<b>6.717.000</b>	<b>177.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Odder Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

Der er ingen køreplanændringer for bybussen i Odder, mens der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 for rabatruterne. Samlet set udlignes køreplanændringerne i 2014 stort set af ændringer fra køreplansskiftet i 2013.

Odder Kommune har besluttet at overdrage alle rabatruter til Midttrafik som følge af implementering af rejsekortet. Det er dog endnu ikke fastlagt, hvornår ændringen træder i kraft. Nærværende budget tager udgangspunkt i, at rabatruterne ændres til lokalruter fra K15. Det betyder en halvering af køreplantimerne i B2015 og dermed en stigning i administrationsbidraget i 2015. Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet 4.000 kr. til drift af internet i busser.



### *Indtægter:*

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

Midttrafik er bekendt med at Odder Kommune overvejer at indføre 0-takst på rabatruter. En evt. beslutning om dette er ikke indarbejdet i budgetforslaget

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 660 ture, men omvendt falder turprisen med 25 kr. og udligner dermed en forestående ekstraudgift således at udgiftniveauet holdes på samme niveau som 2014.

### **Kan-kørsel**

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår fremover på opgørelsen vedrørende kan-kørsel.

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af ændringerne i køreplanen og dermed køreplantimer justeres de administrative omkostninger tilsvarende.

Grundet ændringer i køreplantimer som følge af, at rabatruter overgår til lokalruter er de administrative udgifter justeret siden 1. behandlingen af budgettet.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Specifikt for Odder Kommune er der medtaget ekstraudgifter til installation af bus light da det allerede indregnede beløb ikke var tilstrækkeligt. Der er indregnet yderligere ca. 61.000 kr. til kontantfinansiering i installationsåret (2015).

Randers Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	90.693.066	90.511.000	90.705.000	90.861.000	156.000
	Indtægter	-29.588.371	-30.658.000	-29.695.000	-29.695.000	0
	Regionalt tilskud	-682.000	-694.000	-706.000	-708.000	-2.000
	Netto	60.422.695	59.159.000	60.304.000	60.458.000	154.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	2.359.110	2.381.000	2.331.000	2.331.000	0
	Indtægter	-474.103	-486.000	-459.000	-459.000	0
	Netto	1.885.007	1.895.000	1.872.000	1.872.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Lægekørsel	821.729	2.161.000	921.000	921.000	0
	Flextur	620.564	647.000	351.000	351.000	0
	I alt	1.442.293	2.808.000	1.272.000	1.272.000	0
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
<b>Rejekort</b>						
	Investering	0	3.755.000	384.000	384.000	0
	Finansiering – renter			139.000	139.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			670.000	670.000	0
	Drift			869.000	871.000	2.000
	I alt	0	3.755.000	2.062.000	2.064.000	2.000
<b>Trafikselskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	6.845.000	6.716.000	5.952.000	5.948.000	-4.000
	"Handicapkørslen"	818.000	843.000	806.000	805.000	-1.000
	I alt	7.663.000	7.559.000	6.758.000	6.753.000	-5.000
<b>Total - netto</b>		<b>71.449.995</b>	<b>75.214.000</b>	<b>72.306.000</b>	<b>72.457.000</b>	<b>151.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Randers Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle regulerings-indeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne fra 2013, da de nye endnu ikke kendes.

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 på flere bybusruter, hvilket resulterer i mindredgifter på 0,5 mio. kr. Der er herudover indregnet udgifter til dublering og passagerbonus på i alt 0,5 mio. kr. Endelig er der indregnet udgifter på 0,18 mio. kr. til dubleringskørsel mellem asylcenter og folkeskole. Der blev i 2013 lavet store besparelser på rabatruterne. Disse slår nu igennem med fuld i effekt. Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet 156.000 kr. til drift af internet i busser.

### *Indtægter:*

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 790 ture i forhold til 2014 men omvendt stiger turprisen med 11 kr. pr. tur og udligner dermed den samlede besparelse på turfaldet.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold 1. behandling af budgettet.

Lægekørslen nedskrives væsentligt med 3.500 ture og medfører dermed en nedskrivning af budgettet på 1,2 mio. kr. i forhold til budget 2014. Flexiture vurderes til at falde med 54% i forhold til 2014 og udgiften nedskrives dermed tilsvarende med 54 %.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Som følge af lukningen af Randers rutebilstation indregnes der fra 2015 en yderligere besparelse i de administrative omkostninger på 0,8 mio. kr. således at der fremover kun betales markedsføringsbidrag, chaufførfaciliteter og kundefaciliteter vedrørende Randers Rutebilstation. Besparelsen på Randers rutebilstation fordeles mellem Randers kommune og Region Midtjylland efter gældende fordelingsnøgle.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Ringkøbing-Skjern Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	26.260.632	26.558.000	26.293.000	26.293.000	0
	Indtægter	-4.181.850	-3.925.000	-4.261.000	-4.261.000	0
	Regionalt tilskud	-1.565.000	-1.593.000	-1.622.000	-1.625.000	-3.000
	Netto	20.513.782	21.040.000	20.410.000	20.407.000	-3.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	1.620.802	1.575.000	1.742.000	1.742.000	0
	Indtægter	-354.095	-340.000	-360.000	-360.000	0
	Netto	1.266.707	1.235.000	1.382.000	1.382.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Flextur	493.170	495.000	509.000	509.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	1.673.000	49.000	49.000	0
	Finansiering – renter			29.000	29.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			139.000	139.000	0
	Drift			193.000	194.000	1.000
	I alt	0	1.673.000	409.000	410.000	1.000
<b>Trafiksekskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	1.602.000	1.404.000	1.253.000	1.252.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	450.000	462.000	440.000	439.000	-1.000
	I alt	2.052.000	1.866.000	1.693.000	1.691.000	-2.000
<b>Total - netto</b>		<b>24.325.660</b>	<b>26.309.000</b>	<b>24.403.000</b>	<b>24.399.000</b>	<b>-4.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Ringkøbing-Skjern Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

Konsekvenser af 37. udbud er indregnet med merudgifter på 0,4 mio. kr. på rute 580. Herudover er der effekt af køreplanændring i 2013 og 2014 på alle lokalruter samt fra 2013 på alle rabatruter.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

### Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 460 ture i forhold til 2014, men omvendt øges turprisen med 48 kr. og udligner dermed en forestående besparelse således at kommunens udgift øges med 0,2 mio. kr.

### "Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet på flexture holdes i 2015 i forhold til 2014

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Der er derudover indregnet vedtagne besparelser i administrationen som følge af lukning af Skjern rutebilstation.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Specifikt for Ringkøbing-Skjern Kommune er der medtaget vedligehold af ekstra udstyr for ca. 50.000 kr. i 2015 og ca. 67.000 pr. år i de efterfølgende år.

Samsø Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015	Budget 2015	Budget 2015
<b>Busdrift</b>						
(bilag 1)	Udgifter	5.418.351	5.381.000	5.051.000	5.059.000	8.000
(bilag 2)	Indtægter	-1.208.010	-1.291.000	-1.146.000	-1.146.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	4.210.341	4.090.000	3.905.000	3.913.000	8.000
<b>Handicapkørsel</b>						
(bilag 3)	Udgifter	214.741	206.000	228.000	228.000	0
	Indtægter	-38.670	-37.000	-41.000	-41.000	0
	Netto	176.071	169.000	187.000	187.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
(bilag 4)	Kommunal kørsel	304.302	324.000	674.000	371.000	-303.000
<b>Rejsekort</b>						
(bilag 5)	Investering	0	140.000	0	0	0
	Finansiering – renter			5.000	5.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			22.000	22.000	0
	Drift			11.000	12.000	1.000
	I alt	0	140.000	38.000	39.000	1.000
<b>Trafikskabet (netto)</b>						
(bilag 6)	"Busdriften"	452.000	383.000	344.000	344.000	0
	"Handicapkørslen"	80.000	81.000	95.000	95.000	0
	I alt	532.000	464.000	439.000	439.000	0
<b>Total - netto</b>		<b>5.222.714</b>	<b>5.187.000</b>	<b>5.243.000</b>	<b>4.949.000</b>	<b>-294.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Samsø Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

Den aftalte besparelse fra køreplansskiftet i 2013 er indarbejdet. Da sejlplanen for den nye færge, der sejler fra 1. oktober 2014, ikke kendes er der kun lavet køreplaner til 30. september, hvorfor der ikke er indregnet en eventuel af effekt af køreplanændringer fra 2014. Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet 8.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

### Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er øges med 164 ture i forhold til 2014 og dermed forventes der en tilsvarende stigning i udgiften for 2015.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer.

I forbindelse med høringsvaret vedrørende 1. behandling af budget 2015 har Samsø Kommune meddelt, at de hjemtager al "Kan-kørsel". Budget 2015 nedskrives dermed 0,3 mio. kr. og indeholder i 2015 kun udgifterne til Teletaxa, som fremover figurerer på "Kan-kørsel" og ikke på busdriften som tidligere.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter samt udspecificering af drift af testsystem. Installationsudgifter samt udgifter til drift af testsystem er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

I forhold til det reviderede budget for 2014 er det udelukkende driftsudgifterne vedr. Bus og Tog samarbejdet, der indgår i for 2015. Investeringsudgiften vedrører udelukkende betaling til ansvarligt lån.

Silkeborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter (excl. realtidsdrift)	54.970.396	55.528.000	56.639.000	55.748.000	-891.000
	Realtidsdrift, Silkeborg bybusser			302.000	328.000	26.000
	Indtægter	-24.540.719	-25.405.000	-24.743.000	-24.743.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	30.429.677	30.123.000	32.198.000	31.333.000	-865.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	2.289.137	2.195.000	2.526.000	2.662.000	136.000
	Indtægter	-510.615	-496.000	-517.000	-542.000	-25.000
	Netto	1.778.522	1.699.000	2.009.000	2.120.000	111.000
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	I alt læge/genoptræning m.v.	2.953.425	3.154.000	3.134.000	3.207.000	73.000
	Flextur	198.872	202.000	223.000	276.000	53.000
	Teletaxa			79.000	79.000	0
	I alt	3.152.296	3.356.000	3.436.000	3.562.000	126.000
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	5.933.069	647.000	48.000	48.000	0
	Finansiering – renter			0	0	0
	Finansiering – afdrag på lån			0	0	0
	Drift			620.000	621.000	1.000
	I alt	5.933.069	647.000	668.000	669.000	1.000
<b>Trafiksekskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	3.990.000	4.152.000	4.287.000	4.236.000	-51.000
	"Handicapkørslen"	801.000	796.000	849.000	860.000	11.000
	I alt	4.791.000	4.948.000	5.136.000	5.096.000	-40.000
<b>Total - netto</b>		<b>46.121.564</b>	<b>40.811.000</b>	<b>43.485.000</b>	<b>42.818.000</b>	<b>-667.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Silkeborg Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle regulerings-indeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 i budgettet for samtlige ruter.

Samlet set er der budgetteret med merudgifter til bybusserne på 0,6 mio. kr. Indexstigning for bybusserne udgør 0,3 mio. kr. og der er indregnet 0,4 mio. kr. til en springerbus, som starter ved køreplansskiftet i 2014. Herudover er der afsat 0,2 mio. kr. til ekstra dubleringskørsel til gymnasiet samt indregnet udgifter til realtidsinformation på 0,3 mio. kr. Effekten af køreplanændringer fra K14 giver for lokal- og rabatruterne en samlet besparelse på ca. 0,8 mio. kr. En ajourført fordelingsnøgle for chaufførlokalerne giver en merudgift på 0,1 mio. kr. Fra budget 2015 er der afsat 0,03 mio. kr. til drift af internet i busser. Der er afsat 0,03 mio. kr. til drift af realtidsskærme fra 2015.



Telekørsel er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet en besparelse som følge af køreplanændringer på i alt 922.000 kr., som er oplyst af kommunen. Herudover er der indregnet drift af realtidsskærme på 27.000 kr. samt drift af internet i busser på 30.000 kr.

#### *Indtægter:*

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

#### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Budgettet er efter aftale med Silkeborg Kommune tilpasset nye oplysninger som viser en stigning i forventet antal ture i 2015.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er øget med 430 ture i forhold til 2014 og dermed forventes der en stigning i udgiften på 0,3 mio. kr.

#### **Kan-kørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Budgettet er efter aftale med Silkeborg Kommune tilpasset nye oplysninger som viser en stigning i forventet antal ture i 2015.

Det vurderes at kørselsniveauet på kan-kørsel holdes i 2015 i forhold til 2014.

#### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

#### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Silkeborg har i 2013 valgt at kontantfinansiere investeringerne i 2013-2015. Ultimo 2013 havde kommunen et tilgodehavende hos Midttrafik på 2,48 mio. kr.

Skanderborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	22.189.834	22.173.000	22.783.000	23.643.000	860.000
	Indtægter	-5.833.539	-5.253.000	-5.635.000	-5.635.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	16.356.295	16.920.000	17.148.000	18.008.000	860.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	908.691	843.000	948.000	948.000	0
	Indtægter	-207.348	-200.000	-201.000	-201.000	0
	Netto	701.343	643.000	747.000	747.000	0
<b>Kan kørsel</b>						
	Kommunal kørsel			111.000	111.000	0
	Teletaxa			212.000	212.000	0
	I alt	0	0	323.000	323.000	0
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	623.000	72.000	72.000	0
	Finansiering – renter			23.000	23.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			113.000	113.000	0
	Drift			128.000	128.000	0
	I alt	0	623.000	338.000	338.000	0
<b>Trafikselskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	1.083.000	1.104.000	1.084.000	1.095.000	11.000
	"Handicapkørslen"	316.000	330.000	332.000	332.000	0
	I alt	1.399.000	1.434.000	1.416.000	1.427.000	11.000
<b>Total - netto</b>		<b>18.493.638</b>	<b>19.658.000</b>	<b>20.010.000</b>	<b>20.881.000</b>	<b>871.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Skanderborg Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

I budgettet er der indregnet 0,4 mio. kr. for effekten af det 39. udbud samt køreplanændringer fra 2013 og 2014 for bybusserne. Effekten af køreplanændringer i K13 og K14 giver lokalruterne en lille stigning på ca. 0,03 mio. kr. Rabatruterne er beregnet ud fra køreplanerne i K13 - dog er der medregnet effekten af det 39. udbud for ruterne 410-413.

Der er afsat 0,97 mio. kr. til svømmekørsel, som starter ved køreplansskiftet i 2014.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet yderligere 719.000 kr. til svømmekørsel jfr. kontrakttillæg til det 32. udbud. Herudover er der indarbejdet konsekvens af det 39. udbud for bybusserne, som udgør 259.000 kr. Konsekvensen af det 39. udbud for B-kontrakterne udgør -118.000 kr.

### *Indtægter:*

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Kørselsniveauet ligger på samme niveau som 2014 men turprisen vurderes at stige med 28 kr. hvilket medfører en udgiftsstigning på 0,1 mio. kr.

### **"Kan kørsel"**

Skanderborg kommune opstartede kommunal kørsel maj 2014, hvorfor der ikke foreligger hverken regnskabstal eller budget for tidligere år. Budgettet for 2015 er en vurdering foretaget i samarbejde med Skanderborg Kommune. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Byrådet i Skanderborg Kommune behandler på sit møde den 25. juni forslag om støttet flextur, med forventet opstart 1. august 2014. Da der endnu ikke er truffet beslutning er det ikke indregnet i budgettet.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Skive Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	28.682.085	29.063.000	28.919.000	28.991.000	72.000
	Indtægter	-8.771.627	-8.637.000	-8.601.000	-8.601.000	0
	Regionalt tilskud	-632.000	-643.000	-655.000	-656.000	-1.000
	Netto	19.278.458	19.783.000	19.663.000	19.734.000	71.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	895.719	830.000	851.000	851.000	0
	Indtægter	-207.486	-195.000	-183.000	-183.000	0
	Netto	688.233	635.000	668.000	668.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Kommunal kørsel	9.309.197	10.626.000	9.916.000	9.916.000	0
	Flextur	128.648	136.000	140.000	140.000	0
	Teletaxa			100.000	100.000	0
	I alt	9.437.844	10.762.000	10.156.000	10.156.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	1.154.000	53.000	53.000	0
	Finansiering – renter			40.000	40.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			193.000	193.000	0
	Drift			219.000	219.000	0
	I alt	0	1.154.000	504.000	504.000	0
<b>Trafiksekskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	2.084.000	2.012.000	2.057.000	2.056.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	288.000	301.000	296.000	296.000	0
	I alt	2.372.000	2.313.000	2.353.000	2.352.000	-1.000
<b>Total - netto</b>		<b>31.776.535</b>	<b>34.647.000</b>	<b>33.344.000</b>	<b>33.414.000</b>	<b>70.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Skive Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014. Der er afsat midler til lane management, hvor Skive Kommune betaler 31% af udgiften på 0,2 mio. kr., mens regionen betaler den resterende del. Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indregnet 72.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Handicapkørslen i 2015 vurderes til at holde samme niveau som i 2014.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Kan-kørslen i 2015 vurderes til at holde samme niveau som i 2014.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Struer Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015	Budget 2015	Budget 2015
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	7.922.666	8.170.000	7.985.000	8.004.000	19.000
	Indtægter	-1.180.376	-1.146.000	-1.186.000	-1.186.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	6.742.290	7.024.000	6.799.000	6.818.000	19.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	576.875	596.000	538.000	538.000	0
	Indtægter	-157.413	-167.000	-134.000	-134.000	0
	Netto	419.462	429.000	404.000	404.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Flextur	32.018	36.000	39.000	39.000	0
	Teletaxa			81.000	27.000	-54.000
	I alt	32.018	36.000	120.000	66.000	-54.000
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	269.000	12.000	12.000	0
	Finansiering – renter			9.000	9.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			45.000	45.000	0
	Drift			44.000	44.000	0
	I alt	0	269.000	111.000	111.000	0
<b>Trafikelskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	552.000	551.000	570.000	570.000	0
	"Handicapkørslen"	168.000	169.000	158.000	157.000	-1.000
	I alt	720.000	720.000	728.000	727.000	-1.000
<b>Total - netto</b>		<b>7.913.769</b>	<b>8.478.000</b>	<b>8.162.000</b>	<b>8.126.000</b>	<b>-36.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Struer Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%. Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 i budgettet for bybus- og lokalruter, mens rabatruterne er budgetteret med udgangspunkt i 2013-køreplanen. Fra budget 2015 er der afsat midler til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet 19.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

### Handicapkørsel

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler er faldet med 200 ture i forhold til 2014 og dermed falder udgiften tilsvarende i 2015.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at kørselsniveauet holdes på niveau i 2015 i forhold til 2014.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Syddjurs Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	18.640.162	15.960.000	15.720.000	15.772.000	52.000
	Indtægter	-3.681.053	-3.647.000	-3.678.000	-3.678.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.959.109	12.313.000	12.042.000	12.094.000	52.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	690.575	719.000	663.000	663.000	0
	Indtægter	-147.954	-155.000	-142.000	-142.000	0
	Netto	542.621	564.000	521.000	521.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Kommunal kørsel	1.276.618	1.165.000	2.095.000	2.095.000	0
	Flextur	872.690	1.020.000	903.000	903.000	0
		2.149.308	2.185.000	2.998.000	2.998.000	0
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	37.000	38.000	38.000	38.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	383.000	23.000	23.000	0
	Finansiering – renter			13.000	13.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			65.000	65.000	0
	Drift			75.000	75.000	0
	I alt	0	383.000	176.000	176.000	0
<b>Trafikselskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	1.091.000	838.000	876.000	879.000	3.000
	"Handicapkørslen"	228.000	205.000	199.000	199.000	0
	I alt	1.319.000	1.043.000	1.075.000	1.078.000	3.000
<b>Total - netto</b>		<b>19.007.038</b>	<b>16.526.000</b>	<b>16.850.000</b>	<b>16.905.000</b>	<b>55.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Syddjurs Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifter for ruter, som reguleres efter det officielle regulerings-indeks, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,3%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,5%. Regulering af ruter efter omkostningsindekset, er fremskrevet fra 2013 til 2014 med 0,2 %, mens fremskrivningen fra 2014 til 2015 er på 0,7%.

Der er indregnet effekt på 0,1 mio. kr. for køreplanændringer fra 2013 og 2014 i budgettet for lokalruter, mens rabatruterne er budgetteret med -0,15 mio. kr. for effekten af 2013-køreplanen.

Kommunen hjemtog i 2013 al teletaxakørsel, hvilket giver mindreudgifter på 2,9 mio. kr. i forhold til 2013-regnskabet.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet køreplanændringer på rute 1, 2, 11 og 12, som udgør 37.000 kr. Herudover er der indarbejdet 15.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.



### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler falder med 150 ture i forhold til 2014 og dermed falder udgiften med knap 0,1 mio. kr.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Efter aftale med Syddjurs kommune er der oprettet ny kommunal kørselstype og dermed øges budgettet for 2015 med 5.480 ture på lægekørslen, hvilket medfører en forventet merudgift på 0,9 mio. kr.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Viborg Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	48.804.745	49.097.000	47.766.000	47.872.000	106.000
	Indtægter	-16.049.742	-16.707.000	-15.817.000	-15.817.000	0
	Regionalt tilskud	-2.799.000	-2.849.000	-2.900.000	-2.906.000	-6.000
	Netto	29.956.003	29.541.000	29.049.000	29.149.000	100.000
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	2.194.822	2.121.000	2.213.000	2.213.000	0
	Indtægter	-508.069	-484.000	-494.000	-494.000	0
	Netto	1.686.753	1.637.000	1.719.000	1.719.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Lægekørsel	1.102.310	52.000	0	0	0
	Flextur	517.460	532.000	574.000	574.000	0
	Teletaxa			409.000	409.000	0
	I alt	1.619.770	584.000	983.000	983.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	2.353.000	176.000	176.000	0
	Finansiering – renter			84.000	84.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			408.000	408.000	0
	Drift			454.000	455.000	1.000
	I alt	0	2.353.000	1.122.000	1.123.000	1.000
<b>Trafikelskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	3.862.000	3.687.000	3.681.000	3.679.000	-2.000
	"Handicapkørslen"	622.000	660.000	702.000	701.000	-1.000
	I alt	4.484.000	4.347.000	4.383.000	4.380.000	-3.000
<b>Total - netto</b>		<b>37.746.527</b>	<b>38.462.000</b>	<b>37.256.000</b>	<b>37.354.000</b>	<b>98.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Viborg Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifterne for 2013 er fremskrevet til 2014 med det officielle indexskøn for omkostningsindexet på 0,2%, mens fremskrivning fra 2014 til 2015 er på 0,7%

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 hvilket giver merudgifter på 0,3 mio. kr. på bybusdriften og besparelser på både 0,9 mio. kr. på lokalruterne.

Lane management er budgetteret til 0,05 mio. kr. og indeholder udelukkende driftsudgifter. Udgiften til chaufførlokaler er forhøjet med 0,14 mio. kr. til 0,19 mio. kr.

Fra budget 2015 er der afsat 0,1 mio. kr. til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der indarbejdet 106.000 kr. til drift af internet i busser.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013.

Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at antallet af handicapkørsler stiger med 330 ture i forhold til 2014 og dermed øges udgiften med 0,1 mio. kr.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Efter aftale med Viborg kommune stopper lægekørslen midt 2014. Det vurderes at flexiture øges med 660 ture og dermed øges udgiften hertil tilsvarende.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

De administrative udgifter til teletaxa afregnes fremover på Flextrafik og fremgår derfor ikke længere af budgettet for busadministration.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Aarhus Kommune		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	457.397.351	469.586.000	472.527.000	472.527.000	0
	Indtægter	-286.708.000	-279.334.000	-282.345.000	-282.345.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	170.689.351	190.252.000	190.182.000	190.182.000	0
<b>Handicapkørsel</b>						
	Udgifter	15.217.379	17.059.000	15.421.000	15.421.000	0
	Indtægter	-3.185.699	-3.442.000	-3.097.000	-3.097.000	0
	Netto	12.031.680	13.617.000	12.324.000	12.324.000	0
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Kommunal kørsel	3.343.902	3.398.000	3.522.000	3.522.000	0
	Flextur	1.089.797	1.287.000	1.076.000	1.076.000	0
	I alt	4.433.699	4.685.000	4.598.000	4.598.000	0
<b>Billetkontrollen</b>						
	Kontrolafgifter	7.668.970	6.306.000	6.149.000	6.149.000	0
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	492.000	254.000	209.000	209.000	0
	Rejsekort	0	3.994.000			0
	I alt	492.000	4.248.000	209.000	209.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	16.854.000	3.642.000	3.642.000	0
	Finansiering – renter			681.000	681.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			3.298.000	3.298.000	0
	Drift			6.322.000	6.315.000	-7.000
	I alt	0	16.854.000	13.944.000	13.937.000	-7.000
<b>Trafikelskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	30.167.000	34.337.000	33.470.000	33.453.000	-17.000
	"Handicapkørslen"	6.710.000	6.672.000	6.306.000	6.304.000	-2.000
	I alt	36.877.000	41.009.000	39.776.000	39.757.000	-19.000
<b>Total - netto</b>		<b>232.192.701</b>	<b>276.971.000</b>	<b>267.182.000</b>	<b>267.156.000</b>	<b>-26.000</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Aarhus Kommune:

### Busdrift

#### Udgifter:

Udgiftsbudgettet for 2015 baserer sig på en budgetberegning for køreplanåret 2014/15, der er fremskrevet med 0,7% fra 2014 til 2015. Der er som tidligere aftalt afsat 0,9 mio. kr. til dubleringskørsel. Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 med merudgifter på 0,8 mio. kr. Udgiften til billetautomater er budgetteret til 4,5 mio. kr. på baggrund af gældende aftaler og kontrakter, hvilket er en stigning på 0,8 mio. kr. i forhold til 2013. Stigningen kommer som følge af at serviceaftalen for billetautomater blev udvidet i sidste halvår af 2013. Driften af tællebusser er indregnet og budgetteret til 1,2 mio. kr. Rabatten på restkørslen er indregnet med de aftalte 11,0 mio. kr., dvs. halvdelen af hvad, der blev indregnet i 2013.

#### Indtægter:

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013, samt indtægtsudviklingen i de første 4 måneder af 2014.

Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrel-

sen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

### **Handicapkørsel**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Den tidligere forventet stigning i handicapkørsler er udeblevet og budgettet for handicapkørsler nedskrives derfor med 10.800 ture i forhold til budget 2014. Det medfører en nedskrivning af kommunens forventede udgifter på 1,6 mio. kr.

### **"Kan-kørsel"**

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Det vurderes at niveauet på kan-kørsel i 2015 svarer til forventningen til 2014.

### **Billetkontrollen**

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2015 udgør 5,9 mio. kr., hvilket er en reduktion i forhold til både regnskab 2013 og budgettet for 2014.

Der forventes 7% flere kontrolafgifter i 2015 end i 2013, hvor Midttrafik indgik aftale med G4S om kontrollen i august måned. Besparelsen som følge af udbuddet af billetkontrollen er indregnet, ligesom merudgiften ved beslutningen om at øge antallet af kontroller i forhold til de udbudte er indregnet.

Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

### **Letbanen**

Letbanerådet har besluttet og godkendt en ny fordeling af finansieringen af Letbanesekretariatet. Dette betyder at udgiften hos Aarhus kommune falder i 2015 i forhold til 2014.

### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

### **Administration for handicapkørsel**

Der er indregnet vedtagne besparelser på handicap administration. Besparelsen vedrørende handicap administration på 0,5 mio kr. i 2015 og yderligere 0,5 mio. kr. i 2016, tilfalder udelukkende Aarhus kommune, da handicapkørslen her er faldet drastisk over de sidste par år.

### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

Region Midtjylland		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
<b>Busdrift</b>						
	Udgifter	473.768.244	485.052.000	480.279.000	480.747.000	468.000
	Indtægter	-292.922.935	-282.219.000	-289.306.000	-289.506.000	-200.000
	Regionalt tilskud	7.375.000	7.506.000	7.641.000	7.656.000	15.000
	Netto	188.220.309	210.339.000	198.614.000	198.897.000	283.000
<b>"Kan-kørsel"</b>						
	Patientbefordring og lign.	114.051.117	123.048.000	136.942.000	136.942.000	0
	Teletaxa			168.000	168.000	0
	I alt	114.051.117	123.048.000	137.110.000	137.110.000	0
<b>Togdrift</b>						
	Driftstilskud	40.353.986	36.252.000	36.067.000	35.703.000	-364.000
	Anlæg	14.711.484	14.789.000	14.872.000	14.882.000	10.000
	I alt	55.065.470	51.041.000	50.939.000	50.585.000	-354.000
<b>Letbanen</b>						
	Sekretariatet	164.000	338.000	380.000	380.000	0
<b>Rejsekort</b>						
	Investering	0	30.354.000	3.095.000	3.095.000	0
	Finansiering – renter			1.113.000	1.113.000	0
	Finansiering – afdrag på lån			5.389.000	5.389.000	0
	Drift			7.642.000	7.657.000	15.000
	I alt	0	30.354.000	17.240.000	17.255.000	15.000
<b>Trafiksekskabet (netto)</b>						
	"Busdriften"	43.174.000	42.218.000	42.918.000	42.894.000	-24.000
<b>Total - netto</b>		<b>400.674.896</b>	<b>457.338.000</b>	<b>447.201.000</b>	<b>447.121.000</b>	<b>(80.000)</b>

## Kommentarer til budget 2015 for Region Midtjylland

### Busdrift

#### Udgifter:

Busudgifterne er ligesom i budgettet for 2014 budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2013 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Udgifterne er fremskrevet fra 2013 til 2014 med de officielle indexskøn for regulerings- og omkostningsindexet. Størstedelen af regionens ruter reguleres efter omkostningsindexet, der er fremskrevet med 0,2% fra 2013 til 2014 og 0,7% fra 2014 til 2015.

Der er indregnet effekt af køreplanændringer fra 2013 og 2014 samt udbud til og med 37. udbud. Der er ændringer i forhold til de regionskrydsende ruter, hvor rute 117 deles og Midttrafik og Sydtrafik varetager hver sin del og for rute 67, som varetages af NT efter køreplansskiftet i 2014. Isoleret set er der fald i udgiften til buskørsel på 3,0 mio. kr., men da besparelsen blandt andet ligger på de regionskrydsende ruter medfører det netto mindreindtægter på 5,3 mio. kr. i regnskabet med NT og Sydtrafik. Samlet set er der således merudgifter på 2,3 mio. kr. på kørslen. Der er indregnet besparelser på flere ruter og årsagen til, at der alligevel er merudgifter skyldes, at 34. udbud, der trådte i kraft ved køreplansskiftet i 2013, nu er indregnet med fuld effekt.

Fra 2014 er der afsat midler til lane management i Skive, hvor regionen betaler 69% af 0,2 mio. kr. Samlet set er der et fald i udgifterne til chaufførlokaler og lane management på 0,1 mio. kr. i forhold til 2013.

Der er afsat midler på 0,5 mio. kr. til drift af internet i busser.

Teletaxakørslen er flyttet til kan-kørsel fra 2015.

I forhold til 1. behandling af budgettet er der sket en regulering på 439.000 kr. til drift af internet i busser samt en justering på 29.000 kr. til opgradering af X-busser.

#### *Indtægter:*

Indtægtsbudgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet for 2013. Der er ikke indregnet indregnet indtægtsfremgang som konsekvens af takstændringer i budgettet.

Refusion for off-peak klippekort er nedskrevet som følge af mindre brug end forventet. Kompensation for ungdomskortenes brug til fritidsformål er ligeledes nedskrevet, da Trafikstyrelsen har udmeldt et lavere kompensationsbeløb pr udstedt kort end oprindeligt forudsat.

Det er ved budgetlægningen forudsat at bus-tog samarbejdet går i 0, således at de billetindtægter Midttrafik modtager for salg af kort og billetter fra togoperatørerne modsvares af den betaling togoperatørerne skal have for udført transportarbejde.

På tidspunktet for budgetlægning er der ikke sket endelig afregning for dette for 2012 og 2013. Denne afregning sker på baggrund af Bus-tog undersøgelser. For 2012 er undersøgelsen færdig, mens undersøgelsen for 2013 er under behandling. Begge undersøgelser viser merudgifter for Midttrafik og dermed for Region Midtjylland, som efter aftale med Regionen ikke er indregnet i budgettet, da endelig aftale om afregning ikke er indgået på budgetlægningstidspunktet. Midttrafik har anmodet DSB om en forhandling vedr. afregningen for 2012 og 2013 inden dette sker.

#### **Kan-kørsel**

Der er en fortsat stigning i antallet af patientbefordringer og i forhold til 2014 vurderes der en stigning i turantallet på 11%, hvilket medfører en øget udgift på 13,9 mio. kr.. Stigning følges tæt af både Region Midtjylland og Midttrafik. Pakke-/donorkørsel køres ikke længere via Midttrafik. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

#### **Privatbaner**

Reduceret kontraktbetaling til DSB pga. "gratis tog", og flere passagerindtægter.

#### **Letbanen**

Letbanerådet har besluttet og godkendt en ny fordeling af finansieringen af Letbanesekretariatet. Dette betyder at udgiften hos Region Midtjylland øges i 2015 i forhold til 2014.

#### **Busadministration**

Budgettet for busadministrationen er baseret på en fremskrivning af budgettet for 2014, hvortil der er indregnet vedtagne besparelser i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

Der er desuden indregnet vedtagne besparelser som følge af lukning af Skjern og Randers rutebilstationer.

Grundet ændringer i køreplantimer hos enkelte bestillere er der siden 1. behandling af budgettet, foretaget justeringer i de samlede busadministrationsudgifter.

#### **Rejsekort**

Budget 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i budgetoverslagsår 2015 i det reviderede budget 2014. De væsentligste ændringer er: Fremskrivning af udstyrsbudget for 2015 med 2,3 %, udspecificering af ekstra installationsudgifter, udspecificering af drift af testsystem samt udgifter til kommissionering af busser. De tre sidstnævnte dele er finansieret i det eksisterende budget.

Endvidere er opstillingen ændret således at budgettet nu er opdelt i investering, renter, afdrag og drift. I det reviderede budget 2014 var disse elementer samlet i et beløb.

NT		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
"Kan-kørsel"						
	Kommunal kørsel, Patienttransport og lign.	50.908	53.000	73.000	100.000	27.000
<b>Total - netto</b>		<b>50.908</b>	<b>53.000</b>	<b>73.000</b>	<b>100.000</b>	<b>27.000</b>

#### Kommentarer til budget 2015 for NT:

##### "Kan-kørsel"

NT Krydsfakturering bliver holdt op imod MT kørsel i NT og er derfor afhængig af hvem der kører mest i de respektive regioner. Der er ingen administrative omkostninger her.

Sydtrafik		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
"Kan-kørsel"						
	Komm. kørsel, Patienttrans. og lign.	189.250.774	196.970.000	201.991.000	204.407.000	2.416.000
<b>Total - netto</b>		<b>189.250.774</b>	<b>196.970.000</b>	<b>201.991.000</b>	<b>204.407.000</b>	<b>2.416.000</b>

#### Kommentarer til budget 2015 for Sydtrafik:

##### "Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og eventuelle aktivitetsændringer. Der er foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet. Ændringer er lavet efter aftale med Sydtrafik.

Det vurderes, at kørselsniveauet på handicapkørsel, kommunal kørsel og teletaxa falder i forhold til budget 2014, hvorimod patientbefordring og Flextur øges. Samlet set medfører det en stigning i udgiften på 5,0 mio. kr. i forhold til forventningen for 2014.

FynBus		Regnskab 2013	Budget 2014	Budget 2015, juni	Budget 2015, sept	Difference
"Kan-kørsel"						
	Handicap-, læge-, teletaxakørsel o.l.	53.840.887	67.086.000	126.676.000	126.676.000	-
<b>Total - netto</b>		<b>53.840.887</b>	<b>67.086.000</b>	<b>126.676.000</b>	<b>126.676.000</b>	<b>-</b>

#### Kommentarer til budget 2015 Fynbus:

##### "Kan-kørsel"

Budgettet for 2015 baserer sig som udgangspunkt på regnskabsresultatet fra 2013 samt 1. halvår 2014. I budgetteringen er der taget højde for indeksregulering og aktivitetsændringer. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til 1. behandling af budgettet.

Efter aftale med Fynbus er der tillagt ekstra kørsel på 0,2 mio. ture vedrørende "anden kørsel" og dermed opskrives budgettet i forhold til budget 2014 med 59,6 mio. kr.



Tabel 1: Midttrafik i alt fordelt på bestillere, forslag til budget 2015

	Budgetter med efterregulering, nettoudgifter										I alt med efterregulering	Rejsekortet	andel af Rejsekort	Letbanen sekretariatet	Kontrolafgifter	Togdrift	incl. call center	Handicap kørsel	Busdrift	Handicap kørsel	incl. call center	Togdrift	Kontrolafgifter	Letbanen sekretariatet	andel af Rejsekort	Rejsekortet	I alt med efterregulering	Trafik-selskabet	Budgetter uden efterregulering, netto	Samlet budget med og uden efterregulering	Midttrafik i alt
	Busdrift	Handicap kørsel	incl. call center	Togdrift	Kontrolafgifter	Letbanen sekretariatet	andel af Rejsekort	Rejsekortet	I alt med efterregulering	Trafik-selskabet																					
Favrskov	14.522.000	864.000	5.771.000			38.000						102.000	21.297.000	975.000															22.272.000		
Hedensted	5.723.000	905.000	475.000									138.000	7.241.000	817.000															8.068.000		
Herring	29.598.000	1.479.000	16.000									1.048.000	32.141.000	3.524.000															35.665.000		
Holstebro	27.309.000	848.000	2.025.000									585.000	30.767.000	2.340.000															33.107.000		
Horsens	27.105.000	1.669.000	1.110.000									1.264.000	31.148.000	4.138.000															35.286.000		
Ikast-Brande	15.326.000	672.000	65.000									51.000	16.114.000	1.033.000															17.147.000		
Leråge	7.175.000	511.000	376.000									26.000	8.068.000	483.000															8.571.000		
Norddjurs	12.935.000	572.000	2.376.000			38.000						74.000	15.995.000	778.000															16.773.000		
Odder	5.129.000	696.000	83.000			38.000						116.000	6.062.000	655.000															6.717.000		
Randers	60.458.000	1.872.000	1.272.000			38.000						2.064.000	65.704.000	6.753.000															72.467.000		
Ringkøbing-Skjern	20.407.000	1.382.000	509.000									410.000	22.708.000	1.691.000															24.399.000		
Samsø	3.913.000	187.000	371.000									39.000	4.510.000	439.000															4.949.000		
Silkeborg	31.333.000	2.120.000	3.562.000			38.000						669.000	37.722.000	5.096.000															42.818.000		
Skanderborg	18.008.000	747.000	323.000			38.000						338.000	19.454.000	1.427.000															20.881.000		
Skive	19.734.000	668.000	10.156.000									504.000	31.062.000	2.352.000															33.414.000		
Struer	6.818.000	404.000	66.000									111.000	7.399.000	727.000															8.126.000		
Syddjurs	12.094.000	521.000	2.998.000			38.000						176.000	15.827.000	1.078.000															16.905.000		
Viborg	29.149.000	1.719.000	983.000									1.123.000	32.974.000	4.380.000															37.354.000		
Aarhus	190.182.000	12.324.000	4.598.000			209.000						13.937.000	227.399.000	39.757.000															267.156.000		
Regionen	198.897.000	0	137.110.000			380.000						17.255.000	404.227.000	42.894.000															447.121.000		
Ikke bestillerfordelt						95.000							95.000	0															95.000		
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>735.815.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>174.245.000</b>			<b>950.000</b>						<b>40.030.000</b>	<b>1.037.934.000</b>	<b>121.337.000</b>															<b>1.159.271.000</b>		
Syddjurs			204.407.000										204.407.000	0															204.407.000		
NT			100.000										100.000	0															100.000		
Fynbus			126.676.000										126.676.000	0															126.676.000		
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>331.183.000</b>			<b>0</b>						<b>0</b>	<b>331.183.000</b>	<b>0</b>															<b>331.183.000</b>		
<b>Total Midttrafik</b>	<b>735.815.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>505.428.000</b>			<b>950.000</b>						<b>40.030.000</b>	<b>1.369.117.000</b>	<b>121.337.000</b>															<b>1.490.454.000</b>		

**Tabel 2: Busdrift, forslag til budget 2015**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto		
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Netto
Favrskov	15.794.551	15.905.000	15.779.000	-1.241.729	-1.167.000	-1.257.000	0	0	0	0	0	0	14.552.822	14.738.000	14.522.000	7.694.198	6.971.000	5.723.000	14.522.000
Hedensted	11.760.784	11.053.000	9.762.000	-3.153.586	-3.153.000	-3.091.000	-913.000	-929.000	-948.000	-913.000	-929.000	-948.000	7.694.198	6.971.000	5.723.000	29.093.716	29.949.000	29.598.000	29.598.000
Herning	46.767.481	47.276.000	47.220.000	-17.668.765	-17.322.000	-17.617.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	24.518.928	25.995.000	27.309.000	25.141.434	26.340.000	27.105.000	27.309.000
Holstebro	33.410.420	34.550.000	33.528.000	-8.891.492	-8.555.000	-6.219.000	-312.000	-318.000	-324.000	-312.000	-318.000	-324.000	14.968.129	14.970.000	15.326.000	7.874.042	7.784.000	7.175.000	15.326.000
Horsens	45.284.339	46.600.000	47.080.000	-19.830.905	-19.942.000	-19.651.000	0	0	0	0	0	0	14.968.129	14.970.000	15.326.000	7.874.042	7.784.000	7.175.000	15.326.000
Ikast-Brande	14.968.129	14.970.000	15.326.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.968.129	14.970.000	15.326.000	7.874.042	7.784.000	7.175.000	15.326.000
Lemvig	7.874.042	7.784.000	7.175.000	-1.187.474	-1.350.000	-1.192.000	-467.000	-475.000	-485.000	-467.000	-475.000	-485.000	13.340.903	13.715.000	12.935.000	5.045.384	5.394.000	5.129.000	12.935.000
Norddjurs	14.995.377	15.540.000	14.612.000	-1.347.542	-1.264.000	-1.280.000	-682.000	-694.000	-708.000	-682.000	-694.000	-708.000	60.422.695	59.159.000	60.458.000	20.513.782	21.040.000	20.407.000	60.458.000
Randers	90.693.066	90.511.000	90.861.000	-4.181.850	-3.925.000	-4.261.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.625.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.625.000	4.210.341	4.090.000	3.913.000	30.429.677	30.123.000	31.333.000	3.913.000
Ringkøbing-Skjern	26.260.632	26.558.000	26.293.000	-1.208.010	-1.291.000	-1.146.000	0	0	0	0	0	0	16.356.295	16.920.000	18.008.000	19.278.458	19.783.000	19.734.000	18.008.000
Samsø	5.418.351	5.381.000	5.059.000	-24.540.719	-25.405.000	-24.743.000	0	0	0	0	0	0	6.742.290	7.024.000	6.818.000	14.959.109	12.313.000	12.094.000	6.818.000
Silkeborg	54.970.396	55.528.000	56.076.000	-5.833.539	-5.253.000	-5.635.000	-632.000	-643.000	-656.000	-632.000	-643.000	-656.000	30.429.677	30.123.000	31.333.000	29.956.003	29.541.000	29.149.000	31.333.000
Skanderborg	22.189.834	22.173.000	23.643.000	-8.771.627	-8.637.000	-8.601.000	0	0	0	0	0	0	16.356.295	16.920.000	18.008.000	170.689.352	190.252.000	190.182.000	18.008.000
Skive	28.682.085	29.063.000	28.991.000	-1.180.376	-1.146.000	-1.186.000	0	0	0	0	0	0	19.278.458	19.783.000	19.734.000	188.220.310	210.339.000	198.897.000	19.734.000
Struer	7.922.666	8.170.000	8.004.000	-3.681.053	-3.647.000	-3.678.000	0	0	0	0	0	0	6.742.290	7.024.000	6.818.000	14.959.109	12.313.000	12.094.000	6.818.000
Syddjurs	18.640.162	15.960.000	15.772.000	-16.049.742	-16.707.000	-15.817.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.906.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.906.000	14.959.109	12.313.000	12.094.000	29.956.003	29.541.000	29.149.000	12.094.000
Viborg	48.804.745	49.097.000	47.872.000	-286.708.000	-279.334.000	-282.345.000	0	0	0	0	0	0	170.689.352	190.252.000	190.182.000	188.220.310	210.339.000	198.897.000	190.182.000
Aarhus	457.397.352	469.586.000	472.527.000	-292.922.935	-282.219.000	-289.506.000	7.375.000	7.506.000	7.656.000	7.375.000	7.506.000	7.656.000	188.220.310	210.339.000	198.897.000	704.007.868	746.440.000	735.815.000	198.897.000
Regionen	473.768.245	485.052.000	480.747.000	-727.987.715	-710.975.000	-716.920.000	0	0	0	0	0	0	704.007.868	746.440.000	735.815.000				
<b>I alt</b>	<b>1.431.995.583</b>	<b>1.457.415.000</b>	<b>1.452.736.000</b>	<b>-727.987.715</b>	<b>-710.975.000</b>	<b>-716.920.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>704.007.868</b>	<b>746.440.000</b>	<b>735.815.000</b>				

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

**Tabel 2 (fortsat): Busdrift, forslag til budget 2015 (budgetoverslagsårene 2016-2018)**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto		
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2018
Favrskov	15.779.000	15.779.000	15.779.000	-1.257.000	-1.257.000	-1.257.000	0	0	0	0	0	0	14.522.000	14.522.000	14.522.000	14.522.000	14.522.000
Hedensted	9.762.000	9.762.000	9.762.000	-3.091.000	-3.091.000	-3.091.000	-948.000	-948.000	-948.000	-948.000	-948.000	-948.000	5.723.000	5.723.000	5.723.000	5.723.000	5.723.000
Herring	47.220.000	47.220.000	47.220.000	-17.617.000	-17.617.000	-17.617.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	29.598.000	29.598.000	29.598.000	29.598.000	29.598.000
Holstebro	33.528.000	33.528.000	33.528.000	-6.219.000	-6.219.000	-6.219.000	0	0	0	0	0	0	27.309.000	27.309.000	27.309.000	27.309.000	27.309.000
Horsens	47.080.000	47.080.000	47.080.000	-19.651.000	-19.651.000	-19.651.000	-324.000	-324.000	-324.000	-324.000	-324.000	-324.000	27.105.000	27.105.000	27.105.000	27.105.000	27.105.000
Ikast-Brande	15.326.000	15.326.000	15.326.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.326.000	15.326.000	15.326.000	15.326.000	15.326.000
Lemvig	7.175.000	7.175.000	7.175.000	0	0	0	-485.000	-485.000	-485.000	-485.000	-485.000	-485.000	7.175.000	7.175.000	7.175.000	7.175.000	7.175.000
Norddjurs	14.612.000	14.612.000	14.612.000	-1.192.000	-1.192.000	-1.192.000	0	0	0	0	0	0	12.935.000	12.935.000	12.935.000	12.935.000	12.935.000
Odder	6.409.000	6.409.000	6.409.000	-1.280.000	-1.280.000	-1.280.000	0	0	0	0	0	0	5.129.000	5.129.000	5.129.000	5.129.000	5.129.000
Randers	90.861.000	90.861.000	90.861.000	-29.695.000	-29.695.000	-29.695.000	-708.000	-708.000	-708.000	-708.000	-708.000	-708.000	60.458.000	60.458.000	60.458.000	60.458.000	60.458.000
Ringkøbing-Skjern	26.293.000	26.293.000	26.293.000	-4.261.000	-4.261.000	-4.261.000	-1.625.000	-1.625.000	-1.625.000	-1.625.000	-1.625.000	-1.625.000	20.407.000	20.407.000	20.407.000	20.407.000	20.407.000
Samsø	5.059.000	5.059.000	5.059.000	-1.146.000	-1.146.000	-1.146.000	0	0	0	0	0	0	3.913.000	3.913.000	3.913.000	3.913.000	3.913.000
Silkeborg	56.076.000	56.076.000	56.076.000	-24.743.000	-24.743.000	-24.743.000	0	0	0	0	0	0	31.333.000	31.333.000	31.333.000	31.333.000	31.333.000
Skanderborg	23.643.000	23.643.000	23.643.000	-5.635.000	-5.635.000	-5.635.000	0	0	0	0	0	0	18.008.000	18.008.000	18.008.000	18.008.000	18.008.000
Skive	28.991.000	28.991.000	28.991.000	-8.601.000	-8.601.000	-8.601.000	-656.000	-656.000	-656.000	-656.000	-656.000	-656.000	19.734.000	19.734.000	19.734.000	19.734.000	19.734.000
Struer	8.004.000	8.004.000	8.004.000	-1.186.000	-1.186.000	-1.186.000	0	0	0	0	0	0	6.818.000	6.818.000	6.818.000	6.818.000	6.818.000
Syddjurs	15.772.000	15.772.000	15.772.000	-3.678.000	-3.678.000	-3.678.000	0	0	0	0	0	0	12.094.000	12.094.000	12.094.000	12.094.000	12.094.000
Viborg	47.872.000	47.872.000	47.872.000	-15.817.000	-15.817.000	-15.817.000	-2.906.000	-2.906.000	-2.906.000	-2.906.000	-2.906.000	-2.906.000	29.149.000	29.149.000	29.149.000	29.149.000	29.149.000
Aarhus	472.527.000	472.527.000	472.527.000	-282.345.000	-282.345.000	-282.345.000	0	0	0	0	0	0	190.182.000	190.182.000	190.182.000	190.182.000	190.182.000
Regionen	480.747.000	480.747.000	480.747.000	-289.506.000	-289.506.000	-289.506.000	7.656.000	7.656.000	7.656.000	7.656.000	7.656.000	7.656.000	198.897.000	198.897.000	198.897.000	198.897.000	198.897.000
<b>I alt</b>	<b>1.452.736.000</b>	<b>1.452.736.000</b>	<b>1.452.736.000</b>	<b>-716.920.000</b>	<b>-716.920.000</b>	<b>-716.920.000</b>	<b>-1.000</b>	<b>-1.000</b>	<b>-1.000</b>	<b>-1.000</b>	<b>-1.000</b>	<b>-1.000</b>	<b>735.815.000</b>	<b>735.815.000</b>	<b>735.815.000</b>	<b>735.815.000</b>	<b>735.815.000</b>

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 3: Handicapkørsel, forslag til budget 2015

-1

	Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015
Favrskov	1.072.810	1.041.000	1.131.000	-244.518	-224.000	-267.000	828.292	817.000	864.000	828.292	817.000	864.000
Hedensted	1.254.475	1.252.000	1.130.000	-259.182	-256.000	-225.000	995.293	996.000	905.000	995.293	996.000	905.000
Herning	1.880.465	1.886.000	1.822.000	-384.567	-382.000	-343.000	1.495.898	1.504.000	1.479.000	1.495.898	1.504.000	1.479.000
Holstebro	1.159.874	1.100.000	1.119.000	-305.982	-287.000	-271.000	853.892	813.000	848.000	853.892	813.000	848.000
Horsens	2.310.140	2.349.000	2.174.000	-554.330	-561.000	-505.000	1.755.810	1.788.000	1.669.000	1.755.810	1.788.000	1.669.000
Ikast-Brande	822.662	767.000	862.000	-198.156	-188.000	-190.000	624.506	579.000	672.000	624.506	579.000	672.000
Lemvig	647.990	639.000	640.000	-151.931	-142.000	-129.000	496.059	497.000	511.000	496.059	497.000	511.000
Norddjurs	756.335	694.000	732.000	-167.671	-148.000	-160.000	588.664	546.000	572.000	588.664	546.000	572.000
Odder	877.630	818.000	889.000	-187.452	-169.000	-193.000	690.178	649.000	696.000	690.178	649.000	696.000
Randers	2.359.110	2.381.000	2.331.000	-474.103	-486.000	-459.000	1.885.007	1.895.000	1.872.000	1.885.007	1.895.000	1.872.000
Ringkøbing-Skjern	1.620.802	1.575.000	1.742.000	-354.095	-340.000	-360.000	1.266.707	1.235.000	1.382.000	1.266.707	1.235.000	1.382.000
Samsø	214.741	206.000	228.000	-38.670	-37.000	-41.000	176.071	169.000	187.000	176.071	169.000	187.000
Silkeborg	2.289.137	2.195.000	2.662.000	-510.615	-496.000	-542.000	1.778.522	1.699.000	2.120.000	1.778.522	1.699.000	2.120.000
Skanderborg	908.691	843.000	948.000	-207.348	-200.000	-201.000	701.343	643.000	747.000	701.343	643.000	747.000
Skive	895.719	830.000	851.000	-207.486	-195.000	-183.000	688.233	635.000	668.000	688.233	635.000	668.000
Struer	576.875	596.000	538.000	-157.413	-167.000	-134.000	419.462	429.000	404.000	419.462	429.000	404.000
Syddjurs	690.575	719.000	663.000	-147.954	-155.000	-142.000	542.621	564.000	521.000	542.621	564.000	521.000
Viborg	2.194.822	2.121.000	2.213.000	-508.069	-484.000	-494.000	1.686.753	1.637.000	1.719.000	1.686.753	1.637.000	1.719.000
Aarhus	15.217.379	17.059.000	15.421.000	-3.185.699	-3.442.000	-3.097.000	12.031.680	13.617.000	12.324.000	12.031.680	13.617.000	12.324.000
<b>I alt</b>	<b>37.750.233</b>	<b>39.071.000</b>	<b>38.096.000</b>	<b>-8.245.241</b>	<b>-8.359.000</b>	<b>-7.936.000</b>	<b>29.504.992</b>	<b>30.712.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>29.504.992</b>	<b>30.712.000</b>	<b>30.160.000</b>

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

**Tabel 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til budget 2015 (budgetoverslagsårene 2016-2018)**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2018
Favrskov	1.131.000	1.131.000	1.131.000	-267.000	-267.000	-267.000	864.000	864.000	864.000	864.000	864.000	864.000
Hedensted	1.130.000	1.130.000	1.130.000	-225.000	-225.000	-225.000	905.000	905.000	905.000	905.000	905.000	905.000
Herning	1.822.000	1.822.000	1.822.000	-343.000	-343.000	-343.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000	1.479.000
Holstebro	1.119.000	1.119.000	1.119.000	-271.000	-271.000	-271.000	848.000	848.000	848.000	848.000	848.000	848.000
Horsens	2.174.000	2.174.000	2.174.000	-505.000	-505.000	-505.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000	1.669.000
Ikast-Brande	862.000	862.000	862.000	-190.000	-190.000	-190.000	672.000	672.000	672.000	672.000	672.000	672.000
Lemvig	640.000	640.000	640.000	-129.000	-129.000	-129.000	511.000	511.000	511.000	511.000	511.000	511.000
Norddjurs	732.000	732.000	732.000	-160.000	-160.000	-160.000	572.000	572.000	572.000	572.000	572.000	572.000
Odder	889.000	889.000	889.000	-193.000	-193.000	-193.000	696.000	696.000	696.000	696.000	696.000	696.000
Randers	2.331.000	2.331.000	2.331.000	-459.000	-459.000	-459.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000	1.872.000
Ringkøbing-Skjern	1.742.000	1.742.000	1.742.000	-360.000	-360.000	-360.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000	1.382.000
Samsø	228.000	228.000	228.000	-41.000	-41.000	-41.000	187.000	187.000	187.000	187.000	187.000	187.000
Silkeborg	2.662.000	2.662.000	2.662.000	-542.000	-542.000	-542.000	2.120.000	2.120.000	2.120.000	2.120.000	2.120.000	2.120.000
Skanderborg	948.000	948.000	948.000	-201.000	-201.000	-201.000	747.000	747.000	747.000	747.000	747.000	747.000
Skive	851.000	851.000	851.000	-183.000	-183.000	-183.000	668.000	668.000	668.000	668.000	668.000	668.000
Struer	538.000	538.000	538.000	-134.000	-134.000	-134.000	404.000	404.000	404.000	404.000	404.000	404.000
Syddjurs	663.000	663.000	663.000	-142.000	-142.000	-142.000	521.000	521.000	521.000	521.000	521.000	521.000
Viborg	2.213.000	2.213.000	2.213.000	-494.000	-494.000	-494.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000	1.719.000
Aarhus	15.421.000	15.421.000	15.421.000	-3.097.000	-3.097.000	-3.097.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000	12.324.000
<b>I alt</b>	<b>38.096.000</b>	<b>38.096.000</b>	<b>38.096.000</b>	<b>-7.936.000</b>	<b>-7.936.000</b>	<b>-7.936.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>30.160.000</b>	<b>30.160.000</b>

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

**Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til budget 2015**

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter	
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2015	BO 2016	BO 2017		
Favrskov	470.887	503.000	5.771.000	5.771.000	5.771.000	5.771.000		
Hedensted	103.303	126.000	475.000	475.000	475.000	475.000		
Herning	0	0	16.000	16.000	16.000	16.000		
Holstebro	969.045	1.014.000	2.025.000	2.025.000	2.025.000	2.025.000		
Horsens	8.304.352	4.353.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000	1.110.000		
Ikast-Brande	62.899	57.000	65.000	65.000	65.000	65.000		
Lervig	312.884	304.000	376.000	376.000	376.000	376.000		
Norddjurs	2.317.598	2.463.000	2.376.000	2.376.000	2.376.000	2.376.000		
Odder	0	0	83.000	83.000	83.000	83.000		
Randers	1.442.293	2.808.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000		
Ringkøbing-Skjern	493.170	495.000	509.000	509.000	509.000	509.000		
Samsø	304.302	324.000	371.000	371.000	371.000	371.000		
Silkeborg	3.152.296	3.356.000	3.562.000	3.562.000	3.562.000	3.562.000		
Skanderborg	0	0	323.000	323.000	323.000	323.000		
Skive	9.437.844	10.762.000	10.156.000	10.156.000	10.156.000	10.156.000		
Struer	32.018	36.000	66.000	66.000	66.000	66.000		
Syddjurs	2.149.308	2.185.000	2.998.000	2.998.000	2.998.000	2.998.000		
Viborg	1.619.770	584.000	983.000	983.000	983.000	983.000		
Aarhus	4.433.699	4.685.000	4.598.000	4.598.000	4.598.000	4.598.000		
Regionen	114.051.117	123.048.000	137.110.000	137.110.000	137.110.000	137.110.000		
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>149.656.787</b>	<b>157.103.000</b>	<b>174.245.000</b>	<b>174.245.000</b>	<b>174.245.000</b>	<b>174.245.000</b>		
Sydtrafik	189.250.774	196.970.000	204.407.000	204.407.000	204.407.000	204.407.000		
NT	50.908	53.000	100.000	100.000	100.000	100.000		
Fynbus	53.840.887	67.086.000	126.676.000	126.676.000	126.676.000	126.676.000		
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>243.142.569</b>	<b>264.109.000</b>	<b>331.183.000</b>	<b>331.183.000</b>	<b>331.183.000</b>	<b>331.183.000</b>		
<b>I alt</b>	<b>392.799.356</b>	<b>421.212.000</b>	<b>505.428.000</b>	<b>505.428.000</b>	<b>505.428.000</b>	<b>505.428.000</b>		

Note: 1) Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

2) Kan-kørsel omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patientbefordring, lægekørsel, specialskolekørsel, flexitur og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

**Tabel 5: Kan-kørsel udspecificeret, forslag til budget 2015**

	Budget 2015									
	Kørsel i alt	Kørsel KAN	Kørsel Flextur	Kørsel Teletaxa	Administration i alt	Administration KAN	ADM Flextur	ADM Teletaxa	I alt kørsel og administration	
Favskov	5.350.000	5.060.000	290.000	0	421.000	274.000	147.000	0	5.771.000	
Hedensted	353.000	0	177.000	176.000	122.000	0	73.000	49.000	475.000	
Herring	13.000	0	0	13.000	3.000	0	0	3.000	16.000	
Holstebro	1.707.000	939.000	400.000	368.000	318.000	119.000	109.000	90.000	2.025.000	
Horsens	1.044.000	802.000	0	242.000	66.000	36.000	0	30.000	1.110.000	
Ikast-Brande	38.000	0	38.000	0	27.000	0	27.000	0	65.000	
Lernvig	333.000	211.000	98.000	24.000	43.000	12.000	27.000	4.000	376.000	
Norddjurs	1.956.000	869.000	1.087.000	0	420.000	84.000	336.000	0	2.376.000	
Odder	67.000	0	0	67.000	16.000	0	0	16.000	83.000	
Randers	1.037.000	815.000	222.000	0	235.000	106.000	129.000	0	1.272.000	
Ringkøbing-Skjern	400.000	0	400.000	0	109.000	0	109.000	0	509.000	
Samsø	291.000	0	0	291.000	80.000	0	0	80.000	371.000	
Silkeborg	3.111.000	2.864.000	184.000	63.000	451.000	343.000	92.000	16.000	3.562.000	
Skanderborg	264.000	98.000	0	166.000	59.000	13.000	0	46.000	323.000	
Skive	9.564.000	9.415.000	69.000	80.000	592.000	501.000	71.000	20.000	10.156.000	
Struer	41.000	0	20.000	21.000	25.000	0	19.000	6.000	66.000	
Syddjurs	2.595.000	1.898.000	697.000	0	403.000	197.000	206.000	0	2.998.000	
Viborg	679.000	0	337.000	342.000	304.000	0	237.000	67.000	983.000	
Aarhus	3.948.000	3.151.000	797.000	0	650.000	371.000	279.000	0	4.598.000	
Regionen	131.935.000	131.797.000	0	138.000	5.175.000	5.145.000	0	30.000	137.110.000	
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>164.726.000</b>	<b>157.919.000</b>	<b>4.816.000</b>	<b>1.991.000</b>	<b>9.519.000</b>	<b>7.201.000</b>	<b>1.861.000</b>	<b>457.000</b>	<b>174.245.000</b>	
Sydtrafik	203.956.000	203.956.000	0	0	451.000	451.000	0	0	204.407.000	
NT	100.000	100.000	0	0	0	0	0	0	100.000	
Fynbus	125.929.000	125.929.000	0	0	747.000	747.000	0	0	126.676.000	
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>329.985.000</b>	<b>329.985.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.198.000</b>	<b>1.198.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>331.183.000</b>	
<b>I alt</b>	<b>494.711.000</b>	<b>487.904.000</b>	<b>4.816.000</b>	<b>1.991.000</b>	<b>10.717.000</b>	<b>8.399.000</b>	<b>1.861.000</b>	<b>457.000</b>	<b>505.428.000</b>	

**Tabel 6: Togdrift forslag til budget 2015**

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015
Regionen												
Driftstilskud	57.660.679	53.052.000	53.003.000	-17.306.693	-16.800.000	-17.300.000	40.353.986	36.252.000	35.703.000			
Anlægstilskud	14.711.484	14.789.000	14.882.000				14.711.484	14.789.000	14.882.000			
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.558.286	4.635.000	4.728.000				4.558.286	4.635.000	4.728.000			
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.198	10.154.000	10.154.000				10.153.198	10.154.000	10.154.000			
<b>I alt</b>	<b>72.372.163</b>	<b>67.841.000</b>	<b>67.885.000</b>	<b>-17.306.693</b>	<b>-16.800.000</b>	<b>-17.300.000</b>	<b>55.065.470</b>	<b>51.041.000</b>	<b>50.585.000</b>			

Note: Regnskab 2013 og budget 2014, budget 2015 er i årets priser mens BO-årene er i 2015-prisniveau.

Mittrafik afholder afdrag på gældsbevægelse til Region Midtjylland på mio. kr. 10,154. Gældsbevægelse vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Regionen												
Driftstilskud	53.258.000	53.258.000	53.258.000	-17.300.000	-17.300.000	-17.300.000	35.958.000	35.958.000	35.958.000			
Anlægstilskud	14.882.000	14.882.000	14.882.000				14.882.000	14.882.000	14.882.000			
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.728.000	4.728.000	4.728.000				4.728.000	4.728.000	4.728.000			
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	10.154.000				10.154.000	10.154.000	10.154.000			
<b>I alt</b>	<b>68.140.000</b>	<b>68.140.000</b>	<b>68.140.000</b>	<b>-17.300.000</b>	<b>-17.300.000</b>	<b>-17.300.000</b>	<b>50.840.000</b>	<b>50.840.000</b>	<b>50.840.000</b>			

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau. I budgetoverslagsårene er ikke indregnet virkningen af Odderbanens overgang til Aarhus Letbane.

Nuværende investeringsplan udløber i 2020.



**Tabel 7: Trafikselvskabet, forslag til budget 2015**

Tabel 10a: Letbanesekretariat	Regnskab 2013			Budget 2014			Forslag til budget 2015		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favskov	600.000	286.000	886.000	608.000	297.000	905.000	626.000	349.000	975.000
Hedensted	602.000	390.000	992.000	543.000	359.000	902.000	475.000	342.000	817.000
Herning	2.889.000	515.000	3.404.000	2.912.000	535.000	3.447.000	3.027.000	497.000	3.524.000
Holstebro	1.910.000	343.000	2.253.000	1.925.000	396.000	2.321.000	1.899.000	441.000	2.340.000
Horsens	3.126.000	858.000	3.984.000	3.132.000	880.000	4.012.000	3.262.000	876.000	4.138.000
Ikast-Brande	716.000	251.000	967.000	707.000	259.000	966.000	781.000	252.000	1.033.000
Lemvig	605.000	158.000	763.000	347.000	183.000	530.000	305.000	178.000	483.000
Norddjurs	593.000	162.000	755.000	595.000	170.000	765.000	581.000	197.000	778.000
Odder	295.000	198.000	493.000	272.000	235.000	507.000	365.000	290.000	655.000
Randers	6.845.000	818.000	7.663.000	6.716.000	843.000	7.559.000	5.948.000	805.000	6.753.000
Ringkøbing-Skjern	1.602.000	450.000	2.052.000	1.404.000	462.000	1.866.000	1.252.000	439.000	1.691.000
Samsø	452.000	80.000	532.000	383.000	81.000	464.000	344.000	95.000	439.000
Silkeborg	3.990.000	801.000	4.791.000	4.152.000	796.000	4.948.000	4.236.000	860.000	5.096.000
Skanderborg	1.083.000	316.000	1.399.000	1.104.000	330.000	1.434.000	1.095.000	332.000	1.427.000
Skive	2.084.000	288.000	2.372.000	2.012.000	301.000	2.313.000	2.056.000	296.000	2.352.000
Struer	552.000	168.000	720.000	551.000	169.000	720.000	570.000	157.000	727.000
Syddjurs	1.091.000	228.000	1.319.000	838.000	205.000	1.043.000	879.000	199.000	1.078.000
Viborg	3.862.000	622.000	4.484.000	3.687.000	660.000	4.347.000	3.679.000	701.000	4.380.000
Aarhus	30.167.000	6.710.000	36.877.000	34.337.000	6.672.000	41.009.000	33.453.000	6.304.000	39.757.000
Regionen	43.174.000		43.174.000	42.218.000	0	42.218.000	42.894.000		42.894.000
Besparelse fra Rejsekort									
<b>I alt</b>	<b>106.238.000</b>	<b>13.642.000</b>	<b>119.880.000</b>	<b>108.443.000</b>	<b>13.833.000</b>	<b>122.276.000</b>	<b>107.727.000</b>	<b>13.610.000</b>	<b>121.337.000</b>

Note: Regnskab 2013 og budget 2014, budget 2015 er i årets priser mens BO-årene er i 2015-prisniveau.

**Table 7 (fortsat): Trafikskabet, forslag til budget 2014 (budgetoverslagsårene 2016-2018)**

	BO 2016			BO 2017			BO 2018		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favskov	626.000	349.000	975.000	626.000	349.000	975.000	626.000	349.000	975.000
Hedensted	475.000	342.000	817.000	475.000	342.000	817.000	475.000	342.000	817.000
Herning	3.027.000	497.000	3.524.000	3.027.000	497.000	3.524.000	3.027.000	497.000	3.524.000
Holstebro	1.899.000	441.000	2.340.000	1.899.000	441.000	2.340.000	1.899.000	441.000	2.340.000
Horsens	3.262.000	876.000	4.138.000	3.262.000	876.000	4.138.000	3.262.000	876.000	4.138.000
Ikast-Brande	781.000	252.000	1.033.000	781.000	252.000	1.033.000	781.000	252.000	1.033.000
Lemvig	305.000	178.000	483.000	305.000	178.000	483.000	305.000	178.000	483.000
Norddjurs	581.000	197.000	778.000	581.000	197.000	778.000	581.000	197.000	778.000
Odder	365.000	290.000	655.000	365.000	290.000	655.000	365.000	290.000	655.000
Randers	5.948.000	805.000	6.753.000	5.948.000	805.000	6.753.000	5.948.000	805.000	6.753.000
Ringkøbing-Skjern	1.252.000	439.000	1.691.000	1.252.000	439.000	1.691.000	1.252.000	439.000	1.691.000
Samsø	344.000	95.000	439.000	344.000	95.000	439.000	344.000	95.000	439.000
Silkeborg	4.236.000	860.000	5.096.000	4.236.000	860.000	5.096.000	4.236.000	860.000	5.096.000
Skanderborg	1.095.000	332.000	1.427.000	1.095.000	332.000	1.427.000	1.095.000	332.000	1.427.000
Skive	2.056.000	296.000	2.352.000	2.056.000	296.000	2.352.000	2.056.000	296.000	2.352.000
Struer	570.000	157.000	727.000	570.000	157.000	727.000	570.000	157.000	727.000
Syddjurs	879.000	199.000	1.078.000	879.000	199.000	1.078.000	879.000	199.000	1.078.000
Viborg	3.679.000	701.000	4.380.000	3.679.000	701.000	4.380.000	3.679.000	701.000	4.380.000
Aarhus	33.453.000	5.804.000	39.257.000	33.453.000	5.804.000	39.257.000	33.453.000	5.804.000	39.257.000
Regionen	42.894.000	0	42.894.000	42.894.000	0	42.894.000	42.894.000	0	42.894.000
Besparelse fra Rejsek	-6.367.000		-6.367.000	-7.634.000		-7.634.000	-7.634.000		-7.634.000
<b>I alt</b>	<b>101.360.000</b>	<b>13.110.000</b>	<b>114.470.000</b>	<b>100.093.000</b>	<b>13.110.000</b>	<b>113.203.000</b>	<b>100.093.000</b>	<b>13.110.000</b>	<b>113.203.000</b>

Note: Budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.

Tabel 8: Trafikskelskabet busadministration udspecificeret, forslag til budget 2015

	Lønudgifter	Div. administrativt	Billetteringsudstyr	Rutebilstationer/gods inkl. moms	Rejsegaranti	Information og markedsføring	Provision	X-bus	Besparelse billetteringsudstyr	Kundeservice og betjent salg	Tællinger	Klippekort / periodekort	Salgsprøvsion	Nye funktioner	Busadm i alt
Favrskov	295.000	239.000	1.000	0	0	92.000	0	0	0	-2.000	-3.000	-2.000	0	6.000	626.000
Hedensted	194.000	158.000	81.000	0	0	60.000	0	0	-19.000	0	0	-2.000	0	5.000	475.000
Herning	1.427.000	1.157.000	6.000	20.000	0	443.000	0	0	-1.000	-28.000	-16.000	-12.000	0	31.000	3.027.000
Holstebro	906.000	737.000	27.000	9.000	0	281.000	0	0	-6.000	-56.000	-11.000	-8.000	0	20.000	1.899.000
Horsens	1.474.000	1.194.000	199.000	0	2.000	458.000	0	0	-46.000	-23.000	-16.000	-12.000	0	32.000	3.262.000
Ikast-Brande	376.000	304.000	1.000	0	0	117.000	0	0	0	-18.000	-4.000	-3.000	0	8.000	781.000
Lemvig	163.000	132.000	5.000	0	0	51.000	0	0	-1.000	-45.000	-2.000	-2.000	0	4.000	305.000
Norddjurs	273.000	222.000	2.000	0	0	85.000	0	0	-1.000	-1.000	-3.000	-2.000	0	6.000	581.000
Odder	174.000	143.000	2.000	0	0	54.000	0	0	-1.000	-8.000	-1.000	-1.000	0	3.000	365.000
Randers	2.661.000	1.663.000	210.000	652.000	3.000	826.000	120.000	0	-48.000	-131.000	-29.000	-22.000	-13.000	56.000	5.945.000
Ringkøbing-Skjern	691.000	492.000	17.000	40.000	2.000	214.000	0	0	-4.000	-202.000	-8.000	-6.000	0	16.000	1.252.000
Samsø	161.000	131.000	2.000	0	1.000	50.000	0	0	-1.000	0	-2.000	-1.000	0	3.000	344.000
Silkeborg	1.890.000	1.526.000	177.000	0	3.000	584.000	120.000	0	-41.000	-4.000	-21.000	-16.000	-13.000	41.000	4.236.000
Skanderborg	512.000	415.000	11.000	0	0	159.000	0	0	-2.000	-1.000	-6.000	-4.000	0	11.000	1.095.000
Skive	966.000	783.000	81.000	32.000	0	300.000	0	0	-19.000	-89.000	-11.000	-8.000	0	21.000	2.056.000
Struer	266.000	216.000	5.000	0	0	83.000	0	0	-1.000	0	-3.000	-2.000	0	6.000	570.000
Syddjurs	413.000	336.000	2.000	0	0	128.000	0	0	-1.000	0	-5.000	-3.000	0	9.000	879.000
Viborg	1.667.000	1.351.000	86.000	200.000	3.000	517.000	0	0	-20.000	-129.000	-19.000	-14.000	0	37.000	3.679.000
Aarhus	12.501.000	10.133.000	1.182.000	3.845.000	26.000	3.880.000	3.310.000	0	-271.000	-704.000	-140.000	-103.000	-475.000	269.000	33.453.000
Regionen	16.913.000	13.335.000	2.257.000	5.348.000	102.000	5.250.000	1.243.000	490.000	-517.000	-1.558.000	-198.000	-143.000	-3.000	375.000	42.894.000
<b>I alt</b>	<b>43.913.000</b>	<b>34.867.000</b>	<b>4.354.000</b>	<b>10.146.000</b>	<b>142.000</b>	<b>13.632.000</b>	<b>4.793.000</b>	<b>490.000</b>	<b>-1.000.000</b>	<b>-2.999.000</b>	<b>-500.000</b>	<b>-366.000</b>	<b>-504.000</b>	<b>959.000</b>	<b>107.727.000</b>

**Table 9: Control expenses proposal to budget 2015**

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Kontrolafgifter	-15.542.650	-12.717.000	-16.600.000	-16.600.000	-16.600.000	-16.600.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	9.338.635	7.363.000	9.628.000	9.628.000	9.628.000	9.628.000
Billetkontroladministration	13.872.985	11.660.000	13.121.000	13.121.000	13.121.000	13.121.000
<b>I alt</b>	<b>7.668.970</b>	<b>6.306.000</b>	<b>6.149.000</b>	<b>6.149.000</b>	<b>6.149.000</b>	<b>6.149.000</b>

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau.  
For forudsætninger for beregningen henvises til tekststafnittet under Billetkontrollen side 9.



## Tabel 10: Letbane, forslag til budget 2015

### Tabel 10a: Letbanesekretariat

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Favrskov	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Hedensted				0	0	0
Hemming				0	0	0
Holstebro				0	0	0
Horsens				0	0	0
Ikast-Brande				0	0	0
Lemvig				0	0	0
Norddjurs	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Odder	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Randers	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Ringkøbing-Skjern				0	0	0
Samsø				0	0	0
Silkeborg	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skanderborg	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skive				0	0	0
Struer				0	0	0
Syddjurs	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Viborg				0	0	0
Aarhus	492000	254000	209.000	209.000	209.000	209.000
Regionen	164.000	338.000	380.000	380.000	380.000	380.000
Midttrafik		73.000	95.000	95.000	95.000	95.000
<b>I alt</b>	<b>915.000</b>	<b>931.000</b>	<b>950.000</b>	<b>950.000</b>	<b>950.000</b>	<b>950.000</b>

Note: Regnskab 2013 og budget 2014 er i årets priser mens budget 2015 og BO-årene er i 2015-prisniveau. Revideret budget jf. Referat af møde i Letbanerådet, Letbanesamarbejdet i Aarhusområdet den 23. april 2014

### Tabel 10b: Letbane Rejsekort

	Regnskab 2013	Budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018
Aarhus	0	4.228.816	0	4.160.401	481.031	402.955
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>4.228.816</b>	<b>0</b>	<b>4.160.401</b>	<b>481.031</b>	<b>402.955</b>

**Tabel 11: Rejsekort, forslag til budget 2015**

	Budget 2013*	Revideret budget 2014	Forslag til budget 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2018	Samlet budget 2013-28	Besparelse i Midtraffiks administration 2013-2028	Samlet budget efter indregning af besparelse (maj 2014)	Revideret budget 2014 samlet udgift 2013-2028	Difference RB2014 minus B2015 2013-2028
Favrskov	-	215.000	102.000	83.000	77.000	86.000	1.323.000	-86.000	1.237.000	1.227.000	10.000
Hedensted	-	263.000	138.000	126.000	120.000	134.000	1.986.000	-1.005.000	981.000	996.000	-15.000
Herning	-	1.971.000	1.048.000	988.000	922.000	1.055.000	15.686.000	-674.000	15.012.000	14.951.000	61.000
Holstebro	-	1.166.000	585.000	512.000	475.000	537.000	8.117.000	-1.294.000	6.823.000	6.779.000	44.000
Horsens	4.299.688	1.519.000	1.264.000	866.000	630.000	801.000	17.174.000	-2.952.000	14.222.000	14.042.000	180.000
Ikast-Brande		189.000	51.000	13.000	7.000	7.000	247.000	-333.000	-86.000	-85.000	-1.000
Lemvig		96.000	26.000	7.000	4.000	4.000	128.000	-765.000	-637.000	-637.000	-
Norddjurs		141.000	74.000	76.000	72.000	85.000	1.241.000	-84.000	1.157.000	1.157.000	-
Odder		72.000	116.000	55.000	53.000	59.000	797.000	-156.000	641.000	514.000	127.000
Randers		3.755.000	2.064.000	2.020.000	1.898.000	2.184.000	32.169.000	-6.310.000	25.859.000	25.745.000	114.000
Ringkøbing-Skjern		1.673.000	410.000	366.000	361.000	399.000	6.828.000	-3.320.000	3.508.000	3.463.000	45.000
Samsø		140.000	39.000	10.000	6.000	6.000	184.000	-47.000	146.000	761.000	-615.000
Silkeborg	5.933.069	647.000	669.000	1.084.000	769.000	981.000	21.908.000	-3.925.000	17.983.000	17.912.000	71.000
Skanderborg	-	623.000	338.000	314.000	295.000	333.000	4.951.000	-211.000	4.740.000	4.709.000	31.000
Skive	-	1.154.000	504.000	442.000	410.000	474.000	7.254.000	-2.432.000	4.822.000	4.799.000	23.000
Struer	-	269.000	111.000	90.000	83.000	94.000	1.469.000	-100.000	1.369.000	1.358.000	11.000
Syddjurs	-	383.000	176.000	158.000	149.000	171.000	2.577.000	-82.000	2.495.000	2.480.000	15.000
Viborg	-	2.353.000	1.123.000	1.005.000	933.000	1.068.000	16.171.000	-3.204.000	12.967.000	12.902.000	65.000
Aarhus	-	16.854.000	13.937.000	14.476.000	13.783.000	16.346.000	233.411.000	-82.514.000	150.897.000	151.011.000	-114.000
Regionen	-	30.354.000	17.255.000	18.006.000	17.047.000	19.647.000	286.699.000	-52.905.000	233.794.000	233.023.000	771.000
<b>I alt</b>	<b>10.232.757</b>	<b>63.837.000</b>	<b>40.030.000</b>	<b>40.697.000</b>	<b>38.094.000</b>	<b>44.471.000</b>	<b>660.320.000</b>	<b>-162.399.000</b>	<b>497.930.000</b>	<b>497.107.000</b>	<b>823.000</b>



*Århus, den 13. november 2014*

**Bilag til dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag den 21. november 2014  
NU Park, Nupark 51, 7500 Holstebro**

**Vedr. punkt nr. 3**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. november 2014	1-21-2-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	8740 8205

## Byrdefordelingsprincipper for Midttrafik 2015

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

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

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

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

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

Budget 2015 blev godkendt af Bestyrelsen 12. september 2014. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter. Nedenfor gennemgås principperne for byrdefordelingen. Principperne for byrdefordelingen af rejsekortet er udbygget i forhold til tidligere, mens byrdefordelingsprincipperne for øvrige driftsbudgetter svarer til principperne for 2014, der blev godkendt af Repræsentantskabet 15. november 2013.

Til sidst præsenteres kortfattet, hvordan principperne anvendes i praksis.

### Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på seks driftsbudgetter, et sekretariatsbudget og et budget til trafikelskabets fælles opgaver og administration ("trafikelskabets budget").

Der er ikke ændret ved de grundlæggende byrdefordelingsprincipper, dog er der tilføjet byrdefordelingsprincipper for rejsekortet, som er godkendt særskilt af bestillerne og bestyrelsen.

#### Driftsbudgetter

De seks driftsbudgetter:

- *Buskørsel* (budget 2015: 1.452,7 mio. kr. brutto; 735,8 mio. kr. netto), hvor nettoudgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten og får indtægterne fra ruten (nogle udgifter fra salg på fx rutebilstationer og ved omstigning fordeles efter nogle principper for indtægtsfordeling, der blev særskilt godkendt af Bestyrelsen 31. august 2006).
- *Togdrift* (budget 2015: 67,9 mio. kr. brutto; 50,6 mio. kr. netto), hvor regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- *Handicapkørsel* (budget 2015: 38,1 mio. kr. brutto; 30,2 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter (fx særligt it-system og personale) i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
- *'Kan-kørsel'* (budget 2015: 505,4 mio. kr. brutto), hvor kommunerne samt regionen betaler bruttoudgiften for alle aktiviteter som beror på konkrete aftaler.

- *Billetkontrollen-kontrolafgifter* i Aarhus Kommune (budget 2015: 6,1 mio. kr. netto). Aarhus Kommune betaler driftsudgifterne og modtager alle indtægterne.
- *Rejsekort* (budget 2015: 40,0 mio. kr.). Byrdefordelingen i forbindelse med rejsekortprojektet følger en anden model end byrdefordelingen ved de øvrige forretningsområder. Udgifterne kan opdeles i forskellige typer, som hver anvender forskellige fordelingsnøgler. Byrdefordelingen er aftalt med bestillerne og er beskrevet nærmere nedenfor.

#### Investeringen (211,9 mio. kr. i alt, hvoraf de 75 % er låneberettiget)

Overordnet finansieres udgifterne til projektet ved en kombination af optagelse af lån, og ved direkte bestillerbidrag. Lånet er optaget af Midttrafik og afvikles over 15 år af bestillerne. Lånet dækker investeringsudgifterne. Det drejer sig om indskud til Rejsekort A/S i form af aktiekapital, indskud til Rejsekort A/S i form af ansvarligt lånekapital, samt udgifter til indkøb af udstyret i form af busudstyr, rejsekortautomater m.v. Herudover indgår også udgifter til et projektsekretariat.

Den samlede investering kan enten finansieres efter en model med 75% lånefinansiering og 25% kontantfinansiering eller ved 100% kontantfinansiering. Horsens og Silkeborg Kommuner har jf. aftale valgt at finansiere deres andel af investeringsudgifterne kontant.

Bestillere, der har valgt at lånefinansiere, betaler dels de 25% af investeringsudgifterne direkte og ydelserne på lånet ud fra følgende fordelingsnøgler jf. budget 2014 og 2015:

- aktier er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- ansvarlige lån er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- tilbagebetaling af indskud af egenkapital er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- udstyr er fordelt efter antal busser, validatorer og bus light udstyr hos den enkelte bestiller
- udstyr til internt projekt er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller

#### Løbende drift og vedligeholdelse (504,8 mio. kr. i alt)

De løbende driftsudgifter omfatter følgende poster:

Rejse og omsætningsafgifter, vedligeholdelse, Bus og tog kundecenter, Kommissionering(kvalitetstjek) af busser samt drift af testudstyr.

Disse udgifter betales direkte af bestillerne. Fordelingen af udgifterne beror på følgende fordelingsnøgler:

- rejse- og omsætningsafgifter er fordelt efter indtægter
- vedligeholdelse er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- Bus & Tog / kundecenter er fordelt efter køreplantimer (uden rabatruter)
- kommissionering af busser (kvalitetssikring) er fordelt efter antal busser hos den enkelte bestiller
- drift af testudstyr er fordelt efter indtægter

Budget 2014 og 2015 er udarbejdet med udgangspunkt i ovenstående fordelingsnøgler da der på tidspunktet for udarbejdelsen ikke fandtes konkret forbrug. Alle driftsposter vil dog blive opgjort og afregnet i forhold til faktisk forbrug i hvert regnskab.

#### Besparelser i Midttrafik (-162,4 mio. kr. i alt)

Besparelserne i Midttrafiks driftsbudget omfatter primært sparede udgifter til eksisterende billetsalgssystemer, sparede udgifter til betjent salg samt sparede udgifter til salgsprovision.

Fordelingsnøglerne ved besparelserne er:

- sparet drift af det nuværende billetsalgssystem er fordelt efter billetteringsudstyr
- sparet kundeservice og betjent salg er fordelt efter salgssteder/rutebilstationer
- sparet tællinger/analyse er fordelt efter køreplantimer
- sparet periodekort/klippekort er fordelt efter køreplantimer
- sparet salgsprovision er fordelt efter salgsprovision

- ændret ressourceforbrug i administrationen er fordelt efter køreplantimer

Den køreplantimefordelingsnøgle der er anvendt ved besparelserne i Midttrafik, svarer til den der anvendes i Trafikselskabets budget. Fordelingsnøglen er beskrevet under byrdefordelingen af Trafikselskabet. De øvrige fordelingsnøgler fastholdes som de indgår i budget 2014.

#### *Sekretariat*

- *Letbanesekretariatet* (budget 2015: 0,95 mio. kr. brutto ), hvor bruttoudgiften finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere.

#### *Trafikselskabets budget*

Trafikselskabets budget (budget 2015: 121,3 mio. kr.) er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter (ca. 27 %) og dels i løn- og personalerelaterede udgifter (ca. 73 %).

Af Trafikselskabets samlede budget fordeles ca. 77% efter køreplantimer. De resterende ca. 23% fordeles efter den konkrete benyttelse af ydelsen, en rutenøgle (antal afgang) for udgifter til rutebilstationer, eller anvendelsen af handicapkørsel.

#### Trafikfaglige fællesudgifter

Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig direkte til den kollektive trafik: salg fremmende udgifter i forbindelse med rutebilstationer, billetteringsudstyr og tællinger, tilskud til x-bus, kontrolafgifter, information og markedsføring, kvalitetssikring, tilskud til landsdækkende sekretariater (især bus/tog) og diverse konsulenthjælp samt trafikfaglig it.

Princippet for fordeling af de trafikfaglige fællesudgifter er, at så mange som muligt af udgifterne fordeles efter den enkelte bestillers forbrug:

- udgifter til rutebilstationer efter antal afgang fordelt mellem relevante bestillere
- billetteringsudstyr i forhold til det, der anvendes på ruterne fordelt på den enkelte bestiller

Resten af de trafikfaglige fællesudgifter fordeles på alle bestillere efter køreplantimer:

- trafikfaglige EDB og IT-systemer
- X-bus-samarbejdet
- tællinger generelt
- information/markedsføring (fx Rejseplanen)
- kvalitetssikring (inkl. rejsegaranti)
- tilskud til fællessekretariater (især Bus/Tog-sekretariatet) og diverse.

#### Løn og personalerelaterede udgifter

Løn og personalerelaterede udgifter (husleje, efteruddannelse, almindelig it m.m.) fordeles efter de antal stillinger, der er beskæftiget med opgaven. Løn og personalerelaterede udgifter fordeles således:

- personale vedr. buskørsel og generel administration fordeles på alle bestillere efter køreplantimer
- personale vedr. handicapkørsel fordeles på kommunernes efter antal ture.
- personale vedr. trafikkontrol uden for Aarhus Kommune fordeles på Region Midtjylland og alle kommuner med undtagelse af Aarhus Kommune efter køreplantimer
- personale vedr. rutebilstationer fordeles som rutebilstationer i øvrigt.
- eventuelle ekstra-opgaver for enkeltbestillere afregnes efter aftale til en fast pris for timeforbruget til dækning af løn og personalerelaterede udgifter.

Budgettet for handicap administration er nedskrevet med 3,5 % i forhold til budget 2014. Besparelsen vedrører udelukkende Aarhus Kommune og skyldes langt færre ture.

De dele af såvel trafikfaglige fællesudgifter som løn og personalerelaterede udgifter, hvor byrdefordelingen foregår efter køreplantimer, er det besluttet, at visse ruter får 50% rabat. Det drejer

sig om de ruter, der er planlagt ud fra skoleelevers behov og hvor der ikke er en sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. For disse ruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i fx skoleelevers bopæl. Men det er af kommunen besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte ruterne, hvorfor kommunen har overdraget ruterne til Midttrafik, frem for selv at administrere ruterne som special rutekørsel med skoleelever. Disse ruter får rabat på den del af trafikselskabets budget, der fordeles efter køreplantimer hos Midttrafik til gengæld for, at kommunen påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne - fx planlægning, da kommunerne selv har viden om ringetider på skolerne og trafikfarlige veje.

## **Grundlag for byrdefordeling**

### *Aktivitetssomfang*

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

Som Repræsentantskabet blev forelagt på mødet 13. maj 2011, har Midttrafik for at præcisere den bevillingsmæssige binding har overfor bestillerne, foretaget en afgrænsning af de enkelte områders bevillingsniveau.

Bevillingsniveauet for driftsområderne er uændrede i forhold til gældende praksis, og Bestyrelsen har besluttet at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomflytninger, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, som Midttrafik skal holde sig indenfor. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførselsretten er Letbanesekretariatet, Rejsekortet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

### *Køreplantimefordelte udgifter*

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

### *Rutefordelte udgifter*

Udgifterne til salgsfremmende udgifter i forbindelse med rutebilstationer med videre fordeles mellem bestillerne med en rutenøgle der er baseret på antal afgang fra den pågældende lokalitet.

Administrationen har ajourført modellen og opdateret nøglen med afgang fra køreplanen for 2014 og har samtidig lavet en individuel nøgle for hver lokalitet baseret på dennes afgang.

Den forberedende bestyrelse traf på møder 31. august 2006 og 26. oktober 2006 beslutning om a conto-opkrævninger og endelig regulering ved regnskabsaflæggelsen. Midttrafik håndterer således byrdefordelingen på en måde, så:

- Midttrafik opkræver fra alle kommuner og regionen a conto forud et beløb svarende til kommunen/regionens andel af Midttrafiks budgetterede nettoudgifter til busdrift, handicapkørsel, privatbaner, 'kan-kørsel', Letbanesekretariat og Rejsekortet samt af Midttrafiks budget til fællesaktiviteter og lønninger. Der betales månedsvis forud.
- alle a conto betalinger fastsættes ud fra det budgetterede aktivitetssomfang
- der ved regnskabsaflæggelsen foretages en regulering, så den endelige byrdefordeling baseres på det faktiske aktivitetssomfang for alle driftsområder, mens der ikke foretages årlig efterregulering af sekretariatene og Trafikselskabet.

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår. Beslutningen om a'conto indbetalinger månedsvis forud er vigtig af hensyn til Midttrafiks likviditet. Midttrafik fo-

retager derfor løbende økonomiopfølgning, og ved væsentlige ændringer i de forventede regnskaber, forelægges et revideret budget for Bestyrelsen, og det kan evt. besluttes, at regulere a'contobetalingerne for at holde efterreguleringer på et minimum.

Da Midttrafiks likviditetsmuligheder er begrænsede, vil renteudgifter til et likviditetstræk forårsaget af en bestiller, der ikke tilpasser sit a conto bidrag ud fra det justerede budget, blive pålignet den enkelte bestiller som en driftsudgift, der ikke udhuler trafikskabsbudget og dermed medfører merudgifter for andre bestillere. Selv med denne fordeling af renteudgifter vil Midttrafik fortsat arbejde for at minimere forskellen på a conto indbetalinger og forventede nettoudgifter, da Midttrafiks kreditmuligheder er begrænsede.

Det skal bemærkes, at Midttrafik for indeværende ikke har problemer med at få likviditeten til at balancere, men derimod har været i stand til at indsætte likviditet på aftalekonti. Renteindtægter herfra tilgår bestillerne.

*Århus, den 13. november 2014*

**Bilag til dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag den 21. november 2014  
NU Park, Nupark 51, 7500 Holstebro**

**Vedr. punkt nr. 4**

# MILJØKATALOG 2014

**INDHOLDSFORTEGNELSE**

<b>1</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Miljøvenlig busteknologier .....</b>	<b>7</b>
2.1	Euro 6 (dieselbusser) .....	7
2.2	Gasbusser .....	7
2.3	El-busser .....	8
2.4	Hybridbusser .....	9
2.5	Minibusser .....	10
<b>3</b>	<b>Øvrige miljøtiltag .....</b>	<b>11</b>
3.1	Teletaxa og støttet Flextur .....	11
3.2	Biodiesel .....	11
3.3	Miljøcertificering .....	12
3.4	Brændstofbonus .....	12
3.5	Bonus for euro-norm .....	13
3.6	Optimering af køreplaner og sammenspil .....	13
<b>4</b>	<b>Cases .....</b>	<b>14</b>
4.1	Brændstofbonus reducerede CO2-udledningen i Randers .....	14
4.2	Holstebro blev Danmarks første by med gasbusser .....	14
4.3	Herning har succes med minibusser på skæve tidspunkter .....	15
4.4	Busselskabet Aarhus Sporveje blev miljøcertificeret .....	15
4.5	Regionale busser med affalds-biodiesel i tanken .....	15
4.6	Forsøg med minibus blev permanent .....	16
4.7	Aarhus omlagde busdriften med succes .....	16
<b>5</b>	<b>Miljørådgivning .....</b>	<b>18</b>
5.1	Miljø til tiden .....	18
5.2	Værktøj til miljøsammenligning af busser .....	19
<b>6</b>	<b>Kilder .....</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Bilag .....</b>	<b>21</b>
7.1	Udvikling i euro-normer .....	21
7.2	Brændstofforbrug i km/l for kontrakter med bonus .....	22
7.3	Udvikling i gennemsnitsalder for a-kontraktbusser .....	23
7.4	Økonomi for indførelse af alternative drivmidler .....	23





## 1 INDLEDNING

Formålet med miljøkataloget for Midttrafik er at synliggøre, de muligheder de enkelte kommuner og regionen har for at gøre den kollektive trafik grønnere og sikre en mere miljøvenlig kørsel. Grøn kollektiv trafik kan være flere ting:

- Miljøvenlige drivmidler
- Reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip
- Reduktion af NO<sub>x</sub> og partikler
- Reduceret brændstofforbrug
- Miljøvenlige bustyper
- Grønt samarbejde mellem kommuner
- Incitamentsordninger
- Miljøcertificering
- Flere kunder
- Optimering af køreplaner
- Mindre busser
- Brug af flextur

Ovenstående er ikke en endelig liste, og Midttrafik vil løbende følge med i udviklingen inden for området, såvel teknologisk som prismæssigt. I sammenhæng hermed skal nævnes, at miljøkataloget vil blive opdateret én gang årligt.

Miljøtiltag og udbud hænger tæt sammen, da konkrete tiltag i form af krav til busselskaber bør være en integreret del af udbudsprocessen. Derfor præsenterer miljøkataloget mulighederne inden for busteknologier, drivmidler og andre miljøvenlige aktiviteter, og hvordan den enkelte kommune kan indarbejde miljøfremmende tiltag i udbudsmaterialet.

Der er også eksempler på afprøvede teknologier og gode erfaringer, og hvordan kommunen gennem rådgivning, analyser og beregninger fra Midttrafik kan træffe beslutninger i forhold til, hvordan udbudsmaterialet skal udformes.

### Miljøstrategi og -mål

Fokus på en grønnere kollektiv trafik har været et vigtigt mål for Bestyrelsen for Midttrafik.

Midttrafik udarbejdede sin miljøstrategi i 2010, og arbejdet med at gøre den kollektive trafik grønnere gennem CO<sub>2</sub>-reduktion, reduceret brændstofforbrug og nedsætning af udledningen af luftforurenende stoffer, er ikke blevet mindre aktuel de seneste fire år.

I november 2011 fulgte publikationen *Vejen til en grønnere kollektiv trafik med Gode Råd til busselskaber, som vil være grønnere*. De gode råd består i en række konkrete forslag og anvisninger, lige fra at undgå tomgang i bussen og kontrol af dæktryk, til uddannelse af chauffører i grøn kørsel og valg af miljøvenlige standarder ved køb af busser, f.eks. EURO 6.



Midttrafiks miljømål er en del af Midttrafiks strategi og aftalerne med leverandørerne – busselskaberne. På begge fronter er det målet at:

- give *incitament*er til busselskaberne til at reducere miljøpåvirkninger
- undersøge mulighederne for at køre med *mindre busser*
- fastlægge *minimumskrav* til bussernes miljøpræstation i hele Midttrafiks område og kontrollere bussernes udledninger med et årligt miljøsyn.
- opfordre kommunerne og Regionen til at anvende *energieffektive busser*, som f.eks. hybridbusser og letvægtsbusser, i den kollektiv trafik.
- følge *udviklingen* i miljøteknologi og alternative brændstoffer og mulighederne for støtte.
- *kommunikere* Midttrafiks miljøstrategi både internt og eksternt

Midttrafik har udarbejdet konkrete miljømål, som blev vedtaget i 2013 i forbindelse med Midttrafiks strategi for 2013-2017. Bestyrelsen drøfter løbende miljømålene, senest i juni 2014.

### Fokus på konkrete miljømål

Nedenstående tiltag benyttes for opnåelse af *mål om 1 % reduktion af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip eller 5 % for perioden 2013-2017*. Tiltagene blev vedtaget på møde i Bestyrelsen i juni 2014. Se venligst status for målopfyldelse i bilaget, afsnit 7.

- Krav til nyere busser i kontrakterne - Især nyere bybusser er mere brændstofeffektive end ældre busser, mens nye landevejsbusser kun er marginalt mere effektive end ældre busser. Der stilles krav til maksimal busalder i kontrakterne, hvilket medfører en naturlig reduktion af brændstofforbruget i nye kontrakter. Desuden begrænses busovertagelse så vidt muligt, med henblik på at undgå anvendelse af ældre busser i nye kontrakter.
- Fastsættelse af kapacitetskrav – Ved hvert udbud er der fokus på, at busstørrelserne tilpasses passagerbehovet. Midttrafik har specielt gode erfaringer med at gå fra 3- til 2-akselede busser.
- Bonus for reduceret brændstofforbrug – Anvendes i bybuskontrakter og implementeres, hvis bestilleren ønsker det. I de forskellige kontrakter har dette medført en reduktion på 10-24 % i forhold til et på forhånd fastsat niveau. Herning, Horsens, Skive, Randers og Skanderborg kommuner har pt. indført brændstofbonusen.
- Vægtning af brændstofeffektivitet ved udbud – For at tilgodese de mest energieffektive busser, samt f.eks. hybridbusser, har Midttrafik vægtet bussernes brændstofeffektivitet positivt ved flere udbud efter mest fordelagtig pris. Dette skal også gøres ved fremtidige udbud.
- Oplysninger til og samarbejde med busselskaberne – Midttrafik forsøger løbende at sætte fokus på brændstofbesparelser blandt busselskaberne. Bl.a. har Midttrafik udgivet en vejledning vedr. miljøtiltag for buskørslen, og sørger for at udveksle gode erfaringer med brændstofreducerende tiltag, som for eksempel økokørsel, til bl.a. entreprenørmøder. Dette har bl.a. resulteret i indsættelse af minibusser i Herning, samt en lavgulvs minibus i Viborg.

- Aktivt samarbejde for anvendelse af miljøvenlige brændstoffer og teknologier – Midttrafik drøfter anvendelse af andre drivmidler end diesel med bestilleren. Eksempler herpå er bl.a. Holstebro bybussystem som skal betjenes af gasbusser fra sommer 2014 og anvendelse af 25 % biodieseliblanding på 3 regionale ruter.
- Midttrafiks minimumskrav til Euronormen – Der stilles krav til bussernes luftforureningsstandard. I alle nye bybuskontrakter på minimum otte år skærpes kravet til den højeste norm, Euro 6.

Midttrafik arbejder generelt meget med incitamentsordninger, når det handler om at opnå strategiske mål og på miljøområdet, er der etableret en bonusordning for reduceret brændstofforbrug. I det hele taget er der fokus på, at miljøkrav skal være indarbejdet i udbudskontrakterne som incitament i sig selv. Bl.a. er incitamentet et vigtigt redskab gennem udbudskontrakterne - en hjørnesteen i Midttrafiks miljøstrategi.

### **Movia**

Det er ikke kun Midttrafik, som har fokus på miljøtiltag blandt trafikskaberne. Især Movia satser også stærkt på miljøarbejdet.

Movias miljømål koncentrerer sig om bussernes udledning af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler. Mere præcist går målene på udledningen per kørt kilometer. Udledningen afhænger af bussen, dens motor og efterbehandlingssystem og af chaufførens kørsel. Der stilles ikke krav om, at operatøren skal bruge en bestemt teknologi, men derimod, at teknologien maksimalt udleder en bestemt værdi.

Movias mål løber frem til 2020 med udgangspunkt i niveauet fra 2008.

#### *Miljøkrav til Movias busser*

- Nye busser skal som minimum overholde den af EU fastsatte Euro 6-norm. Grænseværdien for NO<sub>x</sub> og partikler fra Euro 1 til Euro 6 er i perioden reduceret med henholdsvis 95 % og 98 %.
- Krav om et maksimalt brændstofforbrug per kilometer og løbende tilpasning af materielstørrelse til det faktiske behov (f.eks. kombination af 12 m busser og 8 m busser på nogle linjer).
- I både nye og brugte busser skal støjen inde i busserne være under 72 dB. Udvendigt må støjen ikke overstige 77 dB (lovkravet for udvendig støj er 80 dB).
- Busser til og med Euro 3 kan opgraderes med partikelfilter og efterbehandlingssystemer (hvor det er muligt), der reducerer henholdsvis partikel- og NO<sub>x</sub>-udledningen. Movia er i samarbejde med Trafikstyrelsen desuden i gang med forsøg, der undersøger, om det er muligt at implementere et efterbehandlingssystem på Euro 4, 5 og EEV. Dette har til formål at reducere udledningen af NO<sub>x</sub> og partikler.
- Brug af svovlfri diesel
- Busser til og med Euro 3 skal godkendes ved et årligt miljøsyn for at få lov til at køre. Movias miljøsyn er skarpere end et almindeligt syn af busser.
- Stikprøvekontrol af bussernes partikelfiltre.

*Nye teknologier og forsøg*

Movia afprøver løbende nye teknologier, såsom hybridteknologi, biobrændstoffer, natur- og biogas og brint. Derudover arbejder trafikskabet bredt med forsøg inden for miljøvenlige tiltag.

- Store elbusser med natopladning
- Små elbusser
- Retrofit (opgradering af eftermonterede efterbehandlingssystemer)
- Hybridbusser
- Miljøvenlig kørsel
- Midi-busser
- Ledbus på linje 5A
- Naturgasbusser
- Letvægtsbusser



## 2 MILJØVENLIG BUSTEKNOLOGIER

Markedet tilbyder i dag en række forskellige busteknologier, der kan hjælpe til en reduceret miljøbelastning. Dette gælder både for udledningen af skadelige partikler, CO<sub>2</sub> og støj. Miljøkataloget gennemgår nedenfor de mest efterspurgte teknologier. I bilag 7.4 præsenteres desuden en tværgående sammenligning af en række miljø- og økonomital for de nedenfor nævnte bustyper og drivmidler.

### 2.1 EURO 6 (DIESELBUSSE)

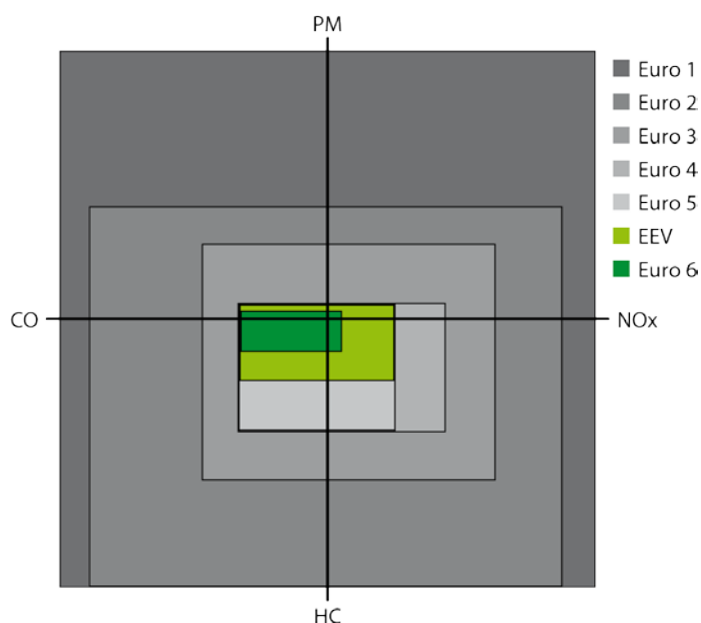
De europæiske euronormstandarder sætter grænser for, hvor mange skadelige stoffer, busserne må udlede i sit nærmiljø.

For at reducere den skadelige udledning af lokal forurening af f.eks. partikler, NO<sub>x</sub>, HC (kulbrinter) og CO (kulilte), skal de nyeste busser i dag overholde den af EU fastsatte Euro 6-norm. Det er den skrappeste miljøstandard til dato. Dette uanset hvilken type af busteknologi, der er tale om.

Når det kommer til dieselbusser, er Euro 6-normen derfor et godt alternativ til kommuner, der ønsker at sikre en lav grad af forurening i nærmiljøet, uden at skulle investere i alternative busteknologier.

Af samme grund har Midttrafiks bestyrelse i 2014 vedtaget, at der i større udbud af bybusser altid skal udbydes den højeste tilgængelige euronorm.

Figuren viser hvor meget der maksimalt må udledes ved de forskellige euronormer og hvordan disse grænseværdier bliver skærpet med de nye euronormer. Figuren er sat op med udgangspunkt i indeks og hvor Euro 1 er sat til 100, altså udgangspunktet.



Se bilag, afsnit 7.1 for udviklingen i euronorm og den gennemsnitlige euronorm i Midttrafiks A-kontraktbusser, samt fra hvilke år de forskellige euronorm-standarder er godkendt.

### 2.2 GASBUSSE

For blot få år tilbage var gasbusser i Danmark kun benyttet i forsøgsprojekter. På rekordtid ser gasbusserne dog ud til at vinde indpas i den kollektive trafik. Således kører der i dag gasbusser rundt i bl.a. Frederikshavn, København, Odense og Holstebro samt på strækningen mellem Frederikshavn og Aalborg.

Udover at være en smule højere og mere støjsvage adskiller gasbusserne sig ikke fra de konventionelle dieselbusser, hverken i indretning eller ydeevne. Gasbusser fremstilles af en række busproducenter, og er

således lette at anskaffe. Dog kan det være en udfordring at indkøbe gasbusser, der afviger i størrelsen i forhold til standarden på 12 meter.

Gasbussernes største ulempe er, at det ofte vil kræve anlæggelse af en gastankstation med direkte tilkobling til naturgasnettet. Dette kræver både en nøje planlægning i forhold til busudbuddet og er fordyrende for løsningen.

#### *Miljø*

Miljøpåvirkningerne fra gasbusser afhænger af, hvilken euronorm-standard der kræves, samt hvilken type af gas, der benyttes til brændstof; naturgas eller biogas. Som illustreret i afsnittet 3.1 ovenfor, er euro 6-normen, den mest miljøvenlige, hvad angår udledningen af skadelige partikler.

Naturgas er det mindst miljøvenlige, idet der er tale om et fossilt brændstof, der hentes fra undergrunden i bl.a. Nordsøen. Ved at benytte naturgas som drivmiddel reduceres CO<sub>2</sub>-udslippet med cirka 13 % i forhold til konventionelle diesel. Ved køb af certifikater kan der i stedet tankes biogas, hvormed CO<sub>2</sub>-udslippet reduceres med cirka 80 %. Biogas er produceres typisk fra husdyrsgødning, organisk affald, energiafgrøder, biomasserester og/eller kloakaffald. Der er således tale om en VE-kilde (Vedvarende Energi).

#### *Økonomi*

En gasbus er mellem 5-10 %, svarende til omkring 200.000 kr., dyrere i indkøb end en dieselbus, og kræver samtidig mere vedligeholdelse og uddannelse fra busselskabets side. Derfor vil valget af gasbusser fordyre tilbuddene fra busselskaberne.

Gasbusserne kræver også flere foranstaltninger end konventionelle dieselbusser, f.eks. til etablering af værkstedsfaciliteter og etablering af en gastankstation. Afhængig af, hvilken model kommunen og Midttrafik vælger, kan kommunen påtage sig en del af ansvaret for at sikre disse foranstaltninger og dermed reducere busselskabers usikkerhed i forbindelse med udbuddet og driften.

Specielt i tilfælde hvor der skal etableres en gastankstation, anbefaler Midttrafik derfor som udgangspunkt, at indførelsen af gasbusser kun sker i større bybusudbud. Dette er for at sikre en tilstrækkelig volumen.

### **2.3 EL-BUSSER**

Batteridrevne elbusser er ikke udbredte i hverken Danmark eller resten af Europa, men teknologien testes flere steder og spås af mange som fremtidens busser. Trafikselskabet Movia har siden november 2013 testet to elbusser i København. Disse busser kan køre op til 250 km per opladning i bykørsel med en maksimal hastighed på 70 km/t. De elbusser, der i dag findes på markedet, omfatter kun de almindelige modeller på 12 meter.

Udover at være svære at anskaffe, er elbussernes udfordring specielt deres rækkevidde, der som minimum skal være tilstrækkelig til kørsel i én dag, inden bussen skal oplades. En opladning tager fire til fem timer, og kan derfor ikke foretages i løbet af dagen.



### *Miljø*

Valget af el-kilde har betydning for udledningen af CO<sub>2</sub>. Der kan indkøbes almindelig el (f.eks. produceret på kraft-varmeværker) eller VE-el fra f.eks. vindmøller. VE-el sikres via køb af certifikater. Mens kraftvarmeværkproduceret el reducerer udledningen med godt 50 % i forhold til en ny dieselbus, vil VE-el neutralisere CO<sub>2</sub>-udledningen.

Udover en betydelig reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet har konvertering fra diesel- til elbusser også store miljømæssige fordele for lokalmiljøet. Dette skyldes, at busserne, uanset el-kilden, hverken udleder de skadelige NO<sub>x</sub> eller partikler. Herudover støjer elbusser markant mindre end busser med dieselmotor.

### *Økonomi*

El-busser er op mod dobbelt så dyre i indkøb som konventionelle dieselbusser. Hertil kommer, at elbusserne cirka hver sjette år skal have udskiftet sine batterier, hvilket også er bekosteligt. Til gengæld viser forsøget fra Movia, at udgifterne til el kun er omkring en tredjedel i forhold til, hvad det koster at køre med diesel.

Herudover skal busselskabet investere i ladestandere og eventuelt en transformer, hvorfra busserne kan strømforsynes. Der vurderes ekstra udgifter på cirka 500.000 til 1 mio. kr. i denne forbindelse.

Selvom de miljømæssige fordele er til at få øje på, vurderer Midttrafik derfor samlet, at elbusser fortsat er en dyr og også kritisk investering set i forhold til de ringe erfaringer med denne busteknologi.

## **2.4 HYBRIDBUSSE**

I en hybridbus kombineres et batteri og en eller flere elmotor(er) med den traditionelle forbrændingsmotor. Elmotoren, der har stor effektivitet og trækraft, anvendes til at starte bussen efter stilstand ved for eksempel stoppesteder eller stop for rødt lys. Når bussen har nået en hastighed på ca. 20 km/t, overtager forbrændingsmotoren bussens fremdrift, og samtidig oplades den elektriske motors batteri. Herudover oplagres bussens bremseenergi i batteriet. Det betyder, at teknologien er meget anvendelig ved tung kørsel i bytrafik, hvor der ofte startes og stoppes.

Hybridteknologien er kommercielt udviklet, og busserne anvendes allerede i en række byer i både Europa og Skandinavien. I Danmark har Kolding Kommune anskaffet sig tre hybridbusser, der i dag anvendes i bybusdriften.

Hybridbussens batteri oplades på busanlæggene via en plug-in løsning på samme måde som beskrevet for de batteridrevne elbusser i afsnit 3.3. Det vil sige, at et skifte fra diesel til hybridbusser kræver etablering af elladestandere på samme måde som for elbusserne. Herudover anvender hybridbusserne diesel. Der er ingen forskel på kravene til infrastruktur eller logistik for diesel hybridbusserne sammenlignet med forholdene i dag.

### *Miljø*

Erfaringerne med kørsel med hybridbusserne viser en brændstofbesparelse på ca. 20-30 % diesel og en tilsvarende reduktion af klimabelastningen sammenlignet med en traditionel dieselbus.

På grund af hybridmotorens mindre lastvariationer er det muligt at nedsætte udledningen af partikler og NOx betydeligt i forhold til en traditionel dieselbus. Nogle producenter angiver en reduktion på 40-50 % i sammenligning med de nyeste dieselbusser. Opsamling af bremseenergi kan give en brændstofbesparelse på 10-25 % afhængigt af kørselsmønster.

Herudover støjer en hybridbus langt mindre end en konventionel dieselbus, da forbrændingsmotoren stopper automatisk ved stop af bussen. Ved igangsætning anvendes elmotoren, der er meget støjsvag.

#### *Udgifter*

Merprisen for investering i en diesel hybridbus fremfor en konventionel dieselbus er cirka 400.000 kr., svarende til 25 %. Batteriet bliver ikke slidt i samme omfang som for en ren eldrevet bus og kræver dermed ikke udskiftning i løbet af bussens levetid.

Elladestanderne kobles direkte på det centrale elnet, og der vil således ikke være yderligere etableringsomkostninger til distribution forbundet med en omlægning af busserne til hybriddrift. For at bussernes batteri kan oplades ved busanlæggene, kræver det etablering af elladestander som beskrevet i afsnit 3.3 Elbusser.

## **2.5 MINIBUSSE**

Minibusserne er velkendt teknologi, der udover sin størrelse ikke adskiller sig fra de almindelige 12-meters bybusser, der typisk benyttes i Midttrafiks område. Minibusserne er ofte populære, idet der er en naturlig økonomisk såvel som miljømæssig pointe i at tilpasse bussernes størrelse til behovet.

Midttrafik kører i dag med minibusser i Grenå og Ikast samt i Viborg, hvor en enkelt minibus supplerer de øvrige bybusser. Herudover har Herning Kommune haft stor succes med at tillade indsættelsen af minibusser om aftenen og i weekenden.

En minibus er mellem 20-40 % billigere i indkøb, end en konventionel bybus. Derudover er bussen billigere i drift, idet bussen qua sin lavere vægt bruger op mod 50 % mindre brændstof. Samtidig reducerer bussen tilsvarende udledningen af CO<sub>2</sub>.

Selvom minibusserne ser smarte og praktiske ud, skal man som bestiller dog være opmærksom på, at minibusser ofte kun kan anvendes på kundelette linjer eller som supplement til den øvrige bustrafik. Dette skyldes to ting. For det første er minibusserne ofte upraktisk indrettet i forhold til almindelige bybusser. Derudover er minibusserne uhensigtsmæssige i myldretiden, hvor bussernes kapacitet ofte udnyttes fuldt ud, og hvor minibussernes kapacitet derfor kan være en udfordring.





### 3 ØVRIGE MILJØTILTAG

Som erstatning for eller som supplement til valget af miljøvenlige busteknologier kan Midttrafiks bestillere også kræve indarbejdelse af andre kontraktlige krav, som også har en positiv afsmitning på miljøet.

#### 3.1 TELETAXA OG STØTTET FLEXTUR

En række kommuner har haft succes med indførelsen af teletaxa- og støttet flextur-ordninger.

Teletaxa er en ordning, der kun benyttes, når der er kunder på ruten. Derfor er ordningen optimal i tyndt befolkede områder eller udenfor myldretiderne. Kunderne ringer eller skriver selv til Midttrafik forud for deres rejse og bestiller tele-taxaen. Tele-taxaen kan både fungere som et supplement og som erstatning for bussen.

Flexetur er et tilbud i den almindelige kollektive trafik og som sådan et tilbud til alle borgere i Region Midtjylland. Ordningen er sædeles fleksibel for kunden, idet en Flexetur køres direkte fra adresse til adresse. Kommunen kan vælge at indføre støttet Flexetur for at kunne tilbyde kommunens borgere et endnu mere attraktivt kørselstilbud. Den beslutning er dog helt op til den enkelte kommune. Støttet Flexetur kan derfor også benyttes som alternativ til almindelige busruter.

Da både teletaxa og Flexetur nøje tilpasser kørslen efter behovet, sikrer ordningen dermed en bedre økonomi, og medfører samtidig en væsentlig miljøgevinst, idet kørslen foregår med taxa, små busser og kørestolsvogne. Vogntypen afhænger af hvor mange kunder, der skal med på turen.

Indførelsen af teletaxa eller Flexetur er som nævnt et fornuftigt økonomisk tiltag. Besparselsen afhænger primært af, i hvilket omfang ordningen benyttes.

#### 3.2 BIODIESEL

Biodiesel bliver fremstillet af planteolier (1. generation), eller ud fra affaldsfedtstoffer som f.eks. brugt fritureolie og fedt fra slagterier (2. generation). I dag skal alt almindelig diesel ved love være iblandet minimum 7 % biodiesel. I samarbejde med Midttrafik kan bestilleren dog vælge at skærpe dette krav til at omfatte en højere procentdel.

Iblandingen af biodiesel er først og fremmest medvirkende til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet. Størrelsen på reduktionen afhænger naturligvis af, hvilken mængde af biodiesel, der kræves iblandet, samt hvorvidt der kræves 1. eller 2. generations biodiesel.

Midttrafik har i dag indarbejdet krav om biodiesel i en enkelt kontrakt, hvor busselskabet Keolis er forpligtet til at iblande mindst 25 % 2. generations biodiesel. Keolis betjener de østjyske regionalruter 200, 111 og 115. Læs mere herom i afsnit 5.5.

### 3.3 MILJØCERTIFICERING

Krav om miljøcertificering af busselskabernes anlæg og værksteder er en nem og billig metode til at arbejde for et bedre miljø. Miljøcertificeringen skal sikre, at busselskaberne løbende gennemgår sine arbejdsgange og processer med henblik på at få bedst muligt styr på ressourceforbrug og udledninger. Midttrafik har ved tidligere udbud blandt andet godkendt standarderne ISO-14001 og EMAS til gennemførelse af miljøcertificering.

Der kan ikke måles en direkte miljøgevinst ved at kræve, at busselskabet i en kontrakt lader sig miljøcertificere. Således sætter miljøcertificeringen ikke tal på f.eks. udledningen af CO<sub>2</sub>.

I dag er en række busselskabers busanlæg og værksteder blevet miljøcertificeret som en del af et kontraktkrav. Dette glæder blandt andet De Grønne Busser i Hinnerup, Arriva i Holstebro og Herning samt Busselskabet Aarhus Sporvejes tre busanlæg i Hasselager, Tilst og Skejby.

### 3.4 BRÆNDSTOFBONUS

Midttrafik har siden 2010 indarbejdet brændstofbonus i en række bybuskontrakter. Da sparet brændstof har en direkte effekt på udledningen af CO<sub>2</sub> samt skadelige partikler, er fokus på at minimere brændstofforbruget et godt udgangspunkt for at sikre et bedre miljø.

Således er busselskaberne i Randers, Herning, Skanderborg, Horsens, Holstebro og Skive i dag omfattet af en brændstofbonus, hvor busselskabet belønnes økonomisk for hver sparet liter diesel eller m<sup>3</sup> gas. I Holstebro har kontrakten endvidere tilknyttet en bodsordning, således busselskabet også kan idømmes en bod i tilfælde af et merforbrug af brændstof.

I de forskellige kontrakter har indførelsen af en bonusordning medført en reduktion i brændstofforbruget på 10-24 % i forhold til det på forhånd fastsatte niveau. Se bilag 7.2 for oplysninger om brændstofforbruget i kontrakter med bonusordning.

I gennemsnit betaler Midttrafik månedligt bonusser svarende til 2.000-3.000 kr. per bus, der er omfattet af en bonusordning. At give busselskaberne bonus for sparet brændstof er dog ikke nødvendigvis en reel merudgift for bestilleren. Ofte indregner busselskaberne bonusser, når de afgiver deres tilbud, hvormed busselskaberne kan reducere deres tilbudspris en smule.

Udover at være et miljøvenligt tiltag har brændstofbonusserne også en række positive sideeffekter. Det kontinuerlige fokus på korrekt kørsel reducerer nemlig også antallet store og små uheld med skader på kunder og busser til følge. Dermed bidrager bonusordningerne til en mere regulær drift uden forstyrrelser. Sidst, men ikke mindst, er miljøvenlig kørsel også chauffør- og kundevenlig kørsel, idet både chauffør og kunder oplever betydelig færre opbremsninger og kraftige accelerationer.

### 3.5 BONUS FOR EURO-NORM

Euro 6-standarden er som tidligere nævnt den højest tilgængelige miljøstandard for busser. Euro-normerne sætter bl.a. grænser for, hvor mange partikler busserne må udlede i nærmiljøet. Dette er nærmere beskrevet i afsnit 3.1.

Midttrafik giver i en række kontrakter busselskaberne en bonus for at indsætte busser, der har en højere euro-norm end oprindeligt krævet. Således modtager for eksempel Arriva i Herning en månedlig bonus på 2.000 kr. for hver bus, der er over euro-norm 4. Bonusen har betydet, at 11 af Arrivas 13 bybusser har EEV-normen (euro 5,5) i stedet for Euro-4.

Idet busselskaberne kan udregne den præcise bonus, som en opgradering af bussens euro-norm vil medføre, er nytteværdien af ordningen høj. Bonusbeløbet kan samtidig fastsættes i forhold til den enkelte kommunens niveau og ambitioner.

### 3.6 OPTIMERING AF KØREPLANER OG SAMMENSPIL

Det er ikke kun indførelsen af nye teknologier, drivmidler og busstørrelser, der kan gøre en positiv forskel for miljøet. I nogle tilfælde kan der være både økonomi- og miljøgevinster at hente ved at se på mulighederne for at omlægge busruter og tænke i sammenspil med den øvrige kollektive trafik.

Målet skal i alle tilfælde være, at den kollektive trafik skal komme flest mulige kunder til gavn, således bussen tiltrækker flere kunder i stedet for bilen, og dermed også bidrager positivt til miljøet. Sideeffekterne kan bl.a. være kortere rejsetider, mere direkte kørsel, lavere driftsudgifter og bedre korrespondancer.

Holstebro Kommune fik i forbindelse med indførelsen af gasbusser i 2014 omlagt sit rutenet for bybusser og lokale busser, således de lokale busser bidrager til at befordre kunder i byerne. Aarhus Kommune gennemførte i 2011 danmarkshistoriens største omlægning til mere direkte kørsel, kortere rejsetider og mindre CO<sub>2</sub>-udledning. Læs mere herom i afsnit 5.7.



## 4 CASES

Både via udbud og forsøgsordninger har Midttrafik i dag erfaring med en række miljøvenlige tiltag. Erfaringer, som kan medvirke til et solidt beslutningsgrundlag for kommunerne.

### 4.1 BRÆNDSTOFBONUS REDUCEREDE CO<sub>2</sub>-UDLEDNINGEN I RANDERS

Randers bybusser fik fra 2010 tilknyttet en brændstofbonus. Det betød både CO<sub>2</sub>-besparelser samt renere luft. Allerede i 2011 slog effekten tydeligt igennem, idet busselskabet Nobina reducerede brugen af diesel med 90.000 liter og nedbragte dermed CO<sub>2</sub>-udslippet med 13 %.

Idet busselskabet havde indregnet en årlig bonus i sit tilbud, vurderes det, at Randers Kommunes netto-udgift ved indførelsen af en brændstofbonus har været begrænset.

I Randers har chauffører været igennem kurser i miljøvenlig kørsel, alle busserne er blevet udskiftet med spritnye og mere effektive busser, og der er blevet indsat to letvægtsbusser, som kører op til 40 % længere per liter diesel end standardbusserne.

Udover de store CO<sub>2</sub>-besparelser, er udslippet af sundhedsskadelige partikler og NO<sub>x</sub> blevet nedbragt med op til 80 %.

### 4.2 HOLSTEBRO BLEV DANMARKS FØRSTE BY MED GASBUSSE

Holstebro blev i 2014 den første by i Danmark, hvor bybusserne udelukkende kører med gas. Biogas, vel at mærke, som betyder en CO<sub>2</sub>-reduktion på næsten 100 %. Det blev Arriva, der efter et udbud med forhandling vandt kontrakten på i alt 12 gasbusser.

Holstebro Kommune var selv ansvarlig for anlæggelsen af et gastankningsanlæg med direkte tilkobling til naturgasnettet, ligesom kommunen selv står for indkøb af gassen, som herefter stilles frit til rådighed for Arriva. For at sikre et hensigtsmæssigt forbrug af gas er der indarbejdet en bod-/bonusordning i kontrakten.

Selvom det reelt er naturgas, busserne tanket, har Holstebro Kommune via indkøb af certifikater sikret sig, at gassen oprindeligt er produceret som biogas, der efterfølgende er rensset, således det opnår samme kvalitet som naturgas. Valget af biogas fremfor diesel er rigtig godt for miljøet, og reduktionen på CO<sub>2</sub>-udledningen med næsten 100 % svarer i Holstebro-tal til en reduktion på hele 700 tons CO<sub>2</sub> om året.

Udover 12 gasbusser omfatter kontrakten med Arriva også nogle tillægsforbedringer af bymiljøet. Heriblandt to gasbiler til personalekørsel, arbejdsmiljøcertificering samt miljøcertificering af anlægs- og driftsområdet i Holstebro.

Det er vurderet, at indførelsen af gasbusser har medført en årlig ekstraudgift for Holstebro Kommune på cirka 400.000 kr.

### 4.3 HERNING HAR SUCCES MED MINIBUSSE PÅ SKÆVE TIDSPUNKTER

Luften over Herning er blevet renere efter, at Herning Kommune, Midttrafik og Arriva i 2010 indsatte minibusser om aftenen og i weekenden og indførte bonusordninger for brændstofforbrug.

Minibusserne kører væsentlig længere på literen og bruger ikke nær så meget brændstof som de store bybusser. Derfor har Arriva i løbet af første halvår af 2011 sparet 21.026 liter diesel, hvilket har medført en reduceret udledning af CO<sub>2</sub> med 55,8 ton.

Herudover har Arriva et stort incitament til at reducere sit brændstofforbrug ved at sikre miljø- og kundevenlig kørsel. Midttrafik og Herning Kommune belønner nemlig busselskabet for hvert enkelt liter diesel, der spares. Læs mere om Midttrafiks brændstofbonus i afsnit 4.4.

Det skønnes, at indsættelsen af minibusser har medført en reduktion i Herning Kommunes samlede udgifter til bybusserne på minimum 3 %, svarende til 850.000 kr. årligt.

### 4.4 BUSSELSKABET AARHUS SPORVEJE BLEV MILJØCERTIFICERET

Busselskabet er blandt de første af Midttrafiks busselskaber, der er blevet miljøcertificeret efter ISO-14001. Det betyder, at busselskabet, som kører alle bybusser i Aarhus, har forpligtet sig til at arbejde konsekvent med at nedbringe de negative påvirkninger af miljøet, som stammer fra dets aktivitet. Busselskabet Aarhus Sporveje er dermed et af de største busselskaber, der er blevet miljøcertificeret, og som har forpligtet sig til at arbejde for bedre miljø.

Busselskabet har fastsat, at der skal arbejdes mod at *"reducere miljøpåvirkningerne fra driften af vores busser, værksted, klargøring mv. ved at optimere udnyttelsen af materialer, diesel, energi og vand, samt bestræbe os på at nedbringe mængden af affald og udledninger til luft, jord og vand"*.

Busselskabet har i forvejen gode erfaringer med at arbejde mod mindre klima- og miljøbelastende drift. Bl.a. blev der i 2010 sparet 500 tons CO<sub>2</sub> fra busdriften i Aarhus, og man har gennem flere år brugt genbrugsvand til at vaske busserne.

### 4.5 REGIONALE BUSSE MED AFFALDS-BIODIESEL I TANKEN

Regionale busser skal reducere CO<sub>2</sub>-udslippet med 200 tons CO<sub>2</sub> om året ved at bruge affalds-biodiesel. Midttrafik og Region Midtjylland har siden 2009 arbejdet sammen for at gøre kørsel med biodiesel mere gennemskuelig for busselskaber og kommuner for at forøge brugen af biodiesel i den offentlige busstrafik. I den forbindelse blev der udarbejdet en række informationsmaterialer samt et værktøj til at regne på konsekvenserne ved større iblandinger af biodiesel i bussernes tanke.

I 2012 besluttede Region Midtjylland samtidig, at 14 busser skal køre med biodiesel de næste 8 år. Fra starten af 2014 kører alle busser på de regionale linjer 200, 111 og 115 med i alt 25 % biodiesel i tanken.



Andelen af 2. generations biodiesel, fremstillet af affald og rester fra madindustrien, er på minimum 18 %. Regionen betaler en merpris på cirka 400.000 kr. for at der køres med biodiesel. Udgiften opvejes dog af de store fordele for klimaet i form af reduceret CO2 udslip fra busdriften.

#### 4.6 FORSØG MED MINIBUS BLEV PERMANENT

Midttrafik og Viborg Kommune testede i 3 måneder, om kørslen på de nye servicelinjer S1 og S2 i Viborgs busnet kunne udføres med en lille bus. Det er en lavgulvs minibus på 8 meter med 12 siddepladser samt 5 klapsæder på de to perronarealer - og op til 30 ståpladser.

Minibussen er udstyret som en almindelig bybus, bl.a. med elektroniske skilte. Ligesom de øvrige bybusser er minibussen gul og kan medtage op til to kørestole eller fire barnevogne. Derfor har der ikke været problemer med at genkende bussen som bybus.

I testperioden kørte bussen mere end dobbelt så langt på literen end en vanlig bybus og reducerede CO2-udslippet med 52 % per kilometer. Da minibussen samtidig skal kunne dække kundebehovet, vedtog Viborg Kommune at indkøbe en ny bus af samme slags, som i dag betjener bybussystemet.

Tilkøbet af en minibus koster Viborg Kommune et fast beløb på godt 450.000 kr. årligt. Til gengæld sparer kommunen cirka 10 % på de variable udgifter, hver gang minibussen benyttes til fordel for en almindelig bus på 12 meter. Samlet set forventer Viborg Kommune en årlig merudgift på cirka 1,5 mio. kr., hvilket også indbefatter en udvidelse af køreplanstimerne.

#### 4.7 AARHUS OMLAGDE BUSDRIFTEN MED SUCCES

I og omkring Aarhus gennemførtes i 2011 danmarkshistoriens største omlægning af busdriften. Omlægningen gjaldt hele bybusnettet og en række regionalruter.

Baggrunden for omlægningen var, at bybusnettet var blevet ineffektivt i forhold til rejsetider, økonomi og miljø. Udviklingen i bybusnettet var i en årrække primært sket ved "knopskydning", hvor linjer var blevet forlænget eller ført gennem nye områder. Hele bybusnettet var kendetegnet ved, at der var meget snirklet kørsel, som gjorde rejsetiderne lange. Men til gengæld havde kunderne relativt kort vej til nærmeste stoppested, hvor der ikke altid var særlig hyppige afgang. Flere ruter kørte næsten parallelt med hinanden, hvilket heller ikke var særlig effektivt.

Figuren viser principperne for ændringerne af linjeforløb i Aarhus (Nu og Før omlægning).

Langs indfaldsvejene og på de 2 ringveje blev der etableret A-linjer med hyppige afgang og to nye store regionalruter (rute 100 og 200 med hyppige afgang) kom til at køre på tværs af byen.



Det har betydet, at der nu er færre buslinjer, som til gengæld kører hyppigere og mere direkte på de strækninger, hvor der er mange kunder – primært på bekostning af forlænget gangafstand til stoppestederne. I den sammenhæng bemærkes, at ca. 85 % af alle boliger og arbejdspladser i kommunen vil have adgang til det samlede busnet inden for en afstand på 400 meter. Inden for en afstand på 800 meter er det samlede busnets dækningsgrad 97 %.



## 5 MILJØRÅDGIVNING

Når en kommune ønsker at iværksætte miljøtiltag i den kollektive busstrafik, bør kommunen overveje formålet med tiltagene nøje. Ønsker kommunen f.eks. at:

- opnå en økonomisk besparelse
- reducere negativ miljøpåvirkning (f.eks. som ”grøn kommune”, gennem reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip)
- forbedre borgernes sundhed (f.eks. gennem reduktion af partikler i trafikerede byområder)

Kommunen kan have fokus på mere end ét område, men alt efter målet med miljøtiltagene vil de midler, der skal anvendes, skulle tilpasses.

Man kan eksempelvis arbejde med at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet gennem flere tiltag:

- Bonusordninger for lavt brændstofforbrug
- Udskiftning af ældre dieselbusser til Euro-norm 6
- Udskifte busparken til gas, hybrid eller el-busser

Uanset hvilket formål kommunen har med at iværksætte miljøtiltag, afhænger den endelige beslutning – ud over økonomi - ofte af en lang række af parametre. Blandt andet skal der tages nøje højde for kørselstypen, bussernes kørselsmønster og kundeintensiteten på de valgte ruter.

Midttrafik hjælper i den forbindelse kommunerne med god proces og et godt fundament, når det kommer til at træffe beslutningen om at arbejde aktivt for et bedre miljø gennem den kollektive busdrift. Midttrafik kan bistå kommunerne i alle led af processen; fra de begyndende overvejelser over udarbejdelse af analyser til rådgivning og realisering.

Midttrafik kan blandt andet bistå og rådgive kommunerne i forbindelse med

- Vurdering af den økonomiske effekt
- Vurdering af miljøgevinsten (bl.a. CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, partikler)
- Mulige samarbejdspotentialer med øvrige brancher
- Offentlige tilskudsordninger og forsøgsprojekter
- Betjening af politiske udvalg

### 5.1 MILJØ TIL TIDEN

Ofte implementeres miljøforbedrende tiltag i forbindelse med, at kommunens kørsel genudbydes. I den forbindelse indarbejdes krav til busselskaberne i kontrakterne, således det er nemt for både kommunen, busselskabet og Midttrafik at vurdere effekterne heraf.

For at sikre de optimale rammer omkring implementeringen af miljøtiltag er det væsentligt, at kommunen i god tid før et udbud begynder sine overvejelser – gerne ved at kontakte Midttrafik. Således sikres også tilstrækkeligt grundlag for en ordentlig, politisk proces.





I nogle tilfælde kan kommunen selv blive inddraget, hvis der skal sikres lokale foranstaltninger i forbindelse med busudbuddet. Dette kan f.eks. være, at kommunen er ansvarlig for anlægning af gastankstationer til gasbusser, som beskrevet i afsnit 2.2.

Et veltilrettelagt udbud tager derfor ofte sin begyndelse 2-3 år før busserne starter i drift. Det er væsentligt, at kommunen selv er opsøgende overfor Midttrafik i denne proces.

## **5.2 VÆRKTØJ TIL MILJØSAMMENLIGNING AF BUSSE**

Det er komplekst at vurdere miljømæssige fordele og økonomiske ulemper mellem forskellige busløsninger. Én ting er at sammenligne et tilbud med én type af busser – noget andet er tilbud, hvor der indgår forskellige teknologier og drivmidler. Hvilken løsning, der er den bedste, afhænger bl.a. af ruteprofilen samt hvilke parametre, der bliver lagt vægt på.

Som konsekvens heraf har Trafikselskaberne i Danmark i samarbejde med Niras udarbejdet rapporten 'Miljøanalyse og harmonisering af miljøkrav i udbud' samt et tilhørende miljøværktøj i form af en beregner.

Med beregneren kan man, på en given busrute se, hvad der miljømæssigt er vundet ved én bustype frem for en anden i forhold til euro-norm, størrelse, drivmiddelstype, om der er gennemført kurser i miljøvenlig kørsel, samt om der er eftermonteret ekstra partikelfilter.

Værktøjet kan findes på Trafikselskaberne i Danmarks hjemmeside – [www.trafikselskaberne.dk](http://www.trafikselskaberne.dk).

## 6 KILDER

- Vejen til en grønnere kollektiv trafik (Midttrafik, 2011)
- Midttrafiks miljøstrategi (Midttrafik, 2010)
- Alternative drivmidler (Energistyrelsen, 2013)
- Midttrafik – Muligheder og konsekvenser for bybusserne i Aarhus (Grøntmij, 2013)
- EMAS og Miljøledelse (Miljøstyrelsen, 2014)
- Forsøg med Biodiesel – Sammenfattende rapport (Center for Grøn Transport, 2011)
- Miljøanalyse og harmonisering af miljøkrav i udbud (Trafikselskaberne i Danmark, 2013)
- Elbusserne overrasker positivt (Movia, 2014)
- Fremtidens teknologi (Movia, 2014)
- Køreplan bybusser 2013, eventuel brug af minibus (Viborg Kommune, 2013)
- Rapport – Mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro (Holstebro Kommune, Vestforsyning, Midttrafik, 2012)



## 7 BILAG

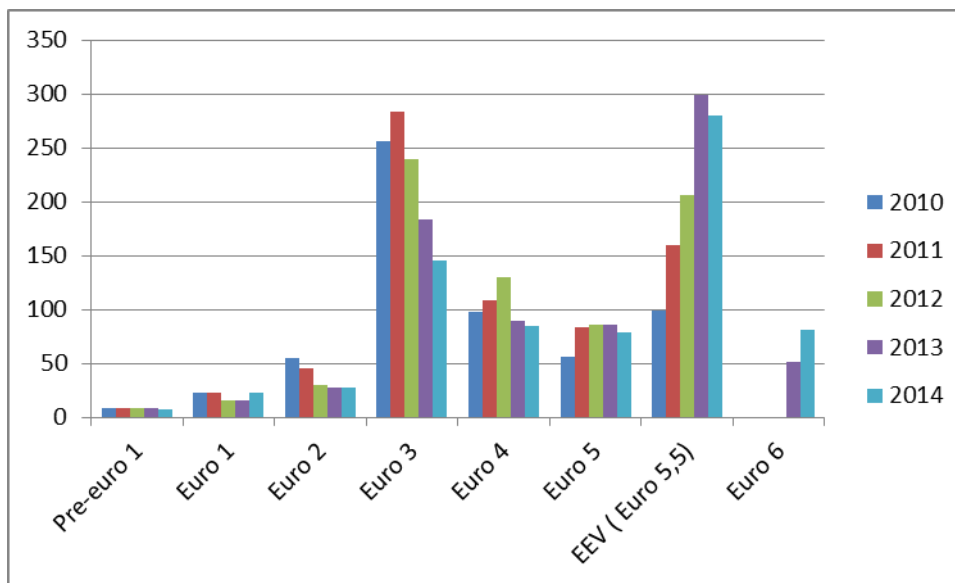
Midttrafik indhenter årligt informationer om alle busser, der kører i kontrakt for Midttrafik. Dette giver Midttrafik løbende mulighed for at indhente viden og udarbejde statistikker over bussernes miljøpåvirkning.

### 7.1 UDVIKLING I EURO-NORMER

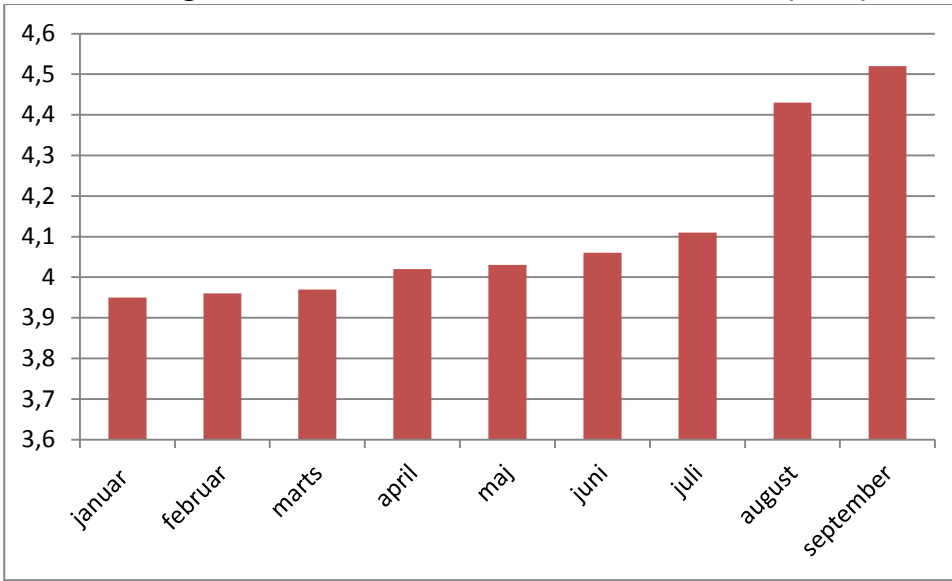
En euronorm er en lov, som fastlægger grænseværdierne for, hvor meget kullite, nitrogenoxider, kulbrinte og partikler køretøjer må udlede. Grænseværdierne adskiller sig afhængigt af motortype (benzin eller diesel), men også afhængigt af køretøjstype (personbil, varebil, lastbil, bus, motorcykel eller knallert):

- Euro1 er obligatorisk for køretøjer, som typegodkendes fra og med 1. juli 1992
- Euro2 er obligatorisk for køretøjer, som typegodkendes fra og med 1. januar 1996
- Euro3 er obligatorisk for køretøjer, som typegodkendes fra og med 1. januar 2000
- Euro4 er obligatorisk for køretøjer, som typegodkendes fra og med 1. januar 2005
- Euro5 er obligatorisk for køretøjer, som typegodkendes fra og med 1. september 2009
- Euro6 er obligatorisk for køretøjer, som typegodkendes fra og med 1. september 2014

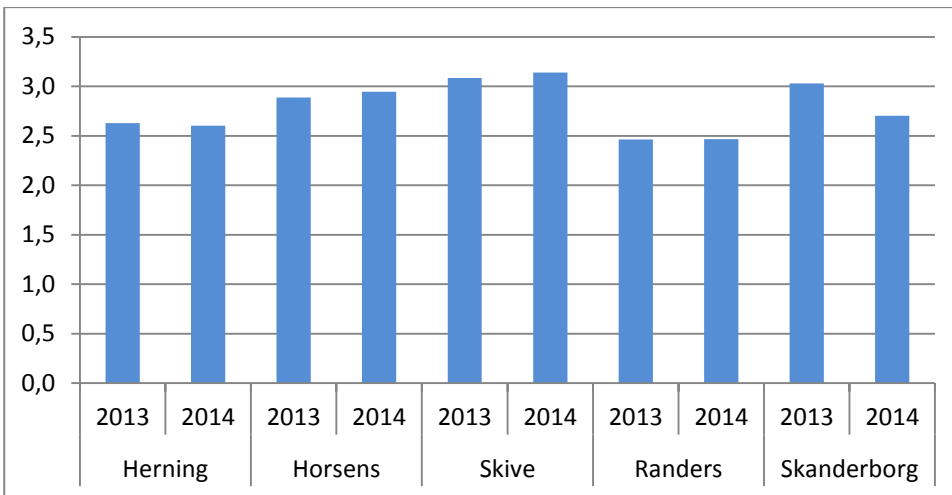
#### Udvikling i euronorm for A-kontraktbusser hos Midttrafik (2010-14)



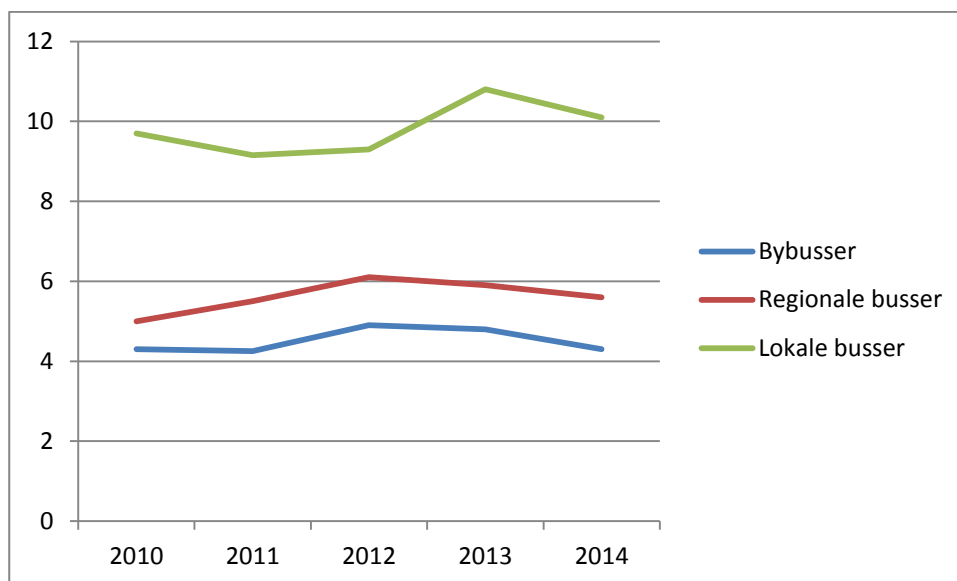
**Gennemsnitlig Euronorm for Midttrafiks A-kontraktbusser (2014)**



**7.2 BRÆNDSTOFFORBRUG I KM/L FOR KONTRAKTER MED BONUS**



### 7.3 UDVIKLING I GENNEMSNETSALDER FOR A-KONTRAKTBUSSE



### 7.4 ØKONOMI FOR INDFØRELSE AF ALTERNATIVE DRIVMIDLER

I nedenstående tabel præsenteres en tværgående sammenligning af en række miljø- og økonomital for forskellige bustyper og drivmidler. Tallene er udregnet på baggrund af oplysningerne i afsnit 2, og angivet som gennemsnitsbetragtninger for en 8-årig kontrakt med 10-15 busser. I tallene er således taget højde for forskelle i

- Pris på indkøb af forskellige bustyper
- Løbende udgifter til reparation og vedligeholdelse
- Konsum af forskellige drivmiddel/brændstof
- Udgifter til etablering af infrastruktur
- Busselskabets mulighed for afskrivning over kontraktperioden

Dieselbusser med Euro 6 motorer er benyttet som referencescenarie – altså som udgangspunkt for den tværgående sammenligning. Dette skyldes, at Midttrafiks bestyrelse i 2014 har truffet beslutning om, at der ved udbud af større bybuskontrakter altid skal indkøbes højest tilgængelige euro-norm, hvilket på nuværende tidspunkt er euro 6.

	Dieselbusser (Euro 6)	Gasbusser (biogas)	El-busser (VE-el)	Hybridbusser	Minibusser
Se afsnit	<b>2.1</b>	<b>2.2 og 4.2</b>	<b>2.3</b>	<b>2.4</b>	<b>2.5 og 4.3</b>
Meromkostninger	100 %	+ 7-12 %	+20-25 %	+5-10 %	- 2-7 %
CO2-udslip	100 %	-75-85 %	-100 %	-20-30 %	45-55 %
NOx og partikler	100 %	0 %	-100 %	-35-45 %	45-55 %

*Note: Nøgletal og oplysningerne er primært hentet fra Midttrafiks miljøstrategi samt fra en større miljøudredning, som Grontmij har foretaget for Midttrafik og Aarhus Kommune med henblik på at analysere forholdet mellem miljø kontra økonomi ved omlægning til de nævnte drivmidler.*

Trafikskabet Movia har på baggrund af sine egne erfaringer udregnet lignede indekstal for en større buspark på mellem 40-50 busser i en 12-årig kontraktperiode. Movia har desuden lagt til grund, at hver bus i gennemsnit kører 84.000 km om året.

	<b>Dieselbusser (Euro 6)</b>	<b>Gasbusser (biogas)</b>	<b>El-busser (VE-el)</b>	<b>Hybridbusser</b>	<b>Minibusser</b>
Omkostninger/km	7,50 kr.	9,19 kr.	8,61 kr.	8,80 kr.	-
Indeksering af omkostninger	100 %	122 %	115 %	117 %	-
G. CO2 PR. KM.	941 g	192 g	0 g	847 g	



*Århus, den 13. november 2014*

**Bilag til dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag den 21. november 2014  
NU Park, Nupark 51, 7500 Holstebro**

**Vedr. punkt nr. 5**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
11. november 2014	1-25-01-813-4-13	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	87408222

## Orientering om rejsekort

### Resumé

*Rejsekort er ved at blive indført i Midttrafiks område, og ventes fuldt udrullet sommeren 2015. Efter opfordring fra bestyrelsen gives der her en orientering om rejsekort som billetprodukt.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse besluttede i 2013 at indføre rejsekort. Det skal på sigt erstatte det nuværende billetsystem med fx periodekort og klippekort, som er forældet og nedslidt. Rejsekort bliver herefter det primære billetprodukt, for kunder som ønsker at få rabat i forbindelse med rejser med den kollektive trafik.

Ved siden af rejsekort vil det fortsat være muligt for kunderne at købe billet til én rejse. Det gælder både almindelige billetter til Voksen, Barn og Pensionist, og forskellige billettyper som fx dagsbilletter, kombinationsbilletter til busrejse + attraktion eller kampagnebilletter som til Smukfest.

Det er forventningen, at det fremover vil være muligt for kunderne at købe enkelt- og kampagnebilletter gennem en række kanaler, fx ved som nu at betale kontant i bussen eller på salgssteder, eller via internettet, MobilePay, apps mv. Det er Midttrafik, som udbyder enkelt- og kampagnebilletter og fastlægger takst og gyldighed. For kunder som rejser på tværs af trafikelskaberne, vil det også være muligt at købe enkeltbilletter.

### Hvorfor rejsekort?

Rejsekort er et fælles billetsystem, som DSB, metro og alle trafikelskaber er gået sammen om. Ideen med rejsekort er at gøre det nemmere at benytte den kollektive trafik, da kortet kan benyttes som billet og betaling til rejser med tog og busser i hele landet. Der er også andre fordele:

- Med check ind og check ud behøver kunderne ikke forholde sig til takster, regler, zoner mv.
- Efter hver rejse udregnes prisen automatisk inkl. de rabatter, som kunden har optjent eller er berettiget til.
- Rejsekort understøtter fuld selvbetjening.
- Mister kunden sit rejsekort bliver det spærret, og ubrugte penge kan udbetales eller overføres til nyt kort.

For nogle kunder, vil der være forhold, som kræver tilvænning eller virker som en ringere service.

- Kunderne skal som noget nyt foretage check ud ved afslutning på rejsen. Hvis ikke det sker, opkræves et større fast beløb for rejsen.
- Prisen kendes først efter rejsen er gennemført. Kunder, som ofte benytter rejsekort, vil hurtigt finde ud af prisniveauet, mens andre kunder vil være usikre på, hvad rejsen koster.



- Mange kunder er i dag vænnet til at få personlig vejledning og betjening på salgssteder ved køb af kort og billetter. Som led i digitaliseringen i samfundet vil øgede muligheder for selvbetjening betyde en reduktion i antallet af salgssteder i fremtiden.

### **Hvordan virker rejsekort?**

Rejsekort købes på nettet eller ved et større salgssted. Ved bestilling vælges kunde- og korttype som passer bedst til kundens egne behov, rejsemåde, rejsehyppighed mv.

De fleste kunder vælger korttypen rejsekort personligt. Det giver mulighed for den største mængderabat, adgang til online selvbetjening og tank-op, og det kan spærres, hvis kunden mister det. Rejsekort personligt kan kun bruges af indehaveren, og udstedes til Barn, Voksen, Pensionist, Handicappet eller Hund/cykel.

Et rejsekort flex kan deles med andre, - det giver adgang til online selvbetjening og tank-op, og kan spærres hvis det mistes. Flex-kortet fås kun til kundetype Barn og Voksen. Dette kort henvender sig familier eller virksomheder, hvor der er flere om et kort og som lejlighedsvis benytter kollektiv trafik.

Rejsekort anonymt kan ikke købes online, men købes og bruges på stedet. Det kan deles med andre, men fås kun til kundetype barn og voksen. Hvis kunden mister sit anonyme kort, vil eventuelle penge på kortet gå tabt.

Indenfor de næste par år forventes indført et "fastpris rejsekort", som ligner det nuværende periodekort. Det er ligeledes planen, at Ungdomskort, Institutionskort og andre nuværende kortprodukter kommer på rejsekortplatformen.

### **Hvordan bruger kunderne rejsekortet?**

**Check ind /ud.** Med rejsekortet følger nye vaner. Ved rejsens start og ved skift af transportmiddel undervejs på rejsen, skal kunder med rejsekort foretage check ind, og ved rejsens afslutning skal der foretages check ud. Det gøres på kortlæsere opstillet på stationerne og ved bussernes døre. Når der er penge på kortet, eller hvis der er indgået en tank op-aftale, vil kunden altid have gyldig billet til den kollektive trafik. Ved korrekt check ind, vil kortlæseren ved lyd og tekst markere et "OK". Ved check ind trækkes en forudbetaling fra kortet. Forudbetalingen er i øjeblikket 50 kr., og som systemet beholder i tilfælde af manglende check ud. Ved check ud, udregnes og vises prisen på skærmen for den pågældende rejse, sammen med saldoen på kortet. Systemet regner ud, hvad kunden skal betale for den samlede rejse inkl. rabatter, som afhænger af fx antal tidligere rejser og rejsetidspunkt. Ved manglende check ud to eller flere gange kan kunden risikere få spærret sit rejsekort.

**Medtage andre rejsende.** Det er muligt at medtage andre rejsende, hund eller evt. cykel med på rejsekortet. I bussen sker dette ved at bede chaufføren om hjælp, undtaget i bybusserne i Aarhus, hvor dette ikke er muligt. På stationer kan der registreres medrejsende på en rejsekortautomat eller på en særlig kortlæser på stationer, hvor der kan foretages gruppe check ind.

**Tank op.** Med rejsekort personligt eller rejsekort flex, kan der indgås en tank op-aftale, hvor der overføres et fastlagt beløb fra egen bankkonto når saldoen på kortet er under 50 kr. Med tank op-aftale vil kunden altid have billet til den kollektive trafik. For at få en tank-op-aftale skal kunden være 18 år.

Der er også andre måder at sætte penge på kortet. Ved bestilling af et rejsekort personligt eller flex, får kunden adgang til selvbetjening på rejsekort.dk. Her vil det være muligt at overføre penge til rejsekort via dankort eller andet betalingskort. Kunderne kan også tanke alle typer af rejsekort op på de rejsekortautomater, der står alle større stationer, eller tanke op med kontanter eller betalingskort, der hvor der er salgssteder.

**Selvbetjening.** Ved køb af rejsekort personligt eller et rejsekort flex på rejsekort.dk, får kunden samtidig adgang til selvbetjeningen. Det vil her være muligt at sætte penge på kortet, bestille tank-op-aftale, se saldo og rabat, få overblik over tidligere rejser, spærre dit rejsekort, hvis det fx er mistet, eller ændre personlige oplysninger.

## Priser

Med rejsekort følger en nyt prissystem. Det er på den ene side blevet mere enkelt for kunden, idet prisen for en rejse med rejsekort bliver udregnet automatisk, og der er indregnet, de rabatter kunden har mulighed for. På den anden side er prissystemet komplekst, fordi rejsekort er en landsdækkende billet, der skal indeholde flere forskellige trafikkselskaber takstpolitikker. Det betyder, at kundens pris og rabat varierer alt efter, om rejsen finder sted indenfor et prisområde, - over flere prisområder eller går på tværs af landet. Prisen er sammensat af flere elementer.

- Kundetyper har indflydelse på prisen, fx Voksen, Barn, Ung, Pensionist mv. Rabatterne er forskellige fra område til område, da Trafikkselskaberne har takstkompetencen.
- Det gives en tidsrabat, afhængig af rejsetidspunkt. På rejser indenfor de enkelte prisområder, er der rabat på rejser udenfor myldretiden, fx hverdage mellem kl. 11.00 og 13.00 og mellem kl. 18.00 og 07.00 næste morgen, og alle weekender og helligdage. Rabatsatserne kan være forskellige, alt efter hvor rejsen finder sted. For rejsekort Ung og Pensionist er der også rabat uden for myldretiden på rejser mellem prisområderne.
- Med et rejsekort er der mulighed for at få mængderabat. Denne rabat bestemmes af, hvor meget kunden rejser, type rejsekort og hvor i landet rejsekortet benyttes. Der gives ikke mængderabat på rejser i Hovedstaden, Vestsjælland og Sønderjylland. Rejsekort personligt giver den højeste mængderabat.
- Kunder som køber rejsekort personlig eller flex, får en introduktionsrabat den første måned

Det er et politisk ønske, at DSB og trafikkselskaberne bliver enige om at forenkle takstpolitikken omkring rejsekortet. Parterne på Sjælland har forsøgt at nå til enighed om aftale om forenkling og harmonisering med henblik på takstskiftet i januar 2015, men uden resultat.

Midttrafik ændrede sit zonesystem sommeren 2013 for at tilpasse det rejsekort. Det gav nogle store prisstigninger på busrejser i Aarhus-området samt togrejser på tværs af tekstområder i Midtjylland.

## Kundeservice

Rejsekort udviklet med særlig henblik på, at kunderne kan betjene sig selv i forbindelse med køb og efterfølgende service. På større stationer vil der være rejsekortautomater, hvor det vil være muligt at sætte penge på rejsekort, registrere medrejsende mv. På enkelte store stationer, vil der være salgssteder med mulighed for personlig betjening omkring rejsekort. Som supplement hertil, er der etableret et Rejsekort Kundecenter, som er en landsdækkende telefonservice, og som kan hjælpe kunderne med alle nødvendige forhold.

I Midttrafik er det foreslået, at Kommunernes borgerservicecentre i samarbejde med Midttrafik, kan hjælpe IT usikre borgere med bestilling af rejsekort og anden simpel rådgivning.

## Udrulning

Udrulning af rejsekort foregår efter den aftalte tidsplan. Det indebærer, at en række billettyper ikke længere kan udstedes. Bestyrelsen har afskaffet godsbilletter og skal tage stilling til håndtering af fx grupperejser, 24-timers billetter og forskellige former for kampagnebilletter. Næste år skal bestyrelsen tage stilling til udfasning af klippekortet.