



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
4. november 2022 kl. 09:30  
Midttrafik,  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

<b>Pkt. Tekst</b>	<b>Side</b>
1 Forventet regnskab 2 (FR2) 2022 .....	3
2 Orientering om de økonomiske udfordringer.....	5
3 Midttrafiks FAQ om økonomiske udfordringer – og hvordan vi håndterer dem.....	11
4 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland .....	16
5 Harmonisering af den åbne flextrafik.....	19
6 Trafikplansamarbejde i de otte midt- og vestjyske kommuner .....	23
7 Temadrøftelse – Midtjyske Mobilitetshubs .....	26
8 Vurdering af potentialet ved salg af billige billetter udenfor myldretiden .....	29
9 Særlig takst på billigt pensionistkort i Randers Kommune .....	31
10 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 9. december 2022 .....	32
11 Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ 2022.....	33
12 Status for Stoppestedspuljen.....	35
13 Orientering om trafiksekskabernes 8. udbud af flextrafik .....	37
14 Håndtering af uheld med personskader i Flextrafik .....	41
15 Orientering om Mørup Turistfarts konkurs .....	44
16 Orientering om øget kontrol i bybusserne i Aarhus .....	45
17 Siden sidst .....	46
18 Eventuelt .....	49

# 1 Forventet regnskab 2 (FR2) 2022

## Resumé

FR2 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2022. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2022 (inkl. covid-19-kompensation) samt ændringer siden FR1. Derudover vises den forventede statslige kompensation i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne.

## Sagsfremstilling

### Forventet regnskab 2 2022

Midttrafik er stadig påvirket af eftervirkningerne fra covid-19-pandemien og nedlukningen af samfundet, særligt økonomisk i form af stadig formindskede passagerindtægter samt øgede udgifter til ekstraordinær rengøring. De stigende brændstofpriser sætter også deres spor på FR2 og er den drivende kraft bag budgetafvigelserne på omkostningssiden.

I forhold til det oprindelige budgetgrundlag forventes en indekseffekt på 195,2 mio. kr., hvoraf 168,7 mio. kr. vedrører Midttrafiks ejere. I budget 2022 er der indregnet indekspuljer på i alt 10,4 mio. kr. Med tillægsbevillingen til budget 2022 på 87,8 mio. kr. fra Midttrafiks ejere samt en ekstra indbetaling på 8,4 mio. kr. fra Sydtrafik, resterer således en udækket indekseffekt på 88,6 mio. kr. for Midttrafik.

I både 2020 og 2021 blev der indgået aftale mellem Danske Regioner, Kommunernes Landsforening og regeringen om kompensation ifm. covid-19. Aftalen indebar, at Midttrafik modtog fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og de merudgifter, der var forbundet med covid-19, men i 2022 vil Midttrafik kun blive kompenseret for indtægtstab i januar og februar, jævnfør økonomiaftalen indgået 8. juni 2022. Siden har staten givet tilsagn om yderligere 125 mio. kr. til deling mellem trafikskaberne, hvoraf Midttrafiks andel udgør 27,5 mio. kr. Aktstykket kan først endeligt behandles af finansudvalget efter en ny regering er blevet dannet. Se bilag 4.

For Kørselsudgifter er forventningen øget med 148,6 mio. kr. i forhold til budget 2022. Årsagen er primært indeksstigninger på 145,9 mio. kr., mens de resterende 2,7 mio. kr. skyldes kommunespecifikke afvigelser. Det er især de stigende brændstofpriser, der har drevet udviklingen i indeks.

For Busindtægter er forventningen sænket med 27,6 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes hovedsageligt, at Midttrafik ikke, som først antaget, bliver fuldt kompenseret for indtægtstab relateret til langtidseffekter af covid-19. Det opvejes delvist af et højere salg af Ungdomskort.

For Flextrafik er der en budgetafgivelse på 77,1 mio. kr., hvilket primært skyldes indekseffekter på 49,3 mio. kr. De resterende 27,8 mio. kr. skyldes ændrede

kørselsmønstre. Hovedsageligt på grund af mangel på chauffører og dermed et stort pres på vognkapaciteten.

For Letbanen forventes udgifterne at overstige budgettet med 6,5 mio. kr. Årsagen er primært manglende statslig kompensation for mistede indtægter som følge af covid-19.

For det finansielle afkast er der en afvigelse på 11,8 mio. kr. Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet gennem hele 2022. Det er primært inflation og de stigende renter, der har presset de danske obligationer.

For Billetkontrol forventes der en positiv budgetafgivelse på 5,1 mio. kr. Det skyldes, at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret, og at der forventes flere indtægter gennem forhøjelse af taksten for kontrolafgifter samt inddrivelse af gebyr/renter.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes der samlet et merforbrug på 256,2 mio. kr.

Bemærk: Midttrafik udsender administrativt FR2 fordelt på de enkelte bestillere. Derudover laves der en foreløbig afregning af 2022 med bestillerne på baggrund af FR2, som afregnes sammen med aconto-raten for december.

### **Bevillingsændring for Region Midtjylland**

Region Midtjylland har anmodet om en bevillingsændring til budget 2022 – og dermed acontobetalingen - for togdriften på 7,8 mio. kr., som vedrører et uforbrugt anlægstilskud til Lemvigbanen. Ændringen er indregnet i materialet for FR2, men kræver bestyrelsens godkendelse. Ændringen frigør midlerne for regionen til brug på andre områder. For regionens samlede bestillerbidrag har det følgende effekt:

Korrigeret budget 2022	603.223.000
<u>Bevillingsændring</u>	<u>-7.800.000</u>
<b>Nyt korrigeret budget 2022</b>	<b>595.423.000</b>

### **Direktøren indstiller,**

**at** det forventede regnskab for 2022 tages til efterretning.

**at** bevillingsændringen for Region Midtjylland godkendes.

### **Bilag**

- 1.a Bilag 1, Hovednotat
- 1.b Bilag 2, Byrdefordeling pr. område
- 1.c Bilag 3, Opsummering pr. bestiller
- 1.d Bilag 4, Fordeling af kompensation



## 2 Orientering om de økonomiske udfordringer

### Resumé

*De økonomiske udfordringer, den kollektive trafik står overfor i 2023, betyder, at den økonomiske ramme til kollektiv trafik er udfordret hos mange af ejerne.*

*Midttrafik har et overblik over udviklingen i tilskudsbehovet, herunder indekseffekterne og manglende passagerindtægter som følge af corona.*

*Vi har imidlertid ikke overblikket over, hvor meget den enkelte ejers ramme til kollektiv trafik er udfordret, bl.a. fordi vi for manges vedkommende ikke kender rammen eller ved hvor meget, de kompenseres for prisstigningerne gennem P/L-regulering. Samtidig ved vi heller ikke som udgangspunkt, hvordan den enkelte ejer prioriterer ressourcerne i forhold denne sag.*

*Vi er derfor afhængige af de bestillinger og udmeldinger, vi får fra vores bestillere.*

*Denne status er en opsummering af bestillinger og ønsker til sparekataloger, vi har fået fra de forskellige ejere. Der kan således være lokale beslutninger, vi (endnu) ikke er bekendt med, og notatet skal derfor alene ses som et vejledende overblik.*

### Sagsfremstilling

20. september 2022 meddelte transportminister Trine Bramsen på et møde mellem KL, Danske Regioner og ministeren, at trafikskaberne ville få tildelt 125 mio. kr. i engangsbeløb i 2022 som ekstra covid-19-kompensation, til fordeling mellem selskaberne. 1. oktober 2022 meddelte Transportministeriet via en pressemeddelelse, at regeringen tildeler trafikskaberne et engangsbeløb på 140 mio. kr. i 2023 til fordeling som følge af de stigende energipriser. Der er dog endnu ikke udarbejdet et aktstykke over de tildelte midler, som først forventes at blive udarbejdet ved indgåelse af en ny regering.

Samlet set forventer Midttrafik et merforbrug i 2022 på cirka 256 mio. kr. hvoraf 195,2 mio. kr. skyldes stigende energipriser (169 mio. kr. for Midttrafiks ejere). De resterende afvigelser skyldes manglende indtægter og andre kommunespecifikke afvigelser.

Fremtiden er usikker i forhold til de stigende energipriser, udviklingen i Ukraine, finanskrisen og en eventuel ny covid-19 bølge. Det afspejler sig i Midttrafiks budget for 2023, hvor der forventes et merforbrug på 312 mio. kr.

På landsplan viser tabellen nedenfor, at Corona-effekten i 2022 er opgjort til 457 mio. kr., og med en kompensation på 150 mio. kr. for januar og februar samt yderligere 125 mio. kr. er der et Corona-udestående på 182 mio. kr. Hertil kommer den betydelige effekt af stigende priser på 786 mio. kr. Samlet efterlader det trafikskaberne,

og dermed kommuner og regioner, med en udækket udfordring på 968 mio. kr. i 2022.

Samlet udfordring ved manglende kompensation og stigende omkostningsindeks og brændstofpriser						
2022						
Beløb i mio. kr.	Covid-19 effekt	Kompensation jf. aktstykke (jan+feb)	Ekstra tilskud	Udækket Covid-19 effekt	Effekt af stigende priser	Samlet udækket udfordring
BAT	8,3	2,4	2,4	3,5	2,4	5,9
Fynbus	33,2	7,7	10,4	15,1	47,4	62,5
Midttrafik	108,9	41,3	27,5	40,1	165,1	205,2
Movia	180,0	64,0	47,2	68,8	410,0	478,8
NT	80,8	22,2	23,9	34,7	106,5	141,2
Sydtrafik	46,1	12,7	13,6	19,8	54,4	74,2
<b>I alt</b>	<b>457,3</b>	<b>150,3</b>	<b>125,0</b>	<b>182,0</b>	<b>785,8</b>	<b>967,8</b>

Note: Kompensation for jan/feb er tilpasset aktstykket, der gav trafikselskaberne kompensation for januar og februar. Midttrafiks corona udfordring er pr. oktober 2022 faldet til 30 mio kr, men til gengæld er indesudfordringen steget til 169 mio. kr

Regeringen har tildelt en ekstraordinær covid-19 kompensation for de manglende indtægter på 125 mio. kr., der skal deles ud på de seks trafikselskaber i Danmark i. Det er et engangsbeløb i 2022. Regningen ender i første omgang ved Region Midtjylland og de 18 kommuner i Midttrafiks område. Det er endnu uvist, hvordan kommunerne P/L-regulerer den kollektive trafik.

Store dele af den kollektive transport oplever igen fremgang i passagertallene efter covid-19. De regionale trafikselskaber har dog fortsat udfordringer med passagertal og de høje energipriser.

Lange kontrakter med busselskaberne medfører, at besparelser og nedskæringer tidligst kan ske til køreplansskiftet i 2023.

Efter covid-19 har Midttrafik iværksat tiltag ift. at tiltrække kunder til den kollektive trafik med markedsføringskampagner, gode billettilbud, arrangementskørsel og fastholdelse af analoge kunder. Passagertallet nærmer sig niveauet før covid-19 og ligger i august/september på cirka 90 procent. Midttrafik forventer, at passagertallet er tilbage på 100 procent i 2024.

Samtidig med de i alt 265 millioner i ekstraordinært tilskud har Transportministeriet indkaldt til møde i november, hvor det skal drøftes, hvordan de regionale trafikselskaber skaber bedre, mere fleksible og attraktive bustilbud for borgere i hele landet.

De økonomiske udfordringer, den kollektive trafik står overfor i 2023, betyder at den økonomiske ramme til kollektiv trafik er udfordret hos mange af ejerne.

Midttrafik har imidlertid ikke overblikket over, hvor meget den enkelte ejers ramme til kollektiv trafik er udfordret, bl.a. fordi vi for manges vedkommende ikke kender rammen eller ved hvor meget de kompenseres for prisstigningerne gennem P/L-regulering. Samtidig ved vi heller ikke som udgangspunkt, hvordan den enkelte ejer prioriterer ressourcerne i forhold denne sag. Vi er derfor afhængige af de bestillinger og udmeldinger, vi får fra vores bestillere.

Denne status er en opsummering af bestillinger og ønsker til sparekataloger, vi har fået fra de forskellige ejere. Der kan således være lokale beslutninger, vi (endnu) ikke er bekendt med, og notatet skal derfor alene ses som et vejledende overblik.

### **Omstilling fra biodiesel til konventionel diesel**

En række af Midttrafiks ejer har omstillet hele eller dele af deres kollektive trafik til CO2 neutral biodiesel. Det gælder Region Midtjylland samt Skanderborg, Ringkøbing-Skjern og Randers kommuner. Indekset for biodiesel har udviklet sig særligt ugunstigt sammenholdt med det almindelige dieselindeks, og derfor har alle parter besluttet at genoverveje denne beslutning.

Region Midtjylland, Randers og Skanderborg har således besluttet at sætte biodiesel på pause, mens Ringkøbing-Skjern pt. overvejer muligheden.

### **Konkrete sparebehov**

Region Midtjylland har som eneste bestiller udmeldt et helt konkret sparebehov for 2023. Regionen har besluttet af skifte fra biodiesel til konventionel diesel. I første omgang frem til årsskiftet 2023/24. Herudover har de meddelt Midttrafik et sparebehov på 40 mio. kr. samtidig med, at de har ønsket at Midttrafik bidrager med et sparekatalog, som gør det muligt at finde besparelser af dette omfang og samtidig giver rum for at prioritere.

Midttrafik har udarbejdet et sparekatalog, der peger på samlede nettobesparelser på 66 mio. kr.

Skal de 40 mio. kr. findes i sparekataloget, vil det – afhængig af hvilke løsninger der peges på – medføre bruttobesparelser på 56-62 mio. kr. og en reduktion i antallet af køreplantimer på mellem 70.000 og 78.000 køreplantimer.

Region Midtjylland er nu i gang med behandlingen af oplægget i dialog med kommunerne og forventer at træffe endelig beslutning i december 2022.

### **Ønske om sparekataloger**

En række kommuner har herudover ønsket sparekataloger, som viser, hvordan man kan opnå bedre balance på deres ramme for kollektiv trafik. Der er ikke truffet konkrete beslutninger om hvorvidt hele eller dele af katalogernes besparelspotentiale skal udmøntes.

Blandt de større bestillinger drejer sig om:

- **Horsens Kommune:** Har ønsket sparekatalog på 8 mio. kr. til at dække en midlertidig ubalance på rammen i 2023. Bybuskørslen i Horsens har netop været i udbud, hvorfor det er omkostningstungt for dem at reducere i kørslen nu – særligt i lyset af at det er en midlertidig økonomisk udfordring.
- **Silkeborg Kommune:** Har ønsket sparekatalog på 8 mio. kr. som grundlag for at vurdere, hvordan der kan skabes bedre balance i økonomien i den kollektive trafik fra K23.
- **Herning Kommune:** Midttrafik har på opfordring fra kommunen udarbejdet et effektiviseringsoplæg med besparelser på ca. 2 mio. kr. til mulig ikrafttrædelse i K23. Kommunen har dog varslet, at et større sparebehov kan blive aktuelt – op til i alt 6-8 mio. kr.
- **Holstebro Kommune:** Kommunen og Midttrafik har udarbejdet en trafikplan med samlede besparelser for kommunen for 2,5 mio. kr. Planen ventes at træde i kraft i 2024.
- **Viborg Kommune:** Kommunen har som grundlag for udbud sammen med Midttrafik udarbejdet en trafikplan, der fra 2024 vil give besparelser på 3 mio. kr. Kommunen har herefter ønsket et oplæg til at reducere planen med 7 mio. kr. yderligere som grundlag for udbuddet.

Der er således på nuværende tidspunkt efterspurgt sparekataloger fra disse kommuner på op til 36,5 mio. kr. netto.

### **Beslutninger hos øvrige ejere**

De øvrige bestillere har enten ikke tilkendegivet ændringsønsker til Midttrafik eller har varslet mindre justeringer.

Det gælder bl.a. Aarhus Kommune, som pt. ser på muligheden for mindre driftseffektiveringer og samtidig har fået et oplæg fra Midttrafik om økonomien ved udvidelse af betjeningen af Aarhus Ø.

Randers har som del af deres budgetforhandlinger ønsket en ny trafikplan som grundlag for budgetdrøftelser i 2023. Her vil skal økonomisk balance været et tema, uden der er konkretisering et sparebehov.

### **Procesmæssige udfordringer ved store regionale besparelser**

Region Midtjyllands forestående proces for gennemførelse af regionale besparelser kan få konsekvenser for Midttrafiks mulighed for at gennemføre alle elementer i en ordinær køreplanproces.

I henhold til Midttrafiks ordinære køreplanproces skal Midttrafik modtage de enkelte bestillers konkrete ønsker til justeringer/omlægninger på ruter senest i oktober måned. I perioden herefter (oktober og november) vil Midttrafik arbejde med at detailplanlægge konkrete forslag med henblik på at belyse muligheder og konsekvenser, som udgør et beslutningsgrundlag for, at bestillere træffer beslutning om, at

forslagene kan sendes i offentlig høring i januar måned. Denne beslutning skal træffes primo december, så Midttrafik har mulighed for at klargøre høringsmateriale og informationsmateriale, så borgere, busselskaber og chauffører orienteres om indholdet i den offentlige høring.

Den offentlige høring foregår i en periode på 14 dage i starten af januar måned, hvorefter der afsættes op til halvanden måned til sagsbehandling af borgers hørings svar. Sagsbehandlingen af hørings svarene anvendes, som en del af bestillernes endelige beslutningsgrundlag. Beslutningen om de endelige køreplaner skal ske senest i marts måned - forinden Midttrafiks kontraktlige frist for aflevering af endelige køreplaner til busselskaberne tre måneder før køreplansskiftet i slutningen af juni.

Region Midtjyllands har bestilt og modtaget sparekatalog fra Midttrafik og er på den baggrund i gang med forhandlingsmøder med kommunerne – skemasat til at forløbe i oktober og november, mens den endelige beslutning om tilpasninger først ventes i december.

Det forhold, at regionen først træffer endelige beslutninger i december, udfordrer dermed processen på to måder:

- Midttrafiks mulighed for konkret at detailplanlægge regionalruters forslag til høring indskrænkes betydeligt, da tiden mellem beslutning og høring er kort.

Da kommuners endelige bestilling af køreplansændringer i høj grad afhænger af Region Midtjylland valg af besparelser, vil Midttrafik yderligere ikke kunne detailplanlægge kommunale ruter i perioden.

Ved en meget sen regional beslutning i december vil Midttrafik derfor ikke kunne nå at detailplanlægge konkrete køreplanforslag og høringsmateriale for de regionale ruter og kommuners eventuelle ønsker til kompenserende køreplanændringer. Konsekvensen kan derfor blive, at Midttrafik ikke kan gennemføre borgerinddragelse i form af høringen. Midttrafik må i stedet fokusere på, at de endelige køreplaner planlægges og færdiggøres frem til Midttrafiks deadline for aflevering af endelige køreplaner til busselskaber ultimo marts.

Lykkedes det i løbet af oktober og november at skabe klare aftaler mellem kommuner og region, så sandsynlige bestillinger viser sig, kan en del af køreplanlægningen ske sideløbende med de politiske processer, men det vil fortsat være med risiko for, at hele eller dele af høringen må suspenderes som følge af større ændringer sent i processen.

### **Vurdering af samlede besparelser og afledte konsekvenser på administrationen**

I alt kender Midttrafik på nuværende tidspunkt til ønsker om besparelser, inkl. de omtalte sparekataloger og trafikplaner for op til 76,5 mio. kr. netto.

Det konkrete besparelsesbehov på driften vil afhænge af den konkrete planlægning og de endelige beslutninger, men estimeres groft at svare til op til ca. 135 mio. kr. brutto. Ved en gennemsnitlig timepris på 800 kr. svarer det til 169.000 køreplantimer.

Midttrafik har i budget 2023 samlet budgetteret med ca. 1.840.000 køreplantimer, hvilket betyder, at besparelsen på nuværende tidspunkt er 9,2 % af de samlede køreplantimer

Det samlede administrationsbidrag for bus og bane er 112,2 mio. kr. i budget 2023.

Ved en markant reduktion i driften er det naturligt også at afsøge, hvordan administrationen kan reduceres, når besparelserne er fuldt indfaset. Der vil dog være brug for alle ressourcer i planlægning og afvikling af besparelserne, som erfaringsmæssigt medfører væsentligt merarbejde for administrationen.

Administrationsbidraget afregnes i dag som et bidrag pr. køreplantime. Bidragssatsen ligger pt. på ca. 60 kr./køreplantime for bus. Hvis der gennemføres en besparelse som 1:1 baseret på antallet af køreplantimer, svarer det til en besparelse på ca. 10,3 mio. kr. på administrationen, hvis den fulde besparelse hos ejerne i de kendte sparekataloger gennemføres fuldt ud.

Det er dog vanskeligt at kvantificere, hvor store reelle administrationsbesparelser det er muligt at opnå ved driftsbesparelser af denne størrelse, da der ikke er en 1:1 sammenhæng mellem driftstimer på en rute og administrationens arbejdsindsats til bl.a. planlægning, driftsopfølgning, udbud og kundeservice. Administrationsopgaverne for en rute med 1/2-timesdrift halveres ikke hvis ruten reduceres til timedrift, da en række af de administrative opgaver vil være de samme.

Bestyrelsen har besluttet, at direktionen udarbejder et oplæg til effektivisering af de administrative udgifter, der effektueres efter K23, og som sikrer, at Midttrafik fortsat er landets billigst drevne trafikselskab.

## **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen om status tages til efterretning.

## 3 Midttrafiks FAQ om økonomiske udfordringer – og hvordan vi håndterer dem

### Resumé

*Administrationen får mange spørgsmål omkring den kollektive trafik i anledning af de økonomiske udfordringer og Region Midtjyllands behov for besparelser. Vi har derfor lavet denne FAQ med svar på nogle af de mest hyppige spørgsmål.*

### Sagsfremstilling

#### Hvad er status på Region Midtjyllands besparelser?

Region Midtjylland har bestilt et sparekatalog hos Midttrafik. Kataloget skal omfatte konkrete spareforslag og give rum for politisk prioritering. Uddannelsessøgende skal prioriteres i oplægget, ligesom det skal sikre et minimum af kollektiv trafik i regionen. I kataloget ønsker regionen også bud på samfinansiering med kommunerne og indtænkning af nye mobilitetsformer. Pt. forventer regionen et sparebehov på driften på 40 mio. kr. i 2023.

Midttrafik har afleveret forslag til et sparekatalog til Region Midtjylland 5. oktober 2022. Kataloget indeholder mulige driftsbesparelser svarende til 66 mio. kr. Der er således rum for politisk prioritering.

Regionen har i uge 41 gennemført dialogmøder med borgere, hvor de har været til stede på Aarhus, Viborg og Holstebro rutebilstationer. Herefter følger dialogmøder mellem Region Midtjylland og de enkelte kommuner på politisk niveau. Midttrafik har leveret opdaterede faktaark på de berørte ruter.

Regionens udvalg for regional udvikling behandler emnet på kommende møder i oktober og november. Regionen træffer herefter endelig beslutning i december 2022 med ønske om realisering af de forslag, der skal træde i kraft fra køreplansskiftet i juni 2023.

Den sene beslutning kan gøre det vanskeligt for kommunerne at nå at reagere de steder, hvor de måtte se et behov for at opretholde kørsel. Dette forhold skal derfor helst være afhandlet i løbet af efteråret i dialog mellem region og kommuner sideløbende med regionens beslutningsproces. Alternativt vil det være vanskeligt at gennemføre en reel køreplanhøring, som ellers er fast procedure i starten af januar, og som netop ved store ændringer som nu, kan bidrage med vigtig viden.

#### Ser vi ind i en fremtid, hvor hver tredje regionalbus skal spares væk?

Nej, der er heldigvis andre virkemidler som kan bidrage til løsningen end rene driftsbesparelser. Særligt, hvis man ser udfordringen over en 3-årig periode vil omfanget af den økonomiske udfordring kunne brydes ned og håndteres gennem bidrag fra flere forskellige kilder samtidig med, at de kontraktmæssige udfordringer reduceres.

Midttrafik har i sparekataloget peget på flere faktorer, der over en 3-årig periode kan reducere Region Midtjyllands sparebehov – faktorerne er også relevante for kommunerne:

- Pause på biodiesel (besluttet af regionsrådet for 2023).
- Statslig kompensation i 2023 (foreløbig vedtaget tilskud svarende til 8-10 mio. kr. til Region Midtjylland).
- Takststigninger på 4,9 % 2023 og forventeligt mindst 5 % i 2024.
- Tilbagevenden til 2019-passagerniveau. Midttrafik forventer i tråd med de øvrige trafikselskaber, at Corona-effekten på passagertal i 2023 reduceres til 5 % lavere indtægter. Fra 2024 estimeres med tilbagevenden til 2019-niveau. (De seneste tre måneder har ligget på 8 % under 2019 niveau).
- Stort udbud i Østjylland i 2025 giver mulighed for effektiv planlægning, så grøn omstilling forventeligt kan nås med konkurrencedygtige priser.

I sparekataloget estimerer Midttrafik, at den økonomiske udfordring i 2024 kan reduceres til mellem 4 og 20 mio. kr. ved tilbagevenden til hhv. 100 % og 95 % af passagertallet i 2019. Der er naturligvis usikkerhed knyttet til betragtningerne her, særligt de langsigtede niveauer for passagertal.

Region Midtjylland har på baggrund af usikkerhederne meldt ud, at de ønsker at finde netto driftsbesparelser i 2023 for 40 mio. kr. Det svarer til ca. 15 % af regionens nettodriftstilskud til busdrift i budget 2023.

### **Er det ikke bare et spørgsmål om, at de tomme busser skal spares væk?**

Midttrafik råder over dynamiske data for benyttelse af busser på samtlige ture. Det er et værktøj, bestillerne også har adgang til, og som giver grundlag for løbende at vurdere, om en busafgang er effektiv eller ej.

Midttrafik har gennem årene løbende optimeret den kollektive trafik gennem trafikplaner for både kommuner og region, så busserne kører dér, hvor der er mest behov for det. På ruter og i områder med få passagerer, bliver busafgange løbende skiftet ud med Flexbus eller Flextur i dialog med kommunerne, for at undgå tomme busser.

Regionens ruter ventes i 2023 (uden besparelser) at transportere ca. 20 passagerer pr. køreplantage i gennemsnit. Det dækker selvfølgelig over variationer fra rute til rute og afgang til afgang. Heriblandt er der også afgang med svag benyttelse.

Midttrafik har gennemgået regionens nuværende ruter og analyseret på benyttelse og mulige besparelser. Gennemgangen har vist, at der kan optimeres og findes besparelser – bl.a. på afgang med lav benyttelse, hvor relativt få berøres.

Sparekataloget identificerer på baggrund af regionens ønsker fire pakker af tilpasninger af den kollektive trafik.

- Ture med svag benyttelse (under 10 påstigere på en tur frem og tilbage)
- Nedlæggelse af ruter/strækninger med lav regional betydning



- Uddannelsestilskud fra 2010
- Yderligere besparelser

Vælges hele pakken med nedlæggelse af ture med svag benyttelse vil det kunne bidrage med 19 mio. kr. netto og vil betyde ca. 40.000 færre driftstimer. Det svarer til 7 % af regionens køreplantimer med bus.

Sparekataloget indeholder samlet set væsentligt større tilpasningsmuligheder end den økonomiske ubalance på regionens budget. Dette for at sikre rum for politisk prioritering og forhandling.

Pakkerne danner baggrund for politisk drøftelse med borgere og kommuner.

### **Hvornår er en tur svagt benyttet?**

I medierne fortæller nogle borgere og politikere, at de ser mange halvtomme busser i gadebilledet. Midttrafik ønsker, at ressourcerne til kollektiv trafik bruges så effektivt som muligt, men der kan være mange – ofte også gode grunde – til, at der sidder få passagerer i en busafgang, man ser på gaden.

En busrute har ikke jævn belastning over hele ruten. Nogle steder vil antallet af passagerer således være lavere end andre. Samtidig har busruter forskellig belastning alt efter retning - typisk parallelt med, hvor de store pendlerstrømme er. Busruten kan altså godt være fuld i den ene retning, mens den kører halvtom i den anden retning. Endelig varierer passagertallet over dagen og årstiden.

Definitionen af, hvornår en afgang er svagt benyttet, er politisk. Udgangspunktet for gennemgangen af de regionale ruter har været, at turen skal have under 5 passagerer.

Da det vognløbsmæssigt sjældent giver mening kun at spare en tur i den ene retning, har Midttrafik alene peget på ture som modsvares af en returkørsel med under 5 passagerer. Det er således dobbeltture (frem og tilbage) med under ca. 10 passagerer, vi har lagt til grund.

### **Hvorfor bliver der ikke indsat minibusser på ture med få passagerer?**

Mindre busser kan være en del af løsningen, hvis en rute generelt har lav benyttelse over hele dagen.

Mange ruter har imidlertid en stor spidsbelastning i myldretiden og mindre benyttelse i løbet af dagen og om aftenen. Når der er kapacitetsbehov for store busser i myldretiden, bliver det ofte ineffektivt at køre med små busser uden for myldretiden, da der dermed skal indkøbes ekstra små busser til at køre, mens de store står i garage.

Det kræver således, at transportbehovet på en rute skal kunne klares med små busser hele dagen. Den skal også kunne favne sæsonvariationer, og dermed også have kapacitet nok på de kolde regnvejrskdage, hvor der er flest med. Ellers er små busser ikke økonomisk fordelagtige.

Samtidig giver kapaciteten i store busser også bedre mulighed for flexarealer med plads til medtagning af cykler, kørestole og barnevogne.

Små busser kører bl.a. som servicebus i Viborg og forventes som del af kommende udbud på nogle af bybusruterne i Holstebro.

### **Hvilke alternativer er der til halvtomme busser?**

Midttrafik arbejder med en bred palette af mobilitetsprodukter, når vi tilpasser kørslen til den faktiske efterspørgsel.

Her indgår altid vores egne produkter, herunder rutekørsel med forskellige størrelser af busser samt vores åbne flexprodukter:

- Flexbus er kørsel med flexvogne fra stoppested til stoppested på en fastlagt rute, som kun kører, hvis den bestilles. Denne model kan direkte bruges som erstatning af tynde ruter og afgange, hvis der er meget få passagerer med.
- Flexkur er adresse til adressekørsel, som skal bestilles. Den kan fungere som basismobilitet i områder, hvor der ikke kører bus og sikre, at alle har transportmulighed, om end det kan være dyrere end bus.
- Plustur der er et tilbud om last mile kørsel fra adresse til et udvalgt knudepunkt i områder, hvor der er langt til nærmeste bus.

Herudover kan alternative mobilitetsformer bidrage til det samlede mobilitetsbillede. Samkørsel, delebiler og mikromobilitet (delecykler, løbehjul mv.) er eksempler på tiltag der kan supplere den kollektive trafik, forbedre muligheder for at komme til og fra stoppestedet og gøre det lettere at vælge grøn transport til. Tiltagene har dog typisk størst markedspotentiale i tætte byområder og i store rejsestrømme. Som alternativ til bus i tyndt befolkede områder vil tiltagene erfaringsmæssigt ofte få begrænset benyttelse.

### **Hvad er Midttrafiks erfaring med indsættelse af Flexbus?**

Midttrafik ser et væsentligt potentiale i denne fleksible udnyttelse af vogne som alternativ til busafgange med meget få passagerer og har brugt det med succes både i den løbende driftstilpasning og mere grundlæggende i flere trafikplaner – blandt andet i Silkeborg og Randers. Løsningen har dog sine begrænsninger.

- Fra kundevinklen kan vi se, at dér hvor flexbus erstatter rutebussen, sker der samtidig et frafald i passagerer. Der er således en barriere ved at bruge flexbus, som ikke er der ved almindelig rutebus.
- Flexbussen har sin styrke på afgange og ruter, hvor transportbehovet er meget lavt og varierende. Flere faste daglige kunder medfører hurtigt, at tilbuddet

bliver dyrt for kommunen at drive, og at besparelsen ved at nedlægge en bus-afgang dermed udhules markant.

### **Kan samarbejde med private mobilitetsformer løfte transportopgaven der, hvor bus ikke er effektivt?**

Alternative mobilitetsformer kan bidrage til det samlede mobilitetsbillede. Samkørsel, delebiler og mikromobilitet (delecycler, løbehjul mv.) er eksempler på tiltag, der kan supplere den kollektive trafik og gøre det lettere at vælge grøn transport til. Midttrafik har her en rolle at spille, bl.a. som samarbejdspartner med private aktører bl.a. omkring den fysiske infrastruktur i knudepunkterne, hvor transportformer mødes.

Midttrafik holder sig løbende opdateret omkring udviklingen og mulighederne i det brede mobilitetsbillede og har bl.a. udarbejdet en Mobilitetshåndbog sammen med midt- og vestjyske kommuner og regionen.

Fælles for tiltagene er dog, at det er vanskeligt at skabe stærke varige mobilitetsløsninger i tynd befolkede områder. Markedet er for begrænset til at skabe kritisk masse, og det kræver en massiv indsats at ændre dette billede.

Muligheden for at styrke samkørslen gennem fælles tilbud om en app, der knytter biler og passagerer sammen, har til eksempel været undersøgt for de 8 midt- og vestjyske kommuner og regionen. Efter dialog med markedet er det her vurderingen, at projektet ville koste omkring 3,4 mio. kr. inkl. etablering og løbende kommunikationsindsat i en 3-årig periode. Baseret på markedsdialogen og erfaringer fra andre kommuner vil det forventeligt kunne generere 30.000 årlige ture efter fuld indkøring i år 3.

Det svarer til 80-100 ture på en hverdag i hele Midt- og Vestjylland.

Erfaringerne fra lignende samarbejder peger også på, at en stor del af rejserne vil ske langs de store rejsestrømme, mens det er en mindre del, der genereres i tyndt befolkede områder. Det er således ikke Midttrafiks vurdering, at en samkørselsapp kan erstatte rutebus, men kan nogle steder spille en mindre rolle som supplement.

### **Direktøren indstiller,**

**at** FAQen tages til efterretning

## 4 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland

### Resumé

*Administrationen har skitseret et forslag til en mulig studietur til Groningen i Holland for bestyrelsen i foråret 2023. Heri indgår forslag til datoer, transportform og temaer der skal behandles på turen.*

### Sagsfremstilling

Som en del af aktiviteterne i en valgperiode har bestyrelsen tidligere været på studietur med det formål at opnå ny viden inden for ét eller flere områder af kollektiv transport og derved hente inspiration til bestyrelsesarbejdet fremadrettet.

### Studietur til Holland - Groningen

Den seneste studietur i 2019 gik til Groningen i Holland og var meget udbytterig for bestyrelsen. Bl.a. gav turen inspiration til udvikling af hubs i midtjysk sammenhæng og vakte tanker om både brugen af flextrafik i relation til hubs og indretning af byer på den kollektive trafiks og de bløde trafikanters præmisser.

Følg evt. nedenstående link for nyhedsbrevet om studieturen for 2019:

[Holland inspirerer til midtjyske initiativer - Midttrafik](#)

Bestyrelsens nye sammensætning betyder, at der kun er et enkelt nuværende medlem, som deltog på turen i 2019. Derfor besluttede bestyrelsen på mødet i juni 2022 at bede administration planlægge en tilsvarende tur i 2023

Det vil også give muligheden for at komme et spadestik dybere i forståelsen af nogle af de elementer, som bestyrelsen har særligt fokus på – fx hubs og følge op på nye perspektiver og hvordan man i Groningen har arbejdet med tilpasning af den kollektive trafik til den nye normal.

### Fagligt indhold

Administrationen har på baggrund af bestyrelsen tilbagemeldinger sat gang i den praktiske planlægning.

Vi har fået tilsagn fra Rob van der Bijl, professor ved Ghent Universitet, om at han vil bistå med planlægning og afvikling af turen. Rob deltog i en tilsvarende rolle på sidste studietur og vil være en god indgangsvinkel til at sikre de rette kontakter hos myndighederne.

Vi har drøftet input til fagligt indhold med Rob van der Bijl og foreslår på den baggrund at der udarbejdes et program med besøg hos relevante myndigheder og besigtigelser på hubanlæg og i byområder. Som temaerne for turen foreslår vi:

- Corona og energikrise – hvordan arbejdes med at indrette den kollektive trafik på de nye markedsvilkår?
- Hubs i Groningen – hvordan fungerer de? Erfaringer med drift og status 4 år efter vores sidste besøg.
- Hub-taxi og fleksible transportprodukter
- Integreret by- og transportplanlægning. Hvordan lægger byplanerne til rette for øget kollektiv markedsandel.
- Governance - hvordan er organiseringen og rolledelingen mellem de forskellige forvaltninger ift. planlægning, finansiering, drift og fysisk infrastruktur.

#### Fastsættelse af datoer

Administrationen har sammen med Rob afsøgt mulige datoer, der matcher ønsket om en tur i foråret med 2 overnatninger med udrejse søndag eftermiddag/aften og hjemrejse tirsdag eftermiddag. Følgende datokombinationer er her en mulighed under hensyntagen til helligdage/mærkedage og Robs mulighed for at deltage:

- 23. – 25. april
- 7. – 9. maj

#### Transportmuligheder

Der er undersøgt to muligheder for transport til Groningen. Der er kalkuleret med 14 deltagere.

#### Fly/tog: Billund-Amsterdam-Groningen

Der er ikke direkte tog eller flyvemulighed til Groningen. Hurtigste løsning er derfor fly til Amsterdam (flyvetid 75 min.) og herfra tog til Groningen.

Rejseplanen kunne se sådan ud – bemærk at der skal tillægges transporttid til Billund og Groningen station:

- Afrejse fra Billund søndag kl. 18.35
  - Ankomst Amsterdam kl. 19.50
  - Tog mod Groningen kl 21:10
  - Ankomst Groningen kl. 23.40
- 
- Tog mod Amsterdam kl. 16.45
  - Ankomst Amsterdam lufthavn kl. 19.20
  - Afrejse fra Amsterdam kl. 21.35
  - Ankomst Billund tirsdag kl. 22.45

I alt for 14 deltagere vil udgiften således være ca. 36.000 kr.

### Bus: Aarhus-Groningen

Muligheden for bustransport er undersøgt og der er indhentet tilbud fra en vognmand på opgaven.

Vognmanden estimerer at turen vil vare 8-10 timer afhængig af trafik og anbefaler 2 chauffører hvis vi skal være sikre på ikke at komme i konflikt med køre-hviletidsbestemmelserne.

Prisen inkl. 2 chauffører estimeres at ligge omkring 38.000-40.000 kr. inkl. kost og logi for chaufførerne.

Løsningen har den styrke at bus og chauffør da vil være til rådighed under hele studieturen, hvilket vil lette transporten rundt i området.

Rejseplanen kunne se sådan ud:

- Flypriserne ligger pt. på 2.300 kr. pr. person, mens tog vil være koste omkring 300 kr. pr. person retur.
- Afrejse fra Aarhus søndag kl. 14.00
- Stop med middag undervejs
- Ankomst på Hotel i Groningen ca. kl. 24.00

-----

- Afrejse fra Groningen tirsdag kl. 14.00
- Stop med middag undervejs
- Ankomst i Aarhus ca. kl. 24.00

Formandskabet anbefaler, at turen foregår med bus på hele rejsen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen træffer valg om datoer for studieturen

**at** bestyrelsen beslutter rejseform

**at** bestyrelsen drøfter om de foreslåede temaer matcher deres forventninger til turen eller der er andre temaer vi også bør dykke ned i.

## 5 Harmonisering af den åbne flextrafik

### Resumé

Administrationen fremlagde forslag til harmonisering af åben flextrafik på bestyrelsesmødet 9. september 2022. Bestyrelsen bad administrationen om at bearbejde indstillingen, så det tydeligere fremgår, hvordan produktet fremadrettet kommunikeres til og kan bruges af kunderne.

### Sagsfremstilling

Den åbne flextrafik kan spille en vigtig rolle som et supplement til den kollektive trafik. Den tilbyder en bred basismobilitet. Den kører kun ved bestilling/behov men tilbyder til gengæld kørsel, hvor der ikke er kollektiv trafik.

Skal den åbne flextrafik opfylde sit fulde potentiale som effektiv basismobilitet i fremtidens transportbillede, skal tilbuddet fremstå enkelt og let tilgængeligt for kunderne. Det gør det ikke i dag. Megafon lavede i 2021 en stor undersøgelse for Midttrafik blandt brugere og potentielle brugere af den åbne flextrafik, og de konstaterede bl.a. at produkterne er for komplekse og svære at forstå, for svære at bestille og der er for lavt kendskab til mulighederne. Til gengæld er de kunder, der bruger ordningerne, glade for dem. Megafon anbefalede derfor forenkling af produkterne, strømlining og betaling og bestilling, tydelig adskillelse mellem åbne og lukkede kørselsordninger, udbredelse af kendskabet til ordningerne samt fokus på enklere formidling.

Midttrafik vil løse udfordringerne ved at harmonisere den åbne flextrafik. Kunderne skal i stedet tilbydes en løsning, der er kendetegnet ved:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét sted efter kollektiv trafik.
- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bliver bestilt som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

Med en sådan harmonisering vil det blive nemmere for kunderne at bestille og betale den åbne flextrafik samt nemmere for Midttrafik og kommunerne at udbrede kendskabet og formidle mulighederne bedre på tværs af Midttrafik og i de enkelte kommuner.

### Tilbuddet til kunderne

Harmoniseringen af den åbne flextrafik omfatter de tre åbne kørselstyper i flextrafik, som alle kan bruge uden visitering:

- Flextur: et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse. Prisen bliver 7 kr./km, min. 35 kr. Kommunen kan udpege knudepunkter, hvortil kunden kan rejse for 3 kr./km, min. 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km.
- Plustur: et tilbud om kørsel mellem en adresse og den kollektive trafik. Kommunerne kan således vælge at oprette knudepunkter, så kunderne kan blive kørt den første eller sidste del af turen med flextrafik. Prisen bliver 3 kr./km, min. 22 kr., eller anvendelse af kollektiv trafik rejsehjemmel.
- Flexbus: et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder i en buskøreplan, hvor en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den. Prisen er den samme som kollektiv trafik.

Især Flextur har været præget af store forskelle i priser og vilkår på tværs af kommunerne, og har derfor været det produkt, kunderne har haft sværest ved at forstå. Pga. kompleksiteten i Flextur har det ikke været muligt at få Flextur på Rejseplanen, så også af den grund er det primære fokus på at få Flextur harmoniseret på tværs af kommunerne, så kunderne for første gang får mulighed for at finde alle tre produkter i en samlet søgning.

Flexbus og Flextur vil fortsat kunne bestilles via telefonen, mens Plustur fortsat kun kan bestilles via Rejseplanen.

På Rejseplanen vil kunden kunne indtaste, hvor hun skal til og fra samt hvornår. Rejseplanen vil så vise alle de relevante muligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik. Kunden kan så ud fra de viste tidspunkter og priser vælge det, der passer hende bedst og bestille det på Rejseplanen.

Kunden behøver ikke at forholde sig til andet end det tilbudte. Det er kun, hvis kunden er særligt interesseret, at de behøver at gå på Midttrafiks hjemmeside og finde rejseregler m.m.

I bilag 1 er et eksempel på en søgning i Rejseplanen, hvor alle kundens rejsemuligheder vises. På bestyrelsesmødet demonstrerer administrationen, hvordan kunden kan søge sin rejse via Rejseplanen. Administrationen vil desuden vise eksempler på kunders brug af den åbne flextrafik samt elementer af den planlagte kommunikation til kunderne.

### ***Produktinformation om de tre produkter***

Når produkterne er harmoniseret, vil det blive nemmere at kommunikere mulighederne til kunderne.

I Bilag 1, har vi kort redegjort for den åbne flextrafik og de forbedringer, harmoniseringen giver for kunderne. Der er desuden et eksempel på en kundes søgning på Rejseplanen.



I Bilag 2 har administrationen illustreret, hvordan kompleksiteten i især priser bliver reduceret i et konkret eksempel fra Odder Kommune, der har lagt sig fast på valg af knudepunkter og byzone.

### **Modellen til harmonisering**

Administrationen har siden efteråret 2021 arbejdet med modellen for harmonisering, hvor vi har været i administrativ dialog med kommunerne og gennemført en politisk høring med svarfrist 1. juli 2022.

Administrationen fremlægger ud over de nævnte to bilag ovenfor de samme bilag som til bestyrelsesmødet 9. september 2022 med få justeringer. Det pointeres, at beskrivelsen i bilag 5 af det bagvedliggende "maskinrum" for harmoniseringen *ikke* er udtryk for, hvad kunderne skal forholde sig til. Det er til orientering hos ejerne, hvordan modellen bag forenklingen er bygget op

Herning Kommune har nu tilsluttet sig modellen.

### **Kommunernes mulighed for fastlæggelse af lokalt serviceniveau**

Kommunernes vigtigste opgave efter bestyrelsens godkendelse af harmoniseringen vil være, at de skal fastlægge det lokale serviceniveau:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med flextrafik, for at undgå konkurrence med kollektiv trafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Flextur og Plustur.

Med harmoniseringen kan den enkelte kommune påvirke det lokale serviceniveau ved at udpege byzoner og de knudepunkter, hvor kunderne skal kunne rejse til med en lavere takst. Det er kommunens eget valg, om man vil udpege byzoner i Flextur eller knudepunkter i Flextur og Plustur.

Administrationen har estimeret den økonomiske betydning for kommunerne. Baseret på antallet af ture i 2019 estimeres et samlet fald i nettoudgiften for kommunerne på ca. 2,9 mio. kr. Ændringerne er dog forskellige fra kommune til kommune. Tallene fremgår af bilag 5.

Den umiddelbare samlede besparelse på ca. 2,9 mio. kr. ift. 2019 skaber et økonomisk råderum, som kommunerne kan bruge til at ændre serviceniveauet fx ved at indføre flere knudepunkter, som øger kommunens nettoudgift.

### **Tidsplan**

Umiddelbart efter bestyrelsens behandling af indstillingen orienteres kommunerne. Administrationen står til rådighed for rådgivning, tilvejebringelse af data og idéudveksling, når kommunerne skal fastlægge lokalt serviceniveau. Kommunerne skal senest 1. marts 2023 meddele Midttrafik det endelige serviceniveau i kommunen, og Midttrafik gennemfører harmoniseringen i forbindelse med køreplansskiftet i juni 2023. Harmoniseringen vil blive fulgt tæt og evalueret efter et år, hvor evalueringen vil blive forelagt bestyrelsen.

### **Videre perspektiver**

Den foreslåede harmonisering er et vigtigt første skridt hen mod fuld harmonisering af den åbne flextrafik:

- Kunderne kommer til at kunne søge både den kollektive trafik og alle tre serviceniveauer i åben flextrafik ét sted – Rejseplanen – og kan vælge det tilbud, der passer kundens behov bedst.
- Priserne bliver harmoniseret, så tilbuddene kan kommunikeres langt bedre til kunderne, og kunderne skal ikke forholde sig til kommunegrænser.
- Betalingsmulighederne bliver ensrettet.

Indholdet af denne fase kan naturligvis følges op af yderligere harmonisering i senere faser. Administrationen vurderer umiddelbart, at det mest nærliggende i en efterfølgende fase vil være at slå Flextur og Plustur sammen til ét produkt. Så vil Flextur til knudepunkter også omfatte det formål, Plustur har i dag, nemlig at bringe kunderne nemt til og fra den kollektive trafik. Inden det kan lade sig gøre, skal der dog arbejdes med at sikre en model, hvor fordelene ved de to ordninger kan opretholdes på en måde, så kommunernes økonomi beskyttes, bl.a. så det undgås at mange vil bruge kollektiv trafiks rejsehjemmel til et knudepunkt, selvom de ikke skal videre med kollektiv trafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen godkender harmoniseringen af den åbne flextrafik.

**at** harmoniseringen gennemføres i sommeren 2023 og evalueres efter et år.

### **Bilag**

- 5.a Bilag 1 – Kundernes møde med den harmoniserede åbne flextrafik
- 5.b Bilag 2 – Et eksempel på mere overskuelig åben flextrafik
- 5.c Bilag 3 - hørings svar fra kommuner, Region Midtjylland og Passagerpuls
- 5.d Bilag 4 - Resumé af hørings svar vedr. harmonisering af åben flextrafik
- 5.e Bilag 5 – Det bagvedliggende setup

## 6 Trafikplansamarbejde i de otte midt- og vestjyske kommuner

### Resumé

*Midttrafik har siden efteråret 2020 arbejde sammen med Region Midtjylland og de 8 midt- og vestjyske kommuner i et samarbejde om kollektiv trafikplanlægning kaldet KTMV. Arbejdet er nu rundet af med besvarelse af kommissoriet, men på baggrund af det gode samarbejde og udfordringerne, den kollektive trafik står overfor, er det besluttet at fortsætte samarbejdet ved at opretholde styregruppe og politisk følgegruppe.*

### Sagsfremstilling

I forbindelse med høringen af Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 fremsendte de otte midt- og vestjyske kommuner (Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning og Ikast-Brande) et fælles høringssvar. Med baggrund i høringssvaret blev der dannet et samarbejde mellem de otte kommuner, Region Midt og Midttrafik. Arbejdet er nu afsluttet og her gives en kort gennemgang af resultaterne af arbejdet.

Overordnet har arbejdet med trafikplanen i høj grad styrket samarbejdet og dialogen mellem parterne og har dermed skabt bedre rammer og vilkår, for at finde fælles løsninger på den kollektive trafiks udfordringer fremover.

#### **Hovedstruktur på plads – flere kommunale planer følger**

Med baggrund i data og analyser er der gennemført en række ændringer i de regionale, mellemkommunale og lokale ruter. Målene for hovednettet i Midttrafiks trafikplan er opfyldt og sammen med nogle lokale tilpasninger tilbudt fra køreplansskiftet juni 2022. Dette har samtidig skabt rammen for flere lokale planarbejder – bl.a. i Viborg og Holstebro kommuner med driftsstart til køreplansskiftet juni 2024.

Herudover er der arbejdet med servicemål til inspiration i kommunernes videre arbejder med planlægning. Her er bl.a. udarbejdet oplæg til servicemål baseret på indbyggertal med forslag og konsekvenser for de enkelte kommuner. Der er også udarbejdet en samlet liste over mulige servicemål på en række parametre samt en oversigt over kommunernes nuværende mål og niveau på disse parametre.

#### **Mobilitet i bredere forstand – en ny håndbog er udviklet, samkørselsapp i proces**

Samarbejdet har også dækket muligheden for at styrke mobiliteten med andre virkemidler end de traditionelle rutefastlagte buskøreplaner. Som resultat af dette arbejde er der udarbejdet en Mobilitetshåndbog og Eksempelsamling. Den skal fremover være inspiration for parterne og de øvrige kommuner i Midttrafiks område i forbindelse med mobilitetsprojekter med særlig fokus på muligheder og tiltag i yderområder. Håndbogen giver en klar metodik at arbejde efter og inspirerer til hvilke tiltag, der er særligt egnede til forskellige geografier og befolkningsgrupper. Midttrafik vedligeholder og opdaterer håndbogen løbende og deler viden bredt med bl.a. andre trafikskelskaber og kommuner.

Håndbogen kan ses på:

<https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/vejledninger-fra-midttrafik/>

I projektet er muligheden for at tilbyde en samkørselsapp i alle otte kommuner undersøgt. På baggrund af dialog med markedet for samkørselsapps er der udarbejdet et forslag til indkøb, kommunikation og markedsføring af en fælles løsning delfinansieret af Region Midtjylland og de 8 kommuner. Forslaget er behandlet hos de 8 kommuner samt Regional Midtjylland. Der var ikke finansiel opbakning fra hovedparten af kommunerne, hvorfor forslaget om en fælles samkørselsapp er udsat, til der findes alternativ finansiering.

### **Unge fravælger kollektiv trafik – ny viden om hvorfor og hvad vi kan gøre**

Et resultat af trafikplanprojektet er en ny viden, om unges valg af transport. Gennem en større spørgeskemaundersøgelse blandt alle 14.000 unge på en ungdomsuddannelse, 31 dybdeinterviews og et midlertidigt ungepanel i området, har trafikplanprojektet givet et solidt billede af de unges valg af transport. Denne viden er delt med alle kommuner, Region Midtjylland, uddannelsesinstitutionerne samt andre trafikelskaber. Den nye viden er bl.a. brugt i køreplanarbejdet, har dannet grundlag for information og dialog med de enkelte uddannelsesinstitutioner og ført til afprøvning af ny indretning i en række nye elbusser på de regionale ruter pr. juni 2022. Se rapporten her:

[https://www.midttrafik.dk/media/23492/opdateret-rapport\\_resultater-af-unders%C3%B8gelse-om-unges-transportvaner\\_hovedrapport\\_adlegacy.pdf](https://www.midttrafik.dk/media/23492/opdateret-rapport_resultater-af-unders%C3%B8gelse-om-unges-transportvaner_hovedrapport_adlegacy.pdf)

### **Næste skridt**

Med besvarelse af kommissoriet er arbejdet med kollektive trafikplan for Midt- og Vestjylland formelt afsluttet. På baggrund af det gode samarbejde, der er udviklet i processen parterne imellem er det imidlertid besluttet at fortsætte samarbejdet. Dette gøres konkret ved at:

- Styregruppen fastholdes som mødeforum og kan efter behov beslutte at aktivere og definere opgaver til arbejdsgruppen.
- Den politiske følgegruppe (med repræsentanter fra alle kommuner og regionen) opretholdes med tanke på sparring og dialog om fremtidige større planer/emner. Følgegruppen har ikke beslutningskompetence, men udgør en platform for vidensdeling, drøftelse og sparring/rådgivning. Mødefrekvens forventes at være to årlige møder afhængigt af aktuelle emner.

Det er besluttet at arbejdsgruppen går "i dvale" og kan aktiveres ved konkrete opgaver fra styregruppen. Gruppen vil stadig prioritere det løbende tætte samarbejde, der er opbygget og nogle medlemmer har også konkrete opgaver – bl.a. med at opdatere status på servicemål og sikre en opdatering af eksempelsamlingen til mobilitetshåndbogen.

Midttrafikks formandskab er indstillet på at indgå i dialog med det politiske niveau i det fremtidige samarbejde.

**Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafiks administration fortsat deltager i samarbejdet med deltagere i styregruppen og arbejdsgruppen efter behov.
- at** bestyrelsen drøfter, hvordan Midttrafik understøtter den politiske følgegruppe bedst muligt, herunder om repræsentanter for bestyrelsen bør spille en rolle – fx ved deltagelse generelt eller i forbindelse med større sager/temadrøftelser.

## 7 Temadrøftelse – Midtjyske Mobilitetshubs

### Resumé

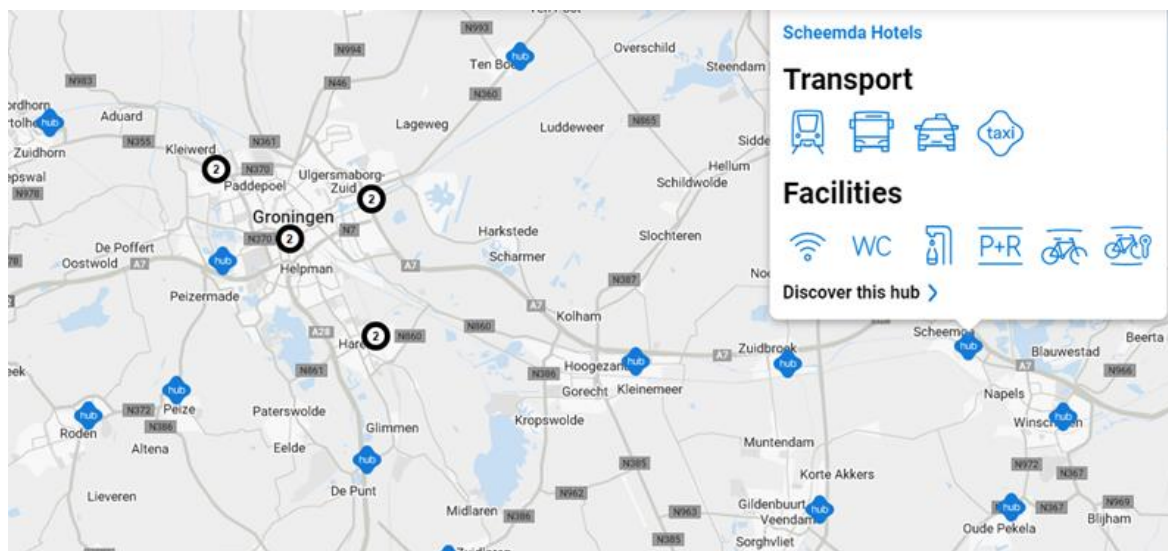
Som led i den strategiske satsning på at højne kvaliteten af de publikumsvendte faciliteter og tiltrække nye kunder, har administrationen udarbejdet en vision for en mobilitetshub på Rønde Busterminal.

Med udgangspunkt i det velfungerende knudepunkt i Rønde, har administrationen i samarbejde med Syddjurs Kommune, Region Midtjylland og lokale aktører tegnet en vision for en mobilitetshub. Visionen eksemplificerer konturerne af et kommende koncept for gode mødesteder i den kollektive trafik og kan blive første skridt på vejen mod et større netværk af hubs.

### Sagsfremstilling

Inspireret af Hollandske eksempler på velfungerende knudepunkter eller hubs, som hollænderne kalder dem, har administrationen igangsat et arbejde hvor den hollandske idé oversættes og tilpasses til Midtjyske forhold, under arbejdstitlen Midtjyske Mobilitetshub.

I den Hollandske region Groningen er det lykkedes at skabe en positiv udvikling i den kollektive trafik gennem bl.a. at udbrede et netværk af over 50 hubs. Hubkoncept bygger på parkér & rejs-faciliteter, højklassede busløsninger samt satsning på sammenhæng mellem kollektiv trafik og øvrige mobilitetsformer, herunder cykel, løbehjul og lignende.



Figur 1: Udsnit af et område i Groningen. De blå ikoner angiver placering af hubs. Med et klik kan man se, hvilke faciliteter hubben tilbyder. Kilde: <https://www.reisviahub.nl/hubs/>

Med udgangspunkt i det velfungerende knudepunkt på Rønde Busterminal, har Midttrafik i samarbejde med Syddjurs Kommune, Region Midt og lokale aktører tegnet en vision for en mobilitetshub i Rønde.

Visionen eksemplificerer konturerne af et kommende koncept for de Midtjyske mobilitetshub.

### **Mobilitetshub Rønde**

Visionen for Rønde tager udgangspunkt i det eksisterende og bygger videre på knudepunktets mange potentialer.

- Visionen arbejder med at gøre ophold på Rønde Busterminalen mere behageligt for de rejsende, bl.a. ved at fredeliggøre trafikken på dele af terminalområdet.
- Etablere en ventesal, med udsyn og overblik over terminalen.
- Øge tilgængeligheden for alle, herunder kunder med handicap. Ved at etablere ledelinjer, arbejde med niveauforskelle og lignende.
- Etablere en parkeringszone til skift mellem bussen og øvrige mobilitetsformer.
- Etablere et informationspunkt, hvor kunderne kan orientere sig om deres rejse.
- Derudover arbejdes der med tiltag, der imødekommer de lokales ønske om at integrere og udstille områdets rige natur. Bl.a. gennem wayfinding, der guider turister mod vandreruterne i Mols bjerge, samt et udkigspunkt med udsigt til Kalø Slotsruin.

### **Etapevis implementering**

De første spadestik til at gå fra vision til virkelighed er allerede taget. Med puljemidler fra stoppestedspuljens første ansøgningsrunde er Syddjurs Kommune i gang med at projektere tiltag til etablering af bl.a. informationspunktet samt eksperimentere med midlertidige tiltag, som kan fredeliggøre terminalområdet, som en del af første etape i projektet. Kommende etaper vil afhænge af den politiske forankring i Syddjurs Kommune.

### **Det videre arbejde**

Fuldføres visionen for Mobilitetshub Rønde er det tanken at hubben her vil blive første eksempel i en række af midtjyske mobilitetshubs. Som næste eksempelprojekt er Holstebro Station udpeget, og kommunen har tilkendegivet at de gerne vil være med. Her er det mødet mellem bus, tog og øvrige transportformer som er omdrejningspunktet. Samtidig vil projektet arbejde med adgangsforholdene til stationen herunder mulig krydsning over jernbanen, som i dag er en stor barriere i området.

Erfaringerne fra visionsarbejdet med Rønde og Holstebro skal gøre os i Midttrafik kloge på, hvad vi mener når vi siger "hub". Arbejdet skal danne grundlag for en kommende guide, hvor konceptet bag de Midtjyske Mobilitetshub beskrives.

Tanken er at guiden – der kan ses som et tillæg til Stoppestedshåndbogen – kan danne grundlag for udrulningen af hub-konceptet i større skala. I stil med de Hollandske hubs, er det tanken at der kan udbredes et net af mobilitetshubs i Midtjylland. Dette net vil som i Holland kunne hjælpe alle typer af kunder trygt gennem mødet med den kollektive trafik og skift mellem transportformer.

Vision for hubben i Rønne samt det bredere hub-koncept præsenteres kort på mødet.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen drøfter visionen om et bredt netværk af hubs i Midtjylland

**at** bestyrelsen drøfter hvilke forhold, de ser som særligt vigtige for at hubs kan fungere i en midtjysk sammenhæng.

### **Bilag**

- 7.a Bilag 1 Fremtidens Grønne Mobilitetshub – Idéoplæg – vision for Rønne Bus-terminal.



## 8 Vurdering af potentialet ved salg af billige billetter udenfor myldretiden

### Resumé

*På baggrund af transportministerens udmelding om manglende initiativer for at tiltrække flere kunder til busserne i trafikskaberne, har administrationen vurderet mulighederne og overvejelserne vedr. potentialet ved salg af billige billetter uden for myldretiden, som fx DSB's Orange-billetter.*

*Administrationen har vurderet mulighederne og overvejelserne fremgår af nedenstående.*

*Generelt vurderes potentialet for en positiv business-case ved at indføre billige billetter uden for myldretiden til at være meget lille. Tiltaget kan dog have sine fordele som et markedsføringstiltag for at promovere den kollektive transport.*

### Sagsfremstilling

#### **Eksisterende rabatterede produkter**

Midttrafik tilbyder i forvejen en række af rabatterede produkter, som giver kunderne mulighed for at rejse billigere, end ved køb af tilsvarende enkeltbillet i Midttrafik App eller direkte hos chaufføren.

Det mest udbredte produkt er Rejsekort, hvor der er tilknyttet en rabat på 15–20 % af rejsens pris. Derudover er det muligt at opnå yderligere 20 % rabat, hvis kunden rejser på hverdage mellem kl. 11-13 og 18-07 samt lørdage, søndage og helligdage, hvilket resulterer i en samlet rabat på 35–40 % i ydertimerne. Herudover tilbyder Midttrafik fastpris produkter med rabat tilknyttet, navnlig "Midtjylland Dagsbillet", hvor kunderne for 99 kr. for en voksen og 49,50 kr. for et barn, kan rejse ubegrænset i Region Midtjylland (dog ikke i Arriva og DSB tog).

#### **Potentiale for salg af billige billetter uden myldretiden**

Den økonomiske effekt ved at tilbyde billige billetter uden for myldretiden er svær at estimere. Det vil være oplagt at tage udgangspunkt i, hvornår der er færrest med bussen, og hvornår det anses som værende mest sandsynligt, at Midttrafik med en attraktiv billetpris kan få flere til at tage bussen.

Tager man udgangspunkt i, at der skal være en vis økonomisk gevinst for kunden, før de er villige til at ændre deres rejsevaner, vil det være oplagt at tilbyde billige billetter i en weekend. Det er desuden det tidspunkt, hvor busserne generelt har færrest passagerer, og hvor kunderne generelt rejser lidt længere, så der vil være en større økonomisk gevinst for kunderne.

På en almindelig weekend sælger Midttrafik enkeltbilletter for 450.000 kr. gennem vores app. Hvis man forestiller sig, at Midttrafik tilbød en særlig 50% rabat, vil mindreindtægten udgøre 225.000 kr. Før det ville kunne betale sig økonomisk, ville tiltaget således skulle tiltrække dobbelt så mange kunder som normalt, svarende til 16.700 nye kunder. Dette anses ikke som værende realistisk, og effekten vil sandsynligvis ikke være specielt stærk på de kortere strækninger, grundet ringe økonomiske incitamenter for kunderne.

Alt i alt vurderes potentialet for en positiv business-case ved indførelsen af billige billetter uden for myldretiden at være lille. Tiltaget kan godt have sine fordele som et markedsføringstiltag for at promovere den kollektive transport.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

## 9 Særlig takst på billigt pensionistkort i Randers Kommune

### Resumé

*Midttrafik har fra Randers Kommune modtaget en anmodning om at 365-årskortet for pensionister, stiger fra 365 kr. til 500 kr. om året, fra sommeren 2024.*

### Sagsfremstilling

Randers Kommune tilbyder i dag billige pensionistkort til kommunens borgere. Prisen for kortet er 365 kr. årligt, hvilket Randers Kommune ønsker at øge til 500 kr. årligt fra sommeren 2024. Kortet kan bruges i alle kommunens busser, samt i de regionale busser indenfor Randers Kommune. Der er ikke "spærretid" på kortet, det kan altså anvendes i hele driftsdøgnet.

Kortet kan ikke anvendes til togrejser. Kortet kan derfor ikke anvendes til togrejser til Aarhus eller Favrskov – eller til togrejser mellem f.eks. Randers og Langå.

Nedenfor er de økonomiske konsekvenser af forslaget forsøgt beregnet.

### Øgede indtægter

Baseret på det eksisterende salg af pensionistkort i Randers, ca. 3.000 stk. om året, er det antagelsen at forøgelsen af prisen vil medføre øgede billetindtægter for 400.000 kr. om året. Grundet den allerede lave pris, vurderes det at prisstigningen vil have en lille til ingen negativ effekt på salget af pensionistkort i Randers Kommune.

### Brug på Regionale busser

Det forudsættes at kortet fortsat kan bruges til rejser internt i Randers Kommune på Regionale ruter. I praksis vil kortet formentlig primært blive brugt til at gøre delrejsen indenfor Randers Kommune gratis for pensionister der tager bussen til typisk Aarhus eller Favrskov. Bemærk at pensionister, der rejser til Aarhus, Favrskov eller andre byer udenfor Randers Kommune, skal betale normal pris for den del af rejsen. Kortet gælder kun til kørsel for borgere i Randers Kommune og kun til kørsel inden for kommunegrænsen.

Region Midtjylland skal kompenseres for det anslåede indtægtstab for denne gratiskørsel.

Vurderet ud fra omfanget af regionalkørsel i Randers Kommune, vurderes Regionens indtægtstab ved gratis kørsel for pensionister inden for Randers Kommune med regionale busser at udgøre 583.000 kr. årligt.

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen godkender Randers Kommune ønske om en særlig takst på 500 kr. for 365-årskortet for pensionister, med effekt fra sommeren 2024.

## 10 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 9. december 2022

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 9. december 2022.*

### Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Håndtering af de økonomiske udfordringer
4. Flextrafik og harmonisering
5. Midttrafiks samarbejde med ejerne om kommende udbud
6. Oplæg om arrangementskørsel
7. Godkendelse af vedtægtsændring
8. Eventuelt

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

## 11 Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ 2022

### Resumé

*Kasse- og Regnskabsregulativet har som regelsæt til formål at sikre, at den økonomiske forvaltning foregår på en betryggende måde. Midttrafiks nugældende kasse- og regnskabsregulativ er godkendt af bestyrelsen på møde i 2018, og revideret i henhold til administrativ praksis i 2020.*

*Regulativet fremsættes til godkendelse af bestyrelsen og underskrift ved direktør og bestyrelsesformand.*

### Sagsfremstilling

I henhold til Lov om kommuners styrelse skal bestyrelsen udarbejde et regulativ der beskriver Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt forskrifter vedrørende forretningsgangen. Regulativet tilstilles Midttrafiks revision, der er underrettet og har godkendt det reviderede regulativ og ændringerne heri. Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre, at den økonomiske forvaltning i Midttrafik foregår på en betryggende måde og danner grundlag for den interne kontrol med økonomiske transaktioner i Midttrafik.

Aarbus udarbejder sit eget kasse- og regnskabsregulativ inden for rammerne af Midttrafiks.

Regulativet består af et hoveddokument, som skal godkendes af bestyrelsen og et tilhørende antal bilag, der med undtagelse af Bilag 2 kan godkendes af direktøren, såfremt justeringer er indenfor rammerne af hoveddokumentet. Kasse- og regnskabsregulativet hoveddokument angiver overordnede retningslinjer for Midttrafiks regnskabsføring, og fremfor at gå i detaljer om emner tilgrænsende regnskabsføringen henvises til bilagssamlingen samt til relevante dokumenter, som vedligeholdes uafhængigt af Kasse- og Regnskabsregulativet, eksempelvis Midttrafiks Indkøbspolitik eller Informationssikkerhedshåndbog. Udbetalinger, som kræver særlig bevågenhed, er dog omtalt mere detaljeret i regulativet.

Bilag 2 om delegering samt antallet af bilag til regulativet kan ikke ændres uden bestyrelsens godkendelse. Øvrige bilag i bilagssamlingen tilpasses årligt de administrative retningslinjer, og ændringerne kan godkendes af Midttrafiks direktør, såfremt ændringerne er indenfor rammen af hoveddokumentet.

Det nuværende Kasse- og Regnskabsregulativ er udarbejdet og godkendt i 2018, med en mindre justering omkring ledelsestilsyn og frekvens for afstemning af konti i foråret 2020.

Det vedlagte "Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ 2022" har fået følgende ændringer siden seneste fremlæggelse i 2020:

- Budgetopfølgning til kommuner og region er ændret fra kvartalsvis opfølgning til minimum to gange årligt.
- Nuværende formand er indsat som underskriver.
- Sproglige rettelser uden faglig betydning.

Den vedlagte bilagssamling til Kasse- og Regnskabsregulativet er tilpasset de nuværende administrative processer:

- Budgetopfølgning til kommuner og region er ændret fra kvartalsvis til mindst to gange årligt.
- Afregningsmodel for byrdefordeling er tilpasset bestyrelsens beslutning om foreløbig afregning inden regnskabsårets udgang.
- Ny administrative process for bogføring af busudgifter tilføjet.
- Nuværende formand er tilføjet som underskriver af dokumentet.
- Mindre sproglige rettelser uden faglig betydning.

Der er i hoveddokumentet anført en ændringslog siden 2018. Da bilagssamlingen afspejler de administrative processer, nulstilles ændringsloggen heri efter denne sagsfremstilling.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ godkendes.

### **Bilag**

- 11.a Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ 2022
- 11.b Bilagssamling til Midttrafik Kasse- og Regnskabsregulativ 2022

## 12 Status for Stoppestedspuljen

### Resumé

Midlerne fra stoppestedspuljen udmønter sig nu i konkrete forbedringer i virkeligheden. De fleste projekter fra første ansøgningsrunde er under anlæg og de første seks stoppesteder i Skive er færdiggjort. Samtidig er der tildelt ca. 2 mio. kr. i midler fra anden ansøgningsrunde. Dermed er der i alt tildelt 3,9 mio. kr. af puljens oprindelige ramme på 5 mio. kr.

### Sagsfremstilling

#### Status for projekterne fra puljens første ansøgningsrunde

I første ansøgningsrunde i efteråret 2021 blev der tildelt i alt 1.839.000 kr. til forskellige forbedringsprojekter i syv kommuner.

De første projekter er nu afsluttet. Bl.a. har Norddjurs Kommune moderniseret cykelparkeringen ved letbanestationerne i Trust, Grenå og Hessel. Mens Skive Kommune har udskiftet i alt seks læhuse.



Figur 1: Før og efter billeder af stoppestedprojekt i Skive Kommune

De øvrige projekter, som opnåede støtte gennem puljens første ansøgningsrunde, er alle i anlægsfasen. Skanderborg, Syddjurs og Favrskov forventer alle at afslutte deres stoppestedsmo­derniseringer inden årsskiftet. Silkeborg forventer, at deres knude­punktsprojekter afsluttes i løbet af 2023.

Et sidste projekt er sat i bero, det drejer sig om Norddjurs' projekt til forbedring af Plustursknudepunkter, som afventer resultatet af flexharmoniseringsprojektet, inden det igangsættes.

### **Tildeling i puljens anden runde:**

Stoppestedspuljens anden ansøgningsrunde i foråret 2022 resulterede i, at to kommuner indsendte i alt seks ansøgninger. Skive og Aarhus Kommune har begge fået tilsagn om de ansøgte midler på en samlet sum på 2.015.000. kr.

Generelt arbejder ansøgningerne med gode og relevante problemstillinger der på forskellig vis løfter kvaliteten af publikumsfaciliteterne og som på forskellig vis, vil bidrage til indsamling af erfaringer og på sigt udbredelse af best-practise. Tilskuddene er givet til følgende projekter og alle projekter forventes afsluttet ved udgangen af 2024:

- Udskiftning af yderligere seks læhuse i Skive Kommune – 150.000 kr.
- Udskiftning af læhuse samt generel opgradering af forholdene omkring 10 udvalgte stoppesteder i Aarhus Kommune – 850.000 kr.
- Forbedring af stoppesteder v. Skøjtehallen, Halmstadsgade - 210.000 kr.
- Forskønnelse af "champignon-læhuse" via påmalede kunstværker samt generel opgradering af forholdene omkring - 400.000 kr.
- Forbedring af stoppested v. Brabrand Nord, Spobjergvej - 180.000 kr.
- Synlighed og modernisering af stoppesteder v. Hjortshøj Station, Hjortshøj – 225.000 kr.

### **Den videre proces**

Samlet er der i de to ansøgningsrunder nu tildelt 3.854.000 kr. ud af de oprindelige 5 mio. kr.

Det er administrationens vurdering, at puljen har været en succes og i høj grad har bidraget til at sætte fokus på stoppestedsområdet hos ejerne.

Dette både gennem de konkrete projekter, der er ansøgt midler til, og gennem den løbende dialog med kommunerne om emnet.

Administrationen forventer at gennemføre endnu en ansøgningsrunde ultimo 2022 / primo 2023.

### **Direktøren indstiller,**

**at** status tages til efterretning.

**at** administrationen ved evt. mindreforbrug fortsat kan overføre midler til puljen, så den kan fortsætte fremover.



## Orientering

# 13 Orientering om trafiksekskabernes 8. udbud af flextrafik

## Resumé

*Midttrafik har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik offentliggjort 8. udbud af flextrafik. Der gennemføres to på hinanden følgende udbud af henholdsvis garantivogne (FG8) og variable vogne (FV8). Begge udbud har driftsstart til marts 2023.*

## Sagsfremstilling

I samarbejde med Sydtrafik og FynBus gennemfører Midttrafik i efteråret sit 8. udbud af flextrafik. Vognmænd i flextrafik udfører bl.a. handicapkørsel, patientbefordring, flextur og flexbus.

Samarbejdet med Sydtrafik og FynBus indbefatter også et efterfølgende driftssamarbejde, hvor de tre trafiksekskaber kan gøre brug af hinandens vogne.

Udbud af flextrafik gennemføres af to omgange:

- FlexGaranti (FG8): Den 12. september har trafiksekskaberne offentliggjort et udbud af garantivogne. Udbuddet har tilbudsfrist den 11. oktober. Udbuddet blev oprindeligt offentliggjort d. 15. august, men måtte i første forsøg annulleres pga. en uklarhed i udbudsmaterialet.
- FlexVariabel (FV8): Den 19. september har trafiksekskaberne offentliggjort udbud af variable vogne. Udbuddet har tilbudsfrist den 23. november 2022.

Trafiksekskaberne afholder to informationsmøder for potentielle leverandører, hvor udbudsmaterialet gennemgås. Begge udbud har driftsstart per 1. marts 2023.

## FG8 - FlexGaranti

Garantivognene får en fast betaling et antal timer, typisk 8-10 timer på hverdage, mod at stå til rådighed i dette tidsrum. I FG8 udbyder Midttrafik 187 garantivogne for en toårig periode. I FG7 blev der udbudt 89 garantivogne. Dermed er antallet af udbudte vogne mere end fordoblet, hvilket skal imødekomme de kapacitetsudfordringer, Midttrafik har oplevet i indeværende kontraktperiode.

Blandt de konditionsræssige tilbudsgivere vil de økonomisk mest fordelagtige tilbud blive identificeret på grundlag af tildelingskriteriet "pris". Der vil blive tildelt kontrakt på de tilbud, hvor den afgivne tilbudspris medfører den laveste samlede tildelingspris på alle tildelte delaftaler.

## **FV8 - FlexVariabel**

Udbuddet af variable vogne (FV8) foregår forskudt for udbuddet af garantivogne (FG8). Dermed ved tilbudsgiverne i FG8, om de er tildelt kørsel med garantivogne, inden de afgiver tilbud på variabel kørsel.

I den variable kørsel tilbyder vognmanden at stille sin vogn til rådighed for en fast timepris og et fast hjemsted efter eget valg. Vognmanden kan også vælge at benytte sin vogn til andre formål, hvormed den ikke står til rådighed for trafikselskabet. Står vognen til rådighed, tildeles vognen kørsel af trafikselskabernes driftssystem, som automatisk vælger de billigste ture til den givne bestilling af kørsel. Trafikselskaberne indgår rammeaftale med alle de selskaber, som opfylder udbudsbetingelserne.

Der kan samlet set for alle tre trafikselskaber tildeles rammeaftale på op til 3.600 vogne med maksimalt 400 leverandører.

## **Udbudte vogntyper**

Trafikselskaberne udbyder otte typer af vogne, der på forskellig vis imødekommer kundernes individuelle behov. Overordnet udbydes personbiler (vogntype 0 og 2-4) og liftvogne (vogntype 5-9), hvorunder der stilles forskellige krav til indretningen, miljø og udstyr.

Vogntyper:

1. Nulemissions-personbil (elbil) med plads til tre kunder

1. Personbil med plads til fire kunder

2. Personbil med plads til fem kunder. Ofte af typen MPV

3. Personbil med plads til fire kunder og én kørestol

4. Liftvogn med plads til fem kunder og to kørestole

5. Som vogntype 5, plus trappemaskine

6. Som vogntype 5, hvor to enkeltsæder erstattes af ét dobbeltsæde til overvægtige kunder

7. Som vogntype 5, og kan med kort varsel forberedes til kørsel med forhøjet smitterisiko

Som vogntype 5, med én komfortstol monteret med armlæn og tilhørende fodstøtte

Vogntype 0 (nulemission) får i FV8 en prismæssig planlægningsfordel med henblik på at prioritere den grønne omstilling inden for flextrafik. Vogntyperne 8 og 9 udbydes kun som garantivogne. Vogntype 9 er en ny vogntype, som introduceres i udbuddet efter ønske fra Region Midtjylland.

## **Ændringer i forhold til sidste udbud**

Udbudsprocessen og udbudsmaterialet er blevet optimeret i forhold til tidligere udbud med henblik på at sikre gennemsigtighed for tilbudsgivere og tydeliggøre kontraktkrav. Det er bl.a. sket ved bistand fra ekstern advokat. Herudover har udbudsmaterialet været i høring hos vognmænd, brancheorganisationer og faglige organisationer.

Af væsentlige ændringer fremhæves:

- Den maksimale vognalder er hævet fra 8 til 10 år, og der er indført en overgangsordning for alle vogntyper. Det lempede alderskrav skal imødekomme vognmændenes udfordringer med at få leveret fabriksnye biler.
- Vogntype 5-9 (liftvogne) kan køres af biler med takograf. Takografen registrerer chaufførens køre-hviletid.
- Timepriserne reguleres fremadrettet kvartalsvis i stedet for årligt. Kvartalsvis prisregulering skal reducere vognmændenes risiko, hvis der sker større udsving i brændstofpriserne.
- Midttrafik kan kræve, at vogne folieres i et Midttrafik-design. Kravet er indført som en del af Midttrafiks harmoniseringsprojekt.
- Alle vogne udstyres med kontaktløs betalingsterminal, så kunderne kan betale med kreditkort. Kravet er indført som en del af Midttrafiks harmoniseringsprojekt.
- Midttrafik øger krav til uddannelse, så alle chauffører skal gennemføre fire BAB-kurser (Befordring af bevægelseshæmmede), hvor kravet nu kun omfatter BAB-3 for chauffører, der kører med liftvogne.

### Kontroller inden driftsstart

Tilbudsgivere i FG8 og FV8 kontrolleres grundigt, inden der indgås kontrakter eller rammeaftaler.

Alle tilbudsgivere skal indsende en gyldig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Tilladelsen udstedes af Færdselsstyrelsen.

Herudover skal tilbudsgiverne udfylde et fælles europæisk udbudsdokument (ESPD), hvor de blandt andet erklærer, at de overholder forpligtelser på det arbejdsretlige område, fx taxilovens krav om løn- og arbejdsvilkår. Midttrafik kontrollerer oplysningernes rigtighed ved indhente en serviceattest fra Erhvervsstyrelsen.

Unormalt lave bud sendes til Færdselsstyrelsen, der kan kontrollere, om det unormalt lave bud skyldes, at vognmanden ikke overholder sine vilkår for tilladelsen.

Herudover skal vognmænd med chauffører oplyse, hvilken overenskomst de har indgået eller følger. Midttrafik kan forlange, at selskaberne dokumenterer, at de lever op til overenskomsternes vilkår. Om nødvendigt kan Midttrafik trække på ekspertise hos arbejdsmarkedets parter.

Midttrafik vil desuden gennemføre fysiske kontroller af alle vogne for at sikre, at vognene lever op til kontraktens bestemmelser.

### Økonomi

I 2022 er der budgetteret med udgifter til vognmandsbetaling i flextrafik på 246 mio.kr. Henset til den seneste udvikling i markedet, særligt de stigende omkostninger

til brændstof og den generelle stigning i inflationen sammenholdt med udfordringerne med leverancer af materiel, er der grundlag for at forvente, at de tilbudte priser vil være højere end ved forrige udbud.

### **Betydning for kunderne**

I dette udbud er indført en enkelt ny vogntype, som dog udgør en mindre del af køretøjerne. Der er samtidig udbudt over dobbelt så mange vogne i FG8 i sammenligning med tidligere udbud, FG7. Dette vil tilsikre at kapacitet og forsyningsikkerheden kan opretholdes.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

## 14 Håndtering af uheld med personskader i Flextrafik

### Resumé

*Bestyrelsen modtog 20. september en ekstraordinær orientering, efter at TV2 Østjylland bragte et TV-indslag om et uheld med personskade i flextrafik. Nedenfor følger Midttrafiks opfølgning på sagen, samt de tiltag der er iværksat for at undgå gentagelsestilfælde.*

*Midttrafik gennemfører årligt ca. 1 mio. flextrafik-kørsler. I 2021 modtog Midttrafik 998 kundeklager, hvoraf 28 af klagerne omhandlede personskade.*

### Sagsfremstilling

TV2 Østjylland bragte 19. september et TV-indslag om uheld med personskade i flextrafik. Sagen omhandlede en ældre borger, der siden december 2021 har været udsat for fire uheld. Alle fire uheld er forårsaget ved, at kundens kørestol ikke blev forsvarligt fastspændt i bilerne.

Midttrafik har undersøgt sagen. Årsagen, til at netop denne kunde har været udsat for gentagne uheld, er, at kundens kørestol har udfordringer med at blive spændt fast i bilerne. Derfor er Midttrafik i dialog med borgerens hjemkommune, så der etableres en sikker løsning for kunden.

Administrationen er blevet orienteret i to af de fire tilfælde. I de to første tilfælde har hverken chauffør eller kunden indrapporteret uheldene. Af den årsag har Midttrafik ikke haft kendskab til, at der var tale om gentagelsestilfælde.

### Iværksatte tiltag

Som det fremgår af den ekstraordinære orientering, der blev sendt til bestyrelsen 20. september, gennemfører Midttrafik månedligt cirka 40 ikke-varslede kontroller af vogne i flextrafik. Midttrafik vil over den kommende periode have et ekstra fokus på sikkerheds- og hjælpeudstyr i bilerne, samt chaufførernes kendskab til brugen af udstyret.

Chauffører skal konsekvent indrapportere uheld til Midttrafik. Hvis dette ikke sker, bliver chaufførens selskab pålagt en større bod. I nyhedsbrev til leverandørerne og chauffører, der er udsendt i oktober måned, er der sket en pointering af, at alle typer af uheld skal indberettes, og proceduren herfor er blevet genopfrisket.

Midttrafik har udarbejdet og udsendt en meddelelse til samtlige chauffører, hvoraf de mest elementære retningslinjer for kørsel med flextrafik fremgår, herunder at alle typer af uheld skal indrapporteres til Midttrafik.

Samtidig indføres en intern praksis i Midttrafik, så alle indrapporterede uheld med personskeade fremadrettet bliver behandlet i samarbejde med ledelsen, så der sikres korrekt opfølgning. Leverandører, der har gentagelsestilfælde med uheld med personskeade, vil få opfølgning af Midttrafik. Afhængig af uheldene kan Midttrafik rette fokus mod chaufførernes uddannelse og det sikkerheds- og hjælpeudstyr, der er til rådighed i bilerne. Leverandører risikerer ophævelse, hvis kontrakten anses for brudt på væsentlige punkter. Endelig risikerer leverandørerne også, at der anlægges erstatnings-sager, hvis det kan konstateres, at et uheld med personskeade kan henføres til et svigt fra leverandørens side.

Fremadrettet udarbejdes månedlig statistik over antal udførte kørsler pr. kørselstype sammenholdt med antal kundehenvendelser pr. kørselstyper. Nedenfor ses en opgørelse over antal klager pr. kørselsordning og samlet set på tværs af kørselsordningerne i årene 2020-2022 ÅTD.

#### Samlet turantal opdelt på kørselstyper og år sammenholdt med antal kundehenvendelser

2020	Antal rejser	Antal henvendelser	Klager ift. turantal i %
FLEXTUR	119.007	219	0,18%
HANDICAP	161.355	202	0,13%
INSTITUTIONSKØRSEL	80.298	0	0,00%
KOMMUNAL	70.451	43	0,06%
PATIENTBEFORDRING	391.244	206	0,05%
PLUSTUR	2.042	12	0,59%
FLEXBUS	25.589	85	0,33%
SAMLET	849.986	767	0,09%

2021	Antal rejser	Antal henvendelser	Klager ift. turantal i %
FLEXTUR	139.510	319	0,23%
HANDICAP	196.744	317	0,16%
INSTITUTIONSKØRSEL	84.097	0	0,00%
KOMMUNAL	84.362	38	0,05%
PATIENTBEFORDRING	414.523	221	0,05%
PLUSTUR	3.711	16	0,43%
FLEXBUS	24.115	87	0,36%
SAMLET	947.062	998	0,11%

2022	Antal rejser	Antal henvendelser	Klager ift. turantal i %
FLEXTUR	121.223	288	0,24%
HANDICAP	183.071	334	0,18%
INSTITUTIONSKØRSEL	70.687	0	0,00%
KOMMUNAL	80.231	34	0,04%
PATIENTBEFORDRING	343.669	205	0,06%
PLUSTUR	4.283	14	0,33%
FLEXBUS	20.144	63	0,31%
SAMLET	823.308	938	0,11%

Midttrafik sender som et yderligere tiltag en orienterende skrivelse til kørselskontorer, visitationer og Præhospitalet, som er de myndigheder, der bevilger borgere handicap- og patientbefordring med flextrafik. Myndighederne skal sikre, at borgeres kørestole er i stand til at blive forsvarligt fastspændt efter gældende regler i bilerne. Ligeledes er det myndighedernes ansvar at formidle til borger hvilke hjælpemidler, der må benyttes i forbindelse med kørsel med flextrafik.

Endelig traf direktionen allerede i foråret 2022 beslutning om, at Midttrafik fra næstkommende udbud (8. udbud af Flextrafik) øger kravet til uddannelse, så alle chauffører skal have gennemført fire kurser om Befordring af Bevægelseshæmmede (BAB-kurser), hvor kravet nu kun omfatter BAB-3 for chauffører, der kører med liftvogne.

### **Betydning for kunderne**

Ovenstående tiltag skal reducere risikoen for uheld med personskade i Midttrafik, og derved øge trygheden ved at benytte Midttrafiks Flextrafik.

### **Økonomi**

Ovenstående tiltag har ikke økonomisk betydning for bestillerne.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

## 15 Orientering om Mørup Turistfarts konkurs

### Resumé

*Busselskabet Mørup Turistfart blev 24. september 2022 erklæret konkurs. Busselskabet havde fem kontrakter med Midttrafik i hhv. Ikast-Brande og Herning kommuner. Kontrakterne er nu overdraget til et andet busselskab. Bestyrelsen orienteres om sagen.*

### Sagsfremstilling

Mørups Turistfart blev fredag 24. september 2022 erklæret konkurs af skifteretten i Herning. Busselskabet udførte frem til sin konkurs kørsel i fem kontrakter for Midttrafik:

Ruter	Rute-type	Bestiller	Timer	Busser
1-2	By	Ikast - Brande	1.882	1
171	Lokal	Ikast - Brande	1.133	1
182,190,191	Lokal	Ikast - Brande	2.078	2
157-159, 161, 165-166	Skole	Herning	3.021	7
148-149, 151-153	Skole	Herning	2.255	6

For at undgå udfald i busdriften indgik Midttrafik dagen efter konkursen en midlertidig aftale med konkursboets kurator om, at driften fortsatte uændret den kommende uge, uge 39. Med aftalen opretholdt Midttrafik forsyningssikkerheden overfor kunderne, der primært er skolebørn og uddannelsessøgende unge.

I uge 39 arbejdede kurator på at sælge aktiver i konkursboet, herunder også at overdrage buskontrakterne til et andet busselskab. Dette lykkedes fredag d. 30. september, hvor konkursboets kurator, Midttrafik og busselskabet Herning Turist indgik en fælles aftale om kontraktoverdragelse.

Dermed er alle fem kontrakter per 1. oktober overdraget til Herning Turist. Selskabet overtager kontrakterne på nugældende vilkår, herunder samme betalingssatser. Kontrakterne med Herning Turist løber indtil videre frem til sommeren 2023.

### Betydning for kunder

Overdragelsen har ikke haft betydning for kunderne.

### Betydning for økonomi

Konkursen har ikke økonomisk betydning for Herning Kommune. For Ikast-Brande Kommune medfører konkursen en ekstraudgift på 79.000 kr. til kørslen i uge 39.

### Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning



## 16 Orientering om øget kontrol i bybusserne i Aarhus

### Sagsfremstilling

I Aarhus Kommunes budgetforlig for 2023-2026 fremgår der et ønske om hurtigst muligt at få øget mængden af billetkontroller i deres område:

*Der er alt for mange, der rejser med offentlig transport uden gyldig rejsehjemmel. Forligsparterne er derfor enige om at styrke kontrolindsatsen, så færre rejser uden billet. En forøgelse af kontrolindsatsen i bybusserne og letbanen på 25 % kan give en nettomerindtægt på 1 mio. kr. årligt. Dette vil være et væsentligt bidrag til at nedbringe underskuddet i den kollektive trafik. Samtidigt ønsker forligsparterne, at der også rettes henvendelse til Region Midtjyllands Udvalg for Regional Udvikling med en opfordring til, at kontrolindsatsen samtidig styrkes i de blå busser.*

Midttrafik har været i dialog med G4S, og de vil kunne påbegynde den øgede kontrol i Aarhus bybusser primo november. Aarhus Kommune kan som udgangspunkt kun hæve mængden af kontroller i Aarhus bybusser, da Letbanen er delfinansieret med Region Midtjylland. Midttrafik vil derfor sætte en dialog i gang mellem parterne for at afklare, om mængden af kontroller i Letbanen skal hæves tilsvarende.

En stigning på 25 % for Aarhus bybusser vil med de nuværende priser koste ca. 1,3 mio. kr. mere om året inkl. moms., mens indtægterne som følge af de ekstra kontroller forventeligt vil beløbe sig til ca. 2,3 mio. kr. om året. Om der reelt kommer en nettoindtægt på 1 mio. kr., afhænger desuden af kundernes villighed til at betale de afgifter, der bliver udskrevet.

### Direktøren indstiller,

**at** orienteringen om ekstra kontrol i Aarhus bybusser tages til efterretning.

## 17 Siden sidst

### **Demens Topmødet i Faaborg 15. september 2022**

Ved Demens Topmødet i Faaborg var Midttrafik inviteret til at fortælle om demensvenlighed i den kollektive trafik som en del af de i alt seks DemensTalks, der var på dagens program.

Her understregede Midttrafik vigtigheden i at fastholde de kunder, der allerede er, i en tid med manglende kunder og lagt vægt på, at alle borgere skal kunne færdes trygt og sikkert i den kollektive trafik.

I oplægget blev de forskellige tiltag præsenteret, som Midttrafik har lavet for at gribe de mere sårbare borgere, som benytter sig af bus, tog og letbane i Region Midtjylland. Dette indebar en præsentation af Fly-Highuddannelsen, og hvordan chaufførerne bl.a. får konkret undervisning i at hjælpe demente borgere bedst muligt. Derudover blev der fortalt om samarbejdet mellem Midttrafik, Aarhus Kommune og DemensHjørnet i forbindelse med Biståålen.

Slutteligt præsenterede Midttrafik både fuldtidspensionistkortet på pap, og forklarede om vigtigheden i at gøre kollektiv trafik lettere for sårbare og digitalt udfordrede, når de rejser i Region Midtjylland – og fremhævede desuden kundecenteret i Aarhus samt Midttrafiks mobile kundecenter som steder, hvor borgeren kan blive mødt i øjenhøjde og få personlig betjening.

Der var efterfølgende stor interesse fra de forskellige regioner og demenskonsulenter omkring Midttrafiks tilbud som Biståålen og fuldtidspensionistkortet.

### **Klage over Midttrafik til Ligebehandlingsnævnet**

På vegne af en kørestolsbruger har Institut for Menneskerettigheder indbragt Midttrafik for Ligebehandlingsnævnet. Institut for Menneskerettigheder mener, at kørestolsbrugeren uretmæssigt er blevet forskelsbehandlet, da en chauffør i Aarhus bybusser nægtede hende assistance i forbindelse med på- og afstigning.

Midttrafiks administration udarbejder svarskrift til nævnets videre sagsbehandling.

Direktørkredsen for trafikelskaberne er orienteret om sagen, da den vurderes af principiel karakter.

### **TiD-møde med Transportministeriet og Danske Handicaporganisationer**

15. september 2022 blev der afholdt møde mellem transportministeren, Thorkild Olesen fra Danske Handicaporganisationer (DH) og repræsentanter fra TiD-bestyrelsen.

Til mødet blev trafiksekskabernes og DH's samarbejde kort præsenteret, bl.a. gennem tilgængelighedsfora.

Derefter blev bl.a. blev følgende forhold drøftet ved mødet:

- Selvbetjeningsløsninger: Lovkrav medfører krav om dobbeltfaktor-godkendelse. Trafiksekskaberne bruger mange ressourcer på oplæring af brugere og har fokus på, at NOP (Ny OptimeringsPlatform) i flextrafik samt MaaS/Rejsekort-app bliver brugervenlig. Ministeren foreslog, at der i regi af DH's lokalafdelinger udbydes kurser.
- Vejledning af chauffører: DH orienterede om medlemmer, der er utrygge ved fastspænding i liftbiler. Brugertilfredsheden i flextrafik er meget høj, langt de fleste chauffører gør det godt. Der var enighed om, at når trafiksekskaberne udliciterer driften til private vognmænd, skal de stillede krav være præcise. Chauffører uddannes i brug af bl.a. trappemaskiner og vognmænd er inviteret til selv at tage en tur i en trappemaskine. Ministeren opfordrede til, at operatører orienterer om tilgængelighed ved fx medarbejdermøder.
- Reglerne for brug af individuel handicapbefordring blev drøftet. Reglerne (ikke nødvendigvis priserne) er ens på tværs af kommunerne i de enkelte trafiksekskabers områder – med forbehold for, at nogle kommuner kan tildele mere end 104 ture/år. Hertil kommer, at den frivillige aftale om landsdækkende handicapbefordring medfører, at brugerne af ordning tager 'egne' regler med på rejser rundt i landet samt at hjem-trafiksekskabet står for bestilling.

### **Formandens møde med KKR**

19. september 2022 deltog formand for Midttrafik bestyrelse, Steen Vindum, i et møde med KKR i Region Midtjylland. På mødet fremlagde Steen Vindum de økonomiske udfordringer, som Midttrafik, sammen med de øvrige trafiksekskaber, står over for. Udover de tabte indtægter, som Midttrafik er i gang med at indhente efter covid-19-nedlukningerne, er de stigende energipriser blevet en udfordring og udgør en væsentlig merudgift i såvel 2022 som 2023.

Formanden opfordrede ejerne til at tilrettelægge budgetlægningen og eventuelle besparelser på en måde, der giver plads til en god proces, der kan sikre god planlægning fra Midttrafiks side, borgerinddragelser og høringer og et tæt samarbejde mellem kommuner og region.

### **Bestyrelsesformandens møde med transportordfører Kristian Pihl Lorentzen (V)**

27. september 2022 afholdt Midttrafiks bestyrelsesformand et møde med transportordfører, Kristian Pihl Lorentzen (V). På mødet blev flere forhold i den kollektive trafik drøftet, herunder i hvilken grad kunderne er vendt tilbage til busser og tog oven på covid-19, og hvor mange familier, der har en bil. 33 % af familierne i Region Midtjylland har ikke bil, andelen er højere i Østjylland (36 % i 2022) end i Vestjylland (26 % i 2022). Derudover har der været en stigning på 84 % i antallet af familier med mere end én bil. Familier med flere biler udgør i 2022 næsten 1/3 af familierne med bil.

Også indeksstigningerne og de stigende energipriser blev drøftet, herunder at der ikke er hold i påstanden om, at Midttrafik kører med tomme busser. Kapaciteten bliver løbende reguleret via køreplanlægningen. Flextrafik som supplement til busserne blev

drøftet samt de økonomiske udfordringer i Midttrafik og på landsplan, som følge af manglende indtægter (dog med en stigende tendens) og merudgifter til stigende energipriser.

### **Bestyrelsesmøde i TiD**

Mandag 3. oktober 2022 blev der afholdt bestyrelsesmødet i TiD. Her var trafiksekskabernes økonomiske udfordringer også hovedpunktet på dagsordenen. Heri indgik de to runder af kompensation, som regeringen har tildelt trafiksekskaberne, hhv. på KL's og Danske Regioners møde med transportministeren 20. september 2022, hvor et engangsbeløb på 125 mio. kr. blev tildelt trafiksekskaberne til fordeling som yderligere coronakompensation i 2022, samt 1. oktober 2022 hvor transportministeriet meddelte, at regeringen tildeler trafiksekskaberne et engangsbeløb på 140 mio. kr. i 2023 som kompensation for stigende energipriser, også til fordeling. Derudover blev emner som mødet mellem Danske Handicaporganisationer, TiD og Transportministeren drøftet, samt status for udvikling af MaaS-app, herunder forsøg i NT samt samarbejdet med DSB om udviklingsprojektet DSB-app.

### **Formandens besøg i administrationen i Midttrafik**

Fredag 7. oktober 2022 besøgte bestyrelsesformanden Midttrafiks administration på hovedadressen i Aarhus. Her blev han introduceret til en række administrative opgaveområder herunder call-centeret i Flextrafik, økonomi og regnskab, kontrakter og udbud, markedsføring, IT og digitalisering, køreplanlægning mv. Ledere og medarbejdere præsenterede de forskellige opgaveområder, og indgik i dialog med formanden om opgaver, vilkår og planlægning.

### **Struer gør det gratis at køre med bybusser forbindelse med folketingsvalget 1. november 2022**

I forbindelse med folketingsvalget 1. november 2022, har Struer Kommune ønsket, at det skal være gratis at køre med bybussen den ene dag. Da det kun gælder selve bybusserne i Struer, og ikke regionale busser, som krydser kommunegrænsen, vil det ikke påføre andre i ejerkredsen nogle økonomiske konsekvenser, hvorfor der ikke er behov for at lave en udligning på grund af mistede indtægter.

### **Børsens Gazelle-pris til Midtjyske Jernbaner**

Midtjyske Jernbaner har modtaget Børsens Gazelle-pris. For at få prisen kræver det, at omsætningen over en fireårig periode skal være positiv i alle fire år, og væksten skal være fordoblet.

Derfor har Midtjyske Jernbaner fået prisen, da banen har overtaget strækningen Holstebro-Skjern, og samtidig overtaget ansvaret for infrastrukturen på Vestbanen - herunder skinner, signalanlæg samt fjernstyringen af de togsæt, der dagligt kører på strækningen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

## 18 Eventuelt



**Beslutningsprotokol for  
Åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
4. november 2022 kl. 09:30  
Midttrafik,  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

<b>Pkt. Tekst</b>	<b>Side</b>
<b>1 Forventet regnskab 2 (FR2) 2022 .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Orientering om de økonomiske udfordringer .....</b>	<b>4</b>
<b>3 Midttrafiks FAQ om økonomiske udfordringer – og hvordan vi håndterer dem .....</b>	<b>5</b>
<b>4 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland.....</b>	<b>6</b>
<b>5 Harmonisering af den åbne flextrafik .....</b>	<b>7</b>
<b>6 Trafikplansamarbejde i de otte midt- og vestjyske kommuner .....</b>	<b>8</b>
<b>7 Temadrøftelse – Midtjyske Mobilitetshubs.....</b>	<b>9</b>
<b>8 Vurdering af potentialet ved salg af billige billetter udenfor myldretiden..</b>	<b>10</b>
<b>9 Særlig takst på billigt pensionistkort i Randers Kommune.....</b>	<b>11</b>
<b>10 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 9. december 2022..</b>	<b>12</b>
<b>11 Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ 2022 .....</b>	<b>13</b>
<b>12 Status for Stoppestedspuljen.....</b>	<b>14</b>
<b>13 Orientering om trafiksekskabernes 8. udbud af flextrafik .....</b>	<b>15</b>
<b>14 Håndtering af uheld med personskader i Flextrafik .....</b>	<b>16</b>
<b>15 Orientering om Mørup Turistfarts konkurs.....</b>	<b>17</b>
<b>16 Orientering om øget kontrol i bybusserne i Aarhus .....</b>	<b>18</b>
<b>17 Siden sidst .....</b>	<b>19</b>
<b>18 Eventuelt .....</b>	<b>20</b>

## 1 Forventet regnskab 2 (FR2) 2022

### Direktøren indstiller,

**at** det forventede regnskab for 2022 tages til efterretning.

**at** bevillingsændringen for Region Midtjylland godkendes.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Det forventede regnskab for 2022 blev taget til efterretning.
- Bevillingsændringen for Region Midtjylland blev godkendt.



---

## 2 Orientering om de økonomiske udfordringer

### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen om status tages til efterretning.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Bestyrelsen tog orienteringen om status tages til efterretning.

---

### **3 Midttrafiks FAQ om økonomiske udfordringer – og hvordan vi håndterer dem**

#### **Direktøren indstiller,**

**at** FAQen tages til efterretning

#### **Beslutning**

*Indstillingen blev vedtaget:*

- FAQen blev taget til efterretning.

## 4 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen træffer valg om datoer for studieturen

**at** bestyrelsen beslutter rejseform

**at** bestyrelsen drøfter om de foreslåede temaer matcher deres forventninger til turen eller der er andre temaer vi også bør dykke ned i.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Bestyrelsen **drøftede** datoer for studieturen.
- Bestyrelsen besluttede rejseform – **turen vil foregå i bus.**
- Bestyrelsen drøftede om de foreslåede temaer og de matchede deres forventninger til turen.

## 5 Harmonisering af den åbne flextrafik

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen godkender harmoniseringen af den åbne flextrafik.

**at** harmoniseringen gennemføres i sommeren 2023 og evalueres efter et år.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

**Claus Leick stemte imod beslutningen.**

- Bestyrelsen godkendte harmoniseringen af den åbne flextrafik.
- Harmoniseringen gennemføres i sommeren 2023 og evalueres efter et år.

**På repræsentantskabsmødet i december kommer administrationen med en model for rejser til og fra sygehuse.**

## 6 Trafikplansamarbejde i de otte midt- og vestjyske kommuner

### Direktøren indstiller,

**at** Midttrafiks administration fortsat deltager i samarbejdet med deltagere i styregruppen og arbejdsgruppen efter behov.

**at** bestyrelsen drøfter, hvordan Midttrafik understøtter den politiske følgegruppe bedst muligt, herunder om repræsentanter for bestyrelsen bør spille en rolle – fx ved deltagelse generelt eller i forbindelse med større sager/temadrøftelser.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Midttrafiks administration deltager fortsat i samarbejdet med deltagere i styregruppen og arbejdsgruppen efter behov.
- Bestyrelsen drøftede, hvordan Midttrafik understøtter den politiske følgegruppe bedst muligt, herunder om repræsentanter for bestyrelsen bør spille en rolle – fx ved deltagelse generelt eller i forbindelse med større sager/temadrøftelser.

## 7 Temadrøftelse – Midtjyske Mobilitetshubs

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen drøfter visionen om et bredt netværk af hubs i Midtjylland

**at** bestyrelsen drøfter hvilke forhold, de ser som særligt vigtige for at hubs kan fungere i en midtjysk sammenhæng.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Bestyrelsen drøftede visionen om et bredt netværk af hubs i Midtjylland.
- Bestyrelsen drøftede hvilke forhold, de ser som særligt vigtige for at hubs kan fungere i en midtjysk sammenhæng.

## 8 Vurdering af potentialet ved salg af billige billetter udenfor myldretiden

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### **Beslutning**

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

## 9 Særlig takst på billigt pensionistkort i Randers Kommune

### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Randers Kommune ønske om en særlig takst på 500 kr. for 365-årskortet for pensionister, med effekt fra sommeren 2024.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Bestyrelsen godkendte Randers Kommune ønske om en særlig takst på 500 kr. for 365-årskortet for pensionister, med effekt fra **januar** 2024.



## **10 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 9. december 2022**

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

### **Beslutning**

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Bestyrelsen drøftede forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

## 11 Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ 2022

### Direktøren indstiller,

at Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ godkendes.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ blev godkendt.

## 12 Status for Stoppestedspuljen

### Direktøren indstiller,

**at** status tages til efterretning.

**at** administrationen ved evt. mindreforbrug fortsat kan overføre midler til puljen, så den kan fortsætte fremover.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Status tages til efterretning.
- Administrationen kan ved evt. mindreforbrug fortsat overføre midler til puljen, så den kan fortsætte fremover.

## 13 Orientering om trafikskabernes 8. udbud af flextrafik

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Orienteringen blev taget til efterretning.

## 14 Håndtering af uheld med personskader i Flextrafik

### Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Orienteringen blev taget til efterretning.

**Bestyrelsen understregede, at ved enhver henvendelse til Midttrafik om personskade, skal der ske en grundig opfølgning.**

## 15 Orientering om Mørup Turistfarts konkurs

### Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Orienteringen blev taget til efterretning.

## 16 Orientering om øget kontrol i bybusserne i Aarhus

### Direktøren indstiller,

at orienteringen om ekstra kontrol i Aarhus bybusser tages til efterretning.

### Beslutning

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Orienteringen blev taget til efterretning.

## 17 Siden sidst

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning**

*Indstillingen blev vedtaget:*

- Orienteringen blev taget til efterretning.



## 18 Eventuelt

Intet ført til protokol.



**midttrafik**

*Aarhus, 28. oktober 2022*

**Bilagssamling  
til åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik  
den 4. november 2022 kl. 09.30  
Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**



**midttrafik**

4. NOVEMBER 2022

## FORVENTET REGNSKAB 2 - 2022

### HOVEDNOTAT

Tilhørende Bilag:

Bilag 2 – Byrdefordeling pr. område

Bilag 3 – Opsummering pr. bestiller

# INDHOLD

Forventet regnskab 2 - 2022 sammenfattet .....	2
Busdrift .....	4
Flextrafik .....	8
Letbanedrift .....	9
Togdrift .....	10
Øvrige fællesudgifter .....	11
Likviditet .....	12

## FORVENTET REGNSKAB 2 - 2022 SAMMENFATTET

Midttrafik er stadig påvirket af efterdønningerne fra pandemien og nedlukningen af samfundet, samt de stigende brændstofpriser, hvilket resulterer i væsentlige økonomiske udfordringer. Midttrafik anser i al væsentlighed de økonomiske udfordringer for at være midlertidige, da de er en direkte konsekvens af covid-19 og globale usikkerheder bl.a. pga. krigen i Ukraine.

Der estimeres en indtægtsnedgang på 15 % for hele året, hvilket er en forbedring fra estimeringen fra FR1 som lød på 18 % indtægtsnedgang for hele året, som dog bliver kompenseret delvist af staten. Staten kompenserede Midttrafik fuldt ud for indtægtsnedgang relateret til covid-19 i 2020 og 2021, men i 2022 vil Midttrafik kun blive fuldt kompenseret for januar og februar, mens der er givet tilsagn om en delvis kompensation for resten af året.

I materialet er der forudsat delvis kompensation, med det forbehold at der ikke er udarbejdet et faktisk aktstykke på denne kompensation for perioden marts–december, hvilket først kan ske efter at en ny regering er tiltrådt.

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2 (FR2), er det oprindelige budget for 2022 inkl. covid-19-kompensation.

For operatørudgifter for busdrift er udgiftsforventningen øget med 148,6 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvilket særligt skyldes indeksregulering. Nettoudgifterne forbundet med Flextrafik er øget med 77,1 mio. kr., som også kan tilskrives væsentligt højere brændstofpriser.

For Midttrafiks likviditetsdepoter er der et negativt afkast på 11,8 mio. kr., som skyldes den høje inflation og det stigende renteniveau.

Inkl. ændringer på de øvrige forretningsområder, er der samlet et forventet merforbrug på 256,2 mio. kr. i forhold til budget 2022. I april blev der lavet en tillægsbevilling til budgettet pga. stigende brændstofpriser på 87,8 mio. kr. for Midttrafiks ejere. Derudover blev der opkrævet 8,4 mio. kr. hos Sydtrafik. Således er den foreløbige afregning for alle Midttrafiks bestillere 160 mio. kr., som vil blive opkrævet sammen med acontoraten for december.

Nedenfor er en detaljeret gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder.

**Tabel 1. Forventet Regnskab 2 - 2022**

Tabell	Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
<b>Busdrift</b>										
2	Indtægter	-459,8	-660,8	-	-581,1	-53,0	-660,6	-634,1	26,7	-
3	Operatørudgifter	1.408,4	1.375,3	76,5	1.528,9	-5,0	1.500,5	1.523,9	148,6	145,9
4	Øvrige driftsudgifter	82,2	83,1	-	77,6	-2,0	80,3	75,6	-7,4	-
	Regionalt tilskud	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Busdrift Total</b>	<b>1.030,8</b>	<b>797,6</b>	<b>76,5</b>	<b>1.025,4</b>	<b>-59,9</b>	<b>920,2</b>	<b>965,5</b>	<b>167,9</b>	<b>145,9</b>
<b>Flextrafik</b>										
5	Indtægter	-16,7	-20,1	-	-19,8	-	-20,2	-19,8	0,3	-
	Operatørudgifter	508,8	537,9	11,3	614,7	-	570,1	614,7	76,8	49,3
	Øvrige driftsudgifter	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
	NOP - Ny Optimeringsplatform	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	4,0	-	-
	<b>Flextrafik Total</b>	<b>496,8</b>	<b>521,8</b>	<b>11,3</b>	<b>598,9</b>	<b>-</b>	<b>553,9</b>	<b>598,9</b>	<b>77,1</b>	<b>49,3</b>
<b>Letbanedrift</b>										
6	Indtægter	-65,3	-83,0	-	-72,0	-6,2	-83,0	-78,2	4,8	-
	Operatørudgifter	267,5	271,9	-	271,9	-	271,9	271,9	-	-
	Øvrige driftsudgifter	15,8	10,2	-	13,1	-1,2	10,2	11,9	1,7	-
	Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	1,0	-	-
	<b>Letbanedrift Total</b>	<b>219,0</b>	<b>200,2</b>	<b>-</b>	<b>214,1</b>	<b>-7,4</b>	<b>200,1</b>	<b>206,7</b>	<b>6,5</b>	<b>-</b>
<b>Togdrift</b>										
7	Indtægter	-10,1	-14,9	-	-15,6	-0,2	-14,9	-15,8	-0,9	-
	Operatørudgifter	58,6	63,8	-	63,8	-	63,8	63,8	-	-
	Øvrige driftsudgifter	4,2	0,7	-	1,2	-	0,7	1,2	0,5	-
	Investeringstilskud	4,2	4,3	-	4,3	-	12,1	4,3	-	-
	<b>Togdrift Total</b>	<b>56,8</b>	<b>53,9</b>	<b>-</b>	<b>53,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>61,7</b>	<b>53,5</b>	<b>-0,4</b>	<b>-</b>
<b>Øvrige fællesudgifter</b>										
8	Administrative udgifter	141,9	145,9	-	144,2	-	144,9	144,2	-1,6	-
	Billetkontrol	20,9	8,3	-	4,5	-1,3	3,6	3,2	-5,1	-
	Finansielle poster	4,6	-	-	11,8	-	8,3	11,8	11,8	-
	Tjenestemandspension	1,8	2,5	-	2,5	-	2,5	2,5	-	-
	<b>Øvrige fællesudgifter Total</b>	<b>169,3</b>	<b>156,7</b>	<b>-</b>	<b>163,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>159,2</b>	<b>161,7</b>	<b>5,1</b>	<b>-</b>
	<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>1.972,8</b>	<b>1.730,1</b>	<b>87,8</b>	<b>2.055,1</b>	<b>-68,8</b>	<b>1.895,1</b>	<b>1.986,3</b>	<b>256,2</b>	<b>195,2</b>
	Bidrag fra Midttrafik ejerkreds	-1.433,9	-1.437,3	-87,8	-1.525,1	-	-1.525,1	-1.525,1	-87,8	-
	Staten	-267,3	-	-	-68,8	68,8	-	-	-	-
	Andre trafikskaber og øvrige	-272,4	-292,8	-	-301,1	-	-301,1	-301,1	-8,4	-
	<b>Årets finansiering</b>	<b>-1.973,5</b>	<b>-1.730,1</b>	<b>-87,8</b>	<b>-1.895,1</b>	<b>68,8</b>	<b>-1.826,3</b>	<b>-1.826,3</b>	<b>-96,2</b>	<b>-</b>
	<b>Resultat til efterregulering</b>	<b>-0,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>160,0</b>	<b>0,0</b>	<b>68,9</b>	<b>160,0</b>	<b>160,0</b>	<b>160,0</b>

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling hvor 26,5 mio. kr. af indeks kommer fra andre trafikskaber.

# BUSDRIFT

## Indtægter

Table 2. Indtægter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
<b>Busindtægter</b>								
Passagerindtægter	-334,5	-439,3	-	-430,4	-	-413,0	-430,4	9,0
Takstkompensation	-39,5	-38,1	-	-38,1	-	-38,6	-38,1	-
Ungdomskort	-29,1	-48,5	-	-54,6	-	-66,7	-54,6	-6,1
Ungdomskort - fritidsrejser	-5,9	-7,0	-	-5,9	-	-5,3	-5,9	1,1
Refusion off peak	-19,1	-20,4	-	-23,8	-	-21,4	-23,8	-3,4
Skolekort	-18,0	-18,8	-	-17,7	-	-17,4	-17,7	1,1
Bus & Tog-omstigere	-10,9	-6,6	-	-7,8	-	-7,7	-7,8	-1,2
Befordring værnepligtige	-2,0	-1,6	-	-2,1	-	-1,9	-2,1	-0,5
COVID-19-effekt	-	-80,1	-	-	-53,0	-88,4	-53,0	27,1
Mellemregn pensionistkort Randers	-	-	-	-	-	-	-	-
Mellemregn skolekort Ringkøbing-Skjern	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Busindtægter Total</b>	<b>-459,0</b>	<b>-660,4</b>	<b>-</b>	<b>-580,3</b>	<b>-53,0</b>	<b>-660,4</b>	<b>-633,3</b>	<b>27,1</b>
<b>Flexbus</b>								
Indtægter	-0,4	-0,4	-	-0,8	-	-0,2	-0,8	-0,4
<b>Flexbus Total</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-</b>	<b>-0,8</b>	<b>-</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,4</b>
<b>Kørselsudgifter</b>								
NT/Sydtrafik-samarbejde	-0,5	-	-	-	-	-	-	-
<b>Kørselsudgifter Total</b>	<b>-0,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>-459,8</b>	<b>-660,8</b>	<b>-</b>	<b>-581,1</b>	<b>-53,0</b>	<b>-660,6</b>	<b>-634,1</b>	<b>26,7</b>

Forventningen til Midttrafiks bus- og Flexbusindtægter i 2022, ekskl. covid-19-kompensation, er på 581,1 mio. kr. Indregnes kompensationen i indtægterne, forventes der indtægter for 634,1 mio. kr., svarende til 26,7 mio. kr. lavere end de budgetterede indtægter på 660,8 mio. kr.

Passagerindtægterne er nedjusteret i forhold til de faktiske indtægter i perioden januar-september, samt ændrede forventninger til udviklingen resten af året. Samlet er indtægterne nedskrevet med følgende procentsatser.

Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	December
-35%	-24%	-19%	-17%	-17%	-15%	-9%	-8%	-8%	-8%*	-8%*	-8%*

\*Oktober - December er estimeret

Passagerindtægterne har i perioden januar-september 2022 i gennemsnit været 17 % lavere end normalt. Situationen forventes forbedret i løbet af året, i takt med at kunderne vender tilbage til deres tidligere rejsevaner. For hele året forventes der en mindreindtægt på gennemsnitligt 15 %. Disse forventninger er forbundet med stor usikkerhed og afhænger i høj grad af, hvorvidt der igen kommer covid-19-restriktioner, som påvirker den offentlige transport.

Af andre afvigelser kan nævnes forventninger om en stigning i indtægter for Ungdomskort. Det skyldes primært, at budgettet har været sat konservativt, da salget af Ungdomskort har været stærkt påvirket af covid-19-restriktionerne de to foregående år, samt en større gammel afregning til togoperatørerne DSB og Arriva for årene 2018-2019. Salget af Ungdomskort er dog nedjusteret fra 66,7 mio. kr. til 54,6 mio. kr. sammenlignet med FR1, idet salget af Ungdomskort i 2. kvartal har været svagere end tidligere estimeret.

Desuden forventes der øgede indtægter på bus-tog-området. Det skyldes dels, at der er indgået en aftale om straks-afregning, således at trafikelskaberne fremadrettet afregner månedligt med togoperatørerne, samt at Midttrafik i gennemsnit får en lidt højere kompensation for omstigninger fra tog til bus.

Samlet set medfører ovenstående justeringer i indtægtsforventningen, at hvis der ses bort fra kompensationsordninger, at indtægterne stiger fra 572 mio. kr. i FR1 til 580,3 mio. kr. i FR2.

De indgåede økonomiaftaler mellem staten og trafikskaberne, hvor der bliver givet kompensation for indtægtsnedgang som følge af langtidseffekter af covid-19, udgør 33,9 mio. kr. for januar og februar samt yderlig 19 mio. kr. i kompensation for resten af 2022. Det udløser samlet set en indtægtskompensation til Midttrafik på 53 mio. kr., hvor der i FR1 var forventet en indtægtskompensation på 88,4 mio. kr., grundet antagelsen om fuld kompensation for hele 2022.

Medregnet indtægtskompensationen, giver dette busindtægter for 633,3 mio. kr., hvilket er en nedjustering på 27,1 mio. kr. fra FR1. Det skyldes overvejende at den statslige kompensation for indtægtsnedgang som følge af langtidseffekter af covid-19, er 35,4 mio. kr. lavere end forventet.

Det forventede resultat for indtægterne er behæftet med usikkerhed, da FR2 er baseret på indtægtsdata fra seneste kvartal + løbende 3. kvartaler, mens den endelig afregning sker på baggrund af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, som udelukkende er baseret på indtægtsdata fra 2022. Fordelingen i år består af 50 % indtægtsdata og 50 % af sidste års resultat.

## Operatørudgifter

**Table 3. Operatørudgifter busdrift**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
<b>Kørselsudgifter</b>								
NT/Sydtrafik-samarbejde	18,5	17,9	-	20,0	-	18,5	20,0	2,0
COVID-19	12,3	-	-	5,0	-5,0	-	-	-
Ruteudgifter	1.407,0	1.419,2	-	1.563,5	-	1.541,0	1.563,5	144,3
Øvrige reguleringer	-	-3,7	76,2	-	-	0,5	-	3,7
<b>Kørselsudgifter Total</b>	<b>1.437,8</b>	<b>1.433,4</b>	<b>76,2</b>	<b>1.588,5</b>	<b>-5,0</b>	<b>1.560,0</b>	<b>1.583,5</b>	<b>150,1</b>
<b>Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel</b>								
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-33,3	-65,0	-	-65,0	-	-65,0	-65,0	-
<b>Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel Total</b>	<b>-33,3</b>	<b>-65,0</b>	<b>-</b>	<b>-65,0</b>	<b>-</b>	<b>-65,0</b>	<b>-65,0</b>	<b>-</b>
<b>Flexbus</b>								
Vognmandsbetaling	3,9	6,9	0,3	5,4	-	5,5	5,4	-1,5
<b>Flexbus Total</b>	<b>3,9</b>	<b>6,9</b>	<b>0,3</b>	<b>5,4</b>	<b>-</b>	<b>5,5</b>	<b>5,4</b>	<b>-1,5</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>1.408,4</b>	<b>1.375,3</b>	<b>76,5</b>	<b>1.528,9</b>	<b>-5,0</b>	<b>1.500,5</b>	<b>1.523,9</b>	<b>148,6</b>

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et tilskudsbehov fra Midttrafiks bestillere på 1.523,9 mio. kr. Sammenlignet med det oprindelige budget for 2022 på 1.375,3 mio. kr. forventes således et merforbrug på 148,6 mio. kr. Ca. halvdelen af merforbruget er allerede dækket gennem tillægsbevillinger til budget 2022 pga. stigende indeks på 76,2 mio. kr. for bus og 0,3 mio. kr. for Flexbus.

Udgifter som følge af covid-19 beløber sig til 5 mio. kr. Det dækker udgifter til ekstraordinær rengøring af busser samt værnemidler til busselskaber til og med juni. Udgiften dækkes af kompensation fra staten og indgår således ikke i byrdefordelingen til Midttrafiks bestillere.

I forhold til det oprindelige budgetgrundlag forventes en indekseffekt for Midttrafiks ejere på 145,9 mio. kr. I budget 2022 var indregnet indekspuljer på i alt 10,4 mio. kr. Med tillægsbevillingen på 76,5 mio. kr. resterer således for Midttrafik en udækket indekseffekt på 59 mio. kr. Beregningerne tager udgangspunkt i indeksskøn fra Trafikskaberne i Danmark for oktober 2022.

For Flexbus er forventningen udarbejdet med udgangspunkt i den faktiske kørsel i 2021 samt januar til august 2022. På trods af, at brugen af Flexbus ovenpå covid-19 fortsat antages at stige i løbet af 2022, forventes kørselsomfanget for 2022 samlet at blive 34 % lavere end budget 2022, da budgetforventningen vurderes at have været for høj. Omvendt er forventningen til den



gennemsnitlige turpris opjusteret med 20 % ift. budget 2022. Samlet forventes vognmandsbetalingen til Flexbus at blive 1,5 mio. kr. lavere end budget 2022.

Årsagen til den højere turpris er til dels højere brændstofpriser og til dels ændrede kørselsmønstre, hvor hovedsageligt mangel på chauffører, og dermed et stort pres på vognkapaciteten, spiller ind.

I forhold til FR1 er der ingen betydningsfulde ændringer.

For kørselsudgifter er A-kontrakter baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for årets første 7 måneder samt en budgetberegning for resten af året, som er opdateret med kørselsændringer for køreplansskiftet medio 2022. B-kontrakter er baseret på de faktiske udgifter fra januar til september 2022 samt skøn for resten af året. Der forventes et merforbrug på 150,1 mio. kr., der i alt væsentlighed drives af indeksstigninger. Det øgede indeks på busdriftens kørselsudgifter står for en merudgift på 145,5 mio. kr. Det dækkes kun i ringe grad af indekspuljer på 10,4 mio. kr., som er indregnet i budgettet. Udover indeksudfordringen forventes et merforbrug på 2,1 mio. kr. som følge af en stigning på ca. 2.000 køreplantimer sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022. Den resterende merudgift på 12,9 mio. kr. skyldes kommunespecifikke afvigelser, hvoraf de væsentligste beskrives i det følgende.

For Holstebro Kommune var der i budgettet indregnet en ramme for besparelse ifm. kontraktforlængelse på 1 mio. kr. Denne forventes mere end opnået, da der herudover forventes et yderligere mindreforbrug på 0,3 mio. kr., hovedsageligt som følge af omlægning af bybusnettet og nedlæggelse af ruter fra køreplansskiftet juni 2022.

For Norddjurs Kommune var der i budgettet indregnet 0,8 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik. Dette udnyttes fuldt ud gennem en forøgelse på ca. 1.500 køreplantimer for skolekørslen.

For Randers Kommune overstiger den udbetalte bonus på 1,6 mio. kr. vedr. kundetilfredshed budgettet med 0,9 mio. kr. Derudover forventes en markant stigning i udgifter til ekstrakørsel, mens optionsprisen for tilvalg af HVO på 58. udbud ikke var indregnet i budgettet.

For Skanderborg Kommune var der i budgettet indregnet en reduktion i skolekørslen på ca. 1.250 køreplantimer og 0,8 mio. kr. Forventningen er en reduktion på *yderligere* 1.650 køreplantimer og 1,2 mio. kr. (budget 2022-priser) for skolekørslen. For den øvrige kørsel forventes en forøgelse på godt 300 timer og en merudgift i budget 2022-priser på knap 0,1 mio. kr.

For Aarhus Kommune forventes en reduktion i den gennemsnitlige timebetaling (budget 2022-priser) sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022. Det skyldes en overbudgettering af budget 2022. For bybusserne tages afregning fra køreplansskiftet juni 2022 udgangspunkt i en samlet aftale, der reguleres efter el-indekset. Samlet forventes udgifterne at falde 1,6 mio. kr. i budget 2022-priser.

For Region Midtjylland var der i budget 2022 indregnet en negativ budgetregulering på 13,8 mio. kr., som efter aftale med regionen ikke er realiseret. Sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022 forventes ca. 4.200 flere køreplantimer, som hovedsageligt skyldes udvidelse på rute 118, der ikke var kendt ved budgetlægning. Rute 100 reduceres fra køreplansskiftet med 3 kontraktbusser. Det giver anledning til en besparelse, men udløser også en kompensation til vognmanden på ca. 0,5 mio. kr.

I forhold til FR1 forventes der et merforbrug på 23,5 mio. kr., som hovedsageligt skyldes stigende indeks.

## Øvrige driftsudgifter

**Tabel 4. Øvrige driftsudgifter busdrift**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
<b>Bus-IT og Øvrige</b>								
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7,3	10,0	-	9,2	-	9,0	9,2	-0,8
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	11,5	9,1	-	10,5	-	10,7	10,5	1,3
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	9,0	3,1	-	5,2	-2,0	3,1	3,2	0,1
Rejsegaranti	0,3	0,7	-	0,5	-	0,7	0,5	-0,2
<b>Bus-IT og Øvrige Total</b>	<b>28,2</b>	<b>22,9</b>	<b>-</b>	<b>25,3</b>	<b>-2,0</b>	<b>23,5</b>	<b>23,3</b>	<b>0,4</b>
<b>Rejsekort</b>								
Drift	45,3	53,3	-	44,7	-	49,1	44,7	-8,6
Investering	8,7	6,8	-	7,6	-	7,8	7,6	0,9
<b>Rejsekort Total</b>	<b>54,0</b>	<b>60,1</b>	<b>-</b>	<b>52,3</b>	<b>-</b>	<b>56,9</b>	<b>52,3</b>	<b>-7,8</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>82,2</b>	<b>83,1</b>	<b>-</b>	<b>77,6</b>	<b>-2,0</b>	<b>80,3</b>	<b>75,6</b>	<b>-7,4</b>

Samlet for øvrige driftsudgifter vedr. busdrift forventes der i 2022 udgifter på 77,6 mio. kr., Inkl. kompensation på 2,0 mio. kr. giver det et mindreforbrug på 7,4 mio. kr. i forhold til oprindeligt budget.

For bus-IT og øvrige forventes udgifter på 23,3 mio. kr., som er et merforbrug på 0,4 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt, at AarBus forventer at indsætte 29 elbusser i 2022 til en højere pris end de allerede 24 budgetterede elbusser. Det modsvarer af et mindreforbrug vedr. billetautomater i Aarhus' bybusser samt gebyrer af billetsalg.

I forhold til FR1 er der en forventet budgetforbedring på 0,2 mio. kr., hvilket kan henføres til lavere udgifter til daglig drift, gebyrer og rejsegaranti.

For rejsekort forventes udgifter på 52,3 mio. kr. Det er 7,8 mio. kr. lavere end der er budgetteret med. Årsagen til mindreudgiften er lavere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S end forventet samt lavere udgifter til drift og vedligeholdelse af udstyr i busser. Mindreudgifterne modsvarer dog delvist af en merudgift til installation af ekstra rejsekortudstyr på rute 200 pga. ændret ruteforløb gennem Busgaden i Aarhus.

I forhold til FR1 er der tale om en forventet budgetforbedring på 4,5 mio. kr., hvilket kan henføres til lavere udgifter til primært drift og vedligehold hen over sommeren.

# FLEXTRAFIK

Tabel 5. Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
<b>Indtægter</b>								
Flextur	-6,7	-9,0	-	-7,7	-	-8,1	-7,7	1,3
Flextur Ung	-0,0	-	-	-0,0	-	-	-0,0	-0,0
Handicapkørsel	-9,9	-11,0	-	-11,9	-	-11,9	-11,9	-0,9
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-	-0,0	-	-0,0	-0,0	0,0
Plustur	-0,1	-0,1	-	-0,2	-	-0,1	-0,2	-0,1
Øvrige Trafiksekskaber	-0,0	-0,0	-	-0,0	-	-0,0	-0,0	0,0
<b>Indtægter Total</b>	<b>-16,7</b>	<b>-20,1</b>	<b>-</b>	<b>-19,8</b>	<b>-</b>	<b>-20,2</b>	<b>-19,8</b>	<b>0,3</b>
<b>Operatørudgifter</b>								
Flextur	15,0	19,3	0,9	19,0	-	20,1	19,0	-0,2
Flextur Ung	0,2	0,6	0,0	0,3	-	0,4	0,3	-0,3
Handicapkørsel	51,5	52,8	2,4	69,7	-	66,8	69,7	16,9
Kommunalkørsel	30,3	34,0	1,6	36,2	-	37,0	36,2	2,2
Plustur	0,5	0,5	0,0	0,8	-	0,7	0,8	0,3
Siddende patientbefordring	139,6	138,4	6,4	158,2	-	153,0	158,2	19,8
Øvrige Trafiksekskaber	271,8	292,2	-	330,4	-	292,2	330,4	38,2
<b>Operatørudgifter Total</b>	<b>508,8</b>	<b>537,9</b>	<b>11,3</b>	<b>614,7</b>	<b>-</b>	<b>570,1</b>	<b>614,7</b>	<b>76,8</b>
<b>Øvrige driftsudgifter</b>								
Ekstraudgifter corona	2,6	-	-	-	-	-	-	-
<b>Øvrige driftsudgifter Total</b>	<b>2,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>NOP - Ny Optimeringsplatform</b>								
NOP	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	4,0	-
<b>NOP - Ny Optimeringsplatform Total</b>	<b>2,2</b>	<b>4,0</b>	<b>-</b>	<b>4,0</b>	<b>-</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>-</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>496,8</b>	<b>521,8</b>	<b>11,3</b>	<b>598,9</b>	<b>-</b>	<b>553,9</b>	<b>598,9</b>	<b>77,1</b>

FR2 er udarbejdet med udgangspunkt i den faktiske kørsel fra januar til august 2022. Siden covid-19-krisen, hvor aktiviteten på Flextrafik var faldet drastisk i forhold til tidligere år, har der været en øget vækst. Der er en forventning om, at aktiviteten fortsat vil stige resten af 2022 og næsten komme op på niveauet fra før covid-19.

I forhold til budgettet for 2022 var forudsætningerne lidt for optimistiske, idet der her var en forudsætning om, at covid-19 ville ende før det gjorde, og at Flextrafik derfor tidligere ville have nået samme niveau som inden covid-19.

På grund af væsentligt højere brændstofpriser, end forudsat under budgetlægningen, er der en kraftig stigning i operatørudgifterne. Ved indeksreguleringen i marts på vognmandsbetalingen var der forudsat en regulering på 2,6 % (beregnet ud fra Trafiksekskabernes omkostningsindeks) men den endte på 8,8 %.

Derudover har krigen i Ukraine medført yderligere stigninger på brændstofpriserne, og der blev vedtaget en ekstraordinær regulering på vognmandsbetalingen fra maj måned og året ud. Reguleringen sker kun såfremt brændstofindekset i det samlede omkostningsindeks er steget mere end 10 % i forhold til marts-priserne. I perioden maj til august har der i gennemsnit været en stigning på 3,2 %.

Samlet er der øgede operatørudgifter for 76,8 mio. kr. i forhold til det budgetterede, hvoraf de 49,3 mio. kr. skyldes indeksreguleringer (11,3 mio. kr. er allerede indregnet i det korrigerede budget som en tillægsbevilling). De resterende 27,5 mio. kr. i øgede operatørudgifter skyldes ændrede kørselsmønstre, hovedsageligt på grund af mangel på chauffører og dermed et stort pres på vognkapaciteten.

I forhold til FR1 har der været yderligere stigninger i brændstofpriserne, hvilket slår igennem i FR2. Forventningen er steget med 45 mio. kr. siden FR1, hvoraf indeksreguleringen udgør 19,6 mio. kr. De resterende 25,4 mio. kr. skyldes ændrede kørselsmønstre.

## LETBANEDRIFT

Tabel 6. Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
<b>Indtægter</b>								
Passagerindtægter	-65,3	-83,0	-	-72,0	-6,2	-83,0	-78,2	4,8
<b>Indtægter Total</b>	<b>-65,3</b>	<b>-83,0</b>	<b>-</b>	<b>-72,0</b>	<b>-6,2</b>	<b>-83,0</b>	<b>-78,2</b>	<b>4,8</b>
<b>Operatørdgifter</b>								
Trafikkøb Aarhus Letbane	267,5	271,9	-	271,9	-	271,9	271,9	-
<b>Operatørdgifter Total</b>	<b>267,5</b>	<b>271,9</b>	<b>-</b>	<b>271,9</b>	<b>-</b>	<b>271,9</b>	<b>271,9</b>	<b>-</b>
<b>Øvrige driftsudgifter</b>								
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	7,5	4,1	-	7,5	-1,2	4,4	6,3	2,2
Rejsekort - Drift	8,3	6,1	-	5,6	-	5,8	5,6	-0,5
<b>Øvrige driftsudgifter Total</b>	<b>15,8</b>	<b>10,2</b>	<b>-</b>	<b>13,1</b>	<b>-1,2</b>	<b>10,2</b>	<b>11,9</b>	<b>1,7</b>
<b>Letbanesekretariat</b>								
Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	1,0	-
<b>Letbanesekretariat Total</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>-</b>	<b>1,0</b>	<b>-</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>-</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>219,0</b>	<b>200,2</b>	<b>-</b>	<b>214,1</b>	<b>-7,4</b>	<b>200,1</b>	<b>206,7</b>	<b>6,5</b>

Området letbanedrift forventes at overstige budgettet med 6,5 mio. kr. I dette er indregnet et mindreforbrug på rejsekort langs Letbanen på 0,5 mio., hvorfor den egentlige budgetoverskridelse på Letbanen er på 7,0 mio. kr.

Af disse kan 2,2 mio. kr. henføres til øvrige letbanerelaterede driftsudgifter. Det vedrører ekstraordinær rengøring af billetteringsudstyr på stationerne i efteråret 2022. Udgiften hertil er i foråret finansieret af statslig kompensation. Dertil kommer forventede merudgifter til administration og kundebetjening i Midttrafiks administration.

Indtægterne på Letbanen er estimeret til at ligge 4,8 mio. kr. under det budgetterede. Estimatet baserer sig på seneste kørsel af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, tillagt en andel af den kompensation, Midttrafik har modtaget fra staten for hele indtægtstabt i januar og februar, samt forventer at modtage for resten af året. Den samlede kompensation til Letbanen udgør 6,2 mio. kr., mens de reelle indtægter for køb af kort og billetter forventes at udgøre ca. 72 mio. kr. I forhold til FR1 er estimatet blevet 6,6 mio. kr. højere. Det skyldes primært, at der ved udarbejdelse af FR1 var forudsat fuld kompensation for mistede indtægter som følge af covid-19.

# TOGDRIFT

Tabel 7. Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
<b>Indtægter</b>								
Holstebro-Skjern	-8,2	-12,8	-	-13,8	-	-12,8	-13,8	-1,0
Lemvigbanen	-1,9	-2,1	-	-1,8	-0,2	-2,1	-2,0	0,1
<b>Indtægter Total</b>	<b>-10,1</b>	<b>-14,9</b>	<b>-</b>	<b>-15,6</b>	<b>-0,2</b>	<b>-14,9</b>	<b>-15,8</b>	<b>-0,9</b>
<b>Operatørudgifter</b>								
Holstebro-Skjern	39,6	43,5	-	43,5	-	43,5	43,5	-
Lemvigbanen	19,0	20,3	-	20,3	-	20,3	20,3	-
<b>Operatørudgifter Total</b>	<b>58,6</b>	<b>63,8</b>	<b>-</b>	<b>63,8</b>	<b>-</b>	<b>63,8</b>	<b>63,8</b>	<b>-</b>
<b>Øvrige driftsudgifter</b>								
Reservepulje uforudsete udgifter	4,0	-	-	-	-	-	-	-
Værnemidler Lemvigbanen	0,2	-0,1	-	-	-	-	-	0,1
Øvr. Udgifter Holstebro-Skjern	-	0,1	-	0,7	-	0,1	0,7	0,6
Øvr. Udgifter Lemvigbanen	-	0,7	-	0,5	-	0,6	0,5	-0,2
<b>Øvrige driftsudgifter Total</b>	<b>4,2</b>	<b>0,7</b>	<b>-</b>	<b>1,2</b>	<b>-</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>
<b>Investeringsstilskud</b>								
Investeringsstilskud	4,2	4,3	-	4,3	-	4,3	4,3	-
Tilskud kapitalomkostninger	-	-	-	-	-	7,8	-	-
<b>Investeringsstilskud Total</b>	<b>4,2</b>	<b>4,3</b>	<b>-</b>	<b>4,3</b>	<b>-</b>	<b>12,1</b>	<b>4,3</b>	<b>-</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>56,8</b>	<b>53,9</b>	<b>-</b>	<b>53,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>61,7</b>	<b>53,5</b>	<b>-0,4</b>

Togdrift vedrører Region Midtjylland og omfatter Midttrafiks udgifter til Midtjyske Jernbaner til drift og vedligeholdelse af Lemvigbanen samt drift af togtrafikken på strækningen Holstebro-Skjern.

Der forventes mindreudgifter til togdrift på samlet 0,4 mio. kr.

Der forventes merindtægter på samlet 0,9 mio. kr., som kan henføres til større indtægter på Holstebro-Skjern banen end forventet ved budgetlægningen. Indtægtsbudgettet blev lagt på et begrænset datagrundlag ved regionens overtagelse af strækningen. Baseret på den seneste kørsel af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, forventes indtægterne på Holstebro-Skjern at blive ca. 1 mio. kr. større end budgetteret.

I modsat retning er der en merudgift på 0,6 mio. kr. på Holstebro-Skjern under "øvrige udgifter". Merudgiften vedrører indkøb af tælleudstyr til strækningen, som i første omgang blev finansieret af Midtjyske Jernbaner i 2021, men først har modtaget betaling fra Midttrafik i 2022.

Det bemærkes at budgettet for Midtjyske Jernbaner er nedskrevet med 7,8 mio. kr., da der ikke afholdes udgifter til indkøb af nye tog i 2022.

## ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Tabel 8. Øvrige fællesudgifter

Beløbi mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
<b>Administrative udgifter</b>								
Trafikskab	122,1	125,3	-	125,3	-	125,3	125,3	-
Flexbus	1,1	1,1	-	0,7	-	0,8	0,7	-0,4
Flextur	4,3	4,5	-	3,6	-	4,0	3,6	-0,8
Flextur Ung	0,1	0,1	-	0,0	-	0,1	0,0	-0,1
Kommunalkørsel	3,3	3,5	-	3,1	-	3,4	3,1	-0,4
Plustur	0,1	0,1	-	0,2	-	0,1	0,2	0,0
Siddende patientbefordring	10,3	10,6	-	10,6	-	10,6	10,6	-
Øvrige Trafikskaber	0,6	0,6	-	0,6	-	0,6	0,6	-0,0
<b>Administrative udgifter Total</b>	<b>141,9</b>	<b>145,9</b>	<b>-</b>	<b>144,2</b>	<b>-</b>	<b>144,9</b>	<b>144,2</b>	<b>-1,6</b>
<b>Billetkontrol</b>								
Billetkontrol	15,1	2,5	-	1,9	-1,3	1,3	0,6	-1,9
Tab på debitorer	5,8	5,8	-	2,6	-	2,3	2,6	-3,2
<b>Billetkontrol Total</b>	<b>20,9</b>	<b>8,3</b>	<b>-</b>	<b>4,5</b>	<b>-1,3</b>	<b>3,6</b>	<b>3,2</b>	<b>-5,1</b>
<b>Finansielle poster</b>								
Finansielt afkast	4,6	-	-	11,8	-	8,3	11,8	11,8
<b>Finansielle poster Total</b>	<b>4,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11,8</b>	<b>-</b>	<b>8,3</b>	<b>11,8</b>	<b>11,8</b>
<b>Tjenestemandspension</b>								
Tjenestemandspension	1,8	2,5	-	2,5	-	2,5	2,5	-
<b>Tjenestemandspension Total</b>	<b>1,8</b>	<b>2,5</b>	<b>-</b>	<b>2,5</b>	<b>-</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>-</b>
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>169,3</b>	<b>156,7</b>	<b>-</b>	<b>163,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>159,2</b>	<b>161,7</b>	<b>5,1</b>

### Trafikskabet

Trafikskabet har i 2022 et samlet budget på 125,3 mio. kr. Det samlede budget kan inddeles i to dele, hvor 110,0 mio. kr. vedrører administration af bus og tog, mens 15,3 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til Trafikskabet forventes at overholde budgettet i 2022.

Som en del af Trafikskabets aktiviteter i 2022 er der disponeret 24,2 mio. kr. til udviklingsprojekter. Der er bl.a. disponeret midler til en række nødvendige IT-projekter, flerårige projekter, publikumsfaciliteter og retssagen i Flextrafik. Herudover er der disponeret midler til forbedring af chaufførlokaler, som bruges af flere busselskaber, busudstyr for fortsat at sikre pålidelige data om rettidighed og benyttelse og ny busindretning.

### Billetkontrol

Budgettet for 2022 er samlet på 8,3 mio. kr. og forventningen for 2022 er på 3,2 mio. kr. Sammenholdt med budget 2022 forventes der en mindreudgift på ca. 5,1 mio. kr.

Mindreudgiften skyldes følgende forhold: Estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret, taksten for kontrolafgifter steg med 33 % i efteråret 2022 samt at der inddrives flere rykkergebyrer igennem det nye inddrivelsessystem PSRM. Dette modsvares delvist af en mindre stigning i de administrative udgifter.

Estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret med 3,2 mio. kr. ift. budgettet som følge af den seneste udvikling på inddrivelsesområdet. Det skal bemærkes, at der årligt vil ske et rul, hvor afregning af tab på debitorer for tidligere år tilbageføres, hvorefter et nyt tab vil blive estimeret. Ved regnskab 2021 var beløbet på 15,6 mio. kr., mens det aktuelt er sat til 18,2 mio. kr., hvilket giver en nettotab på debitorer på 2,6 mio. kr.

Indtægterne fra kontrolafgifter er opskrevet med en takststigning på 33 % for perioden fra september og frem, svarende til 1,2 mio. kr. Det opvejes dog delvist af en negativ coronakompensation på 0,6 mio. kr., som skyldes at indtægterne i starten af året var højere end budgettet.

For gebyr og renter forventes der en merindtægt på 1,7 mio. kr.

Udgifter til administration er 0,5 mio. kr. over budget. Denne afvigelse skyldes primært, at Midttrafik ikke har fået fuld kompensation for mundbindskontrol i 2022, da staten dækker 1,8 mio. kr. af den samlede udgift på 3,1 mio. kr., der har været ifm. mundbindskontrol i 2022.

Sammenholdt med FR1 er udgifterne faldet med 0,3 mio. kr.

Det skal bemærkes, at Aarhus Kommune har anmodet om at omfanget af billetkontrol i Aarhus bybusser stiger med 25 %. G4S vil fra november sætte ekstra mandskab på gaden, for at kunne levere de ekstra kontroller. Denne stigning er ikke lagt ind i tallene i materialet, men forventes at være udgiftsneutral i 2022.

## Finansielt afkast

I 2022 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast. Året har været præget af massive fald, og ved FR2 er der et negativt afkast på 11,8 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 4,2 %. Det er fortsat inflationsudviklingen og det stigende renteniveau, der presser de danske obligationer og dermed også giver et negativt afkast for Midttrafiks depoter. Denne faldende tendens kommer efter 2021, hvor Midttrafiks depoter ligeledes var udsat for massive fald i store dele af året. Horisontafkastet for de kommende 6 måneder ved uændret rente er på ca. 1,8 %, svarende til ca. 5,2 mio. kr.

Sammenholdt med FR1 er udgifterne steget med 3,5 mio. kr.

## Tjenestemandspensioner

Budgettet for tjenestemandspensioner i 2022 er på 2,5 mio. kr., som indeholder udgifter til tjenestemænd samt indregning af den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 %. Udgifter til Tjenestemandspensioner forventes at overholde budgettet i 2022, og der er ingen afvigelser ift. FR1.

## LIKVIDITET

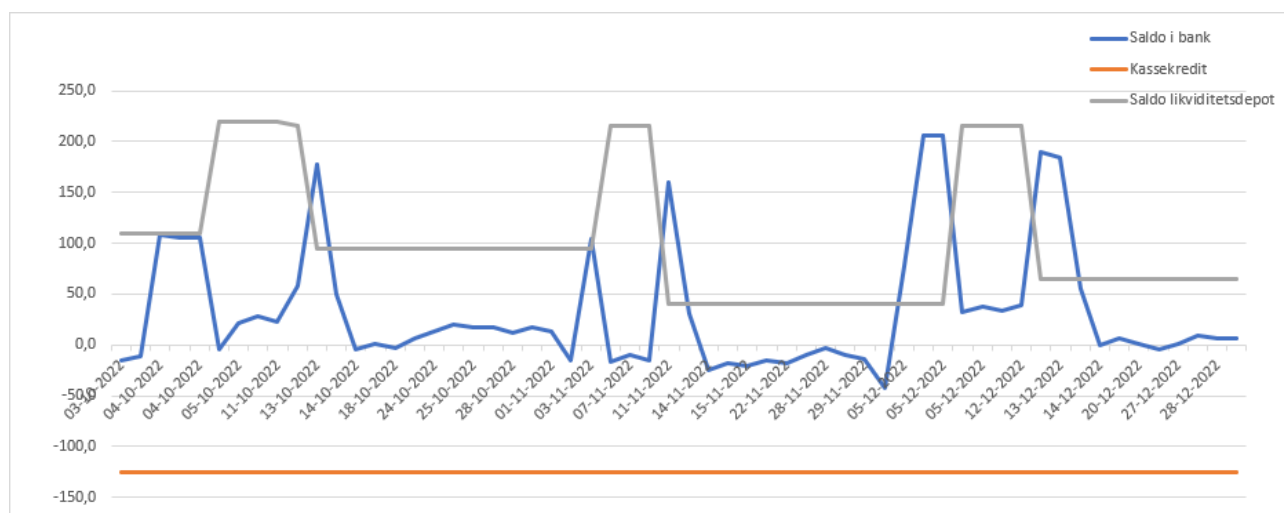
Midttrafiks likviditet har i 2022 været udfordret på grund af stigende priser på brændstof og generel øget inflation, og hvis ikke der foretages foreløbig afregning med bestillerne samtidigt med årets sidste aconto-rate, ville den forhøjede kassekredit blive overtrukket medio december. Trafikselskaberne har primo oktober modtaget kompensation fra staten for følgerne af covid-19 i januar og februar 2022, hvorefter covid-19 ophørte som pandemi, og dermed lukkede muligheden for yderligere kompensation. Trafikselskaberne, KL og Danske Regioner har i efteråret opretholdt dialog med staten i et forsøg på at opnå kompensation for en længere periode af 2022, hvor der stadig var udgifter til supplerende rengøring og manglende

passagerindtægter. Staten har siden givet tilsagn om yderligere 125 mio. kr. til deling mellem trafikskaberne, og Midttrafiks andel heraf er 27,5 mio. kr. Beløbet er endnu ikke kommet til udbetaling.

På baggrund af de nuværende kendte forudsætninger om primært udviklingen i brændstofindeks i forhold til afregning af vognmænd, kan nedenstående fremskrivning af likviditetsbehovet opstilles for resten af 2022. I samarbejde med Midttrafiks bank, er det vurderet at være mest optimalt at opretholde det nuværende likviditetsdepot, og fremskaffe fornøden likviditet til dagligt cashflow via repo-forretninger og udnyttelse af den forhøjede kassekredit. Midttrafik har i sommeren og efteråret desuden sikret sig likviditet via forudbetalinger af aconto-rater fra de store bybuskommuner.

Indlånsrenten er igen positiv, og dermed betales der også renter ved en repo-forretning samt ved udnyttelse af kassekrediten. Dagligt cashflow forsøges administreret med mindst mulige anvendelse af kassekrediten.

Opkrævningen af foreløbig byrdefordeling for 2022 samtidigt med årets sidste aconto-rate vurderes at sikre likviditeten resten af 2022.







**midttrafik**

4. NOVEMBER 2022

**FORVENTET REGNSKAB 2 - 2022**  
BILAG 2 - BYRDEFORDELING PR. OMRÅDE

## INDHOLD

Byrdefordeling – Ejerkredsen .....	2
Byrdefordeling – Busdrift Indtægter .....	3
Byrdefordeling – Busdrift Operatørudgifter .....	3
Byrdefordeling – Busdrift Øvrige .....	5
Byrdefordeling – Flextrafik .....	5
Byrdefordeling – Letbanen .....	6
Byrdefordeling – Togdrift .....	6
Byrdefordeling – Øvrige fællesudgifter .....	7

## BYRDEFORDELING – EJERKREDSSEN

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over Byrdefordelingen for FR2 2022:

**Tabel 1. Byrdefordeling**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Foreløbig afregning
Favrskov	27,7	26,5	29,8	-0,1	29,4	-0,2	29,7	29,2	2,7	1,6
Hedensted	8,9	8,3	10,2	-0,3	10,1	-0,2	9,9	9,9	1,6	1,0
Herning	52,4	50,1	55,0	-1,7	55,2	-1,0	53,4	54,2	4,1	1,8
Holstebro	21,2	19,9	21,4	-0,5	21,5	-0,4	20,8	21,2	1,2	0,7
Horsens	59,3	57,2	65,8	-3,4	65,5	-1,5	62,4	64,0	6,8	4,3
Ikast-Brande	16,7	16,9	18,5	-0,0	18,5	-0,0	18,5	18,5	1,6	0,8
Lemvig	10,5	10,6	11,9	-	11,8	-	11,9	11,8	1,2	0,7
Norddjurs	28,4	30,1	32,5	-0,3	32,7	-0,2	32,2	32,5	2,4	0,9
Odder	10,2	9,7	10,7	-0,2	10,8	-0,2	10,5	10,7	1,0	0,5
Randers	92,7	85,3	104,3	-4,4	104,9	-2,3	99,9	102,6	17,3	6,6
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	29,5	-0,0	30,0	-0,3	29,5	29,7	3,3	0,8
Silkeborg	54,7	47,5	62,3	-3,3	63,2	-1,7	59,0	61,6	14,1	7,0
Skanderborg	32,0	28,8	32,0	-0,6	32,3	-0,6	31,4	31,7	2,9	1,4
Skive	38,1	37,0	40,3	-1,0	41,6	-0,6	39,4	41,0	4,0	2,5
Struer	6,0	5,7	5,8	-0,0	6,0	-0,0	5,8	5,9	0,2	0,0
Syddjurs	24,1	24,2	27,8	-0,7	28,1	-0,4	27,1	27,7	3,5	2,5
Viborg	47,8	44,7	50,2	-2,0	51,2	-1,3	48,2	49,8	5,1	3,1
Aarhus	429,9	338,7	412,3	-47,8	414,0	-23,1	364,5	390,9	52,1	34,4
Region Midtjylland	673,4	569,8	690,0	-40,8	687,2	-24,5	649,2	662,7	92,9	59,5
Staten	39,7	-	8,9	-9,7	10,0	-10,0	-0,8	-	-	-
Trafikskaber og øvrige	272,3	292,8	292,8	-	331,0	-	292,8	331,0	38,2	29,8
<b>Byrdefordeling</b>	<b>1.972,8</b>	<b>1.730,1</b>	<b>2.012,1</b>	<b>-117,0</b>	<b>2.055,1</b>	<b>-68,8</b>	<b>1.895,1</b>	<b>1.986,3</b>	<b>256,2</b>	<b>160,0</b>

Resultat til efterregulering er i FR2 på 160 mio. kr. og afregnes med bestillerne sammen med aconto-raten for december. Den endelig efterregulering for 2022 afregnes efter godkendelse af årsregnskab 2022.

## BYRDEFORDELING – BUSDRIFT INDTÆGTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Busindtægter:

**Tabel 2. Byrdefordeling - Busdrift - Indtægter**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	-1,0	-2,5	-2,4	-0,1	-2,3	-0,2	-2,5	-2,5	0,0
Hedensted	-2,2	-3,2	-2,9	-0,3	-3,0	-0,2	-3,2	-3,2	-0,0
Herning	-9,0	-12,7	-11,0	-1,7	-11,2	-1,0	-12,7	-12,2	0,5
Holstebro	-3,9	-4,6	-4,1	-0,5	-4,1	-0,4	-4,6	-4,5	0,1
Horsens	-14,3	-19,6	-16,1	-3,4	-16,5	-1,5	-19,6	-18,0	1,6
Ikast-Brande	-0,0	-0,1	-0,1	-0,0	-0,1	-0,0	-0,1	-0,1	0,0
Lemvig	-0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Norddjurs	-1,7	-2,6	-2,2	-0,3	-2,3	-0,2	-2,6	-2,5	0,1
Odder	-1,1	-2,1	-1,9	-0,2	-1,9	-0,2	-2,1	-2,1	0,0
Randers	-21,0	-29,7	-25,2	-4,4	-25,9	-2,3	-29,6	-28,2	1,4
Ringkøbing-Skjern	-2,9	-4,5	-4,5	-0,0	-4,2	-0,3	-4,5	-4,5	-0,0
Silkeborg	-15,2	-21,5	-18,2	-3,3	-18,4	-1,7	-21,5	-20,1	1,4
Skanderborg	-4,2	-7,5	-6,9	-0,6	-6,9	-0,6	-7,5	-7,5	-0,0
Skive	-5,5	-7,9	-7,0	-1,0	-7,0	-0,6	-7,9	-7,7	0,3
Struer	-0,7	-1,0	-1,0	-0,0	-0,9	-0,0	-1,0	-1,0	-
Syddjurs	-4,0	-5,5	-4,7	-0,7	-4,8	-0,4	-5,5	-5,2	0,3
Viborg	-12,2	-16,4	-14,4	-2,0	-14,4	-1,3	-16,4	-15,8	0,6
Aarhus	-186,0	-260,4	-220,6	-39,8	-227,8	-20,5	-260,4	-248,3	12,1
Region Midtjylland	-174,9	-259,2	-229,1	-30,0	-229,4	-21,3	-259,1	-250,7	8,5
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>-459,8</b>	<b>-660,8</b>	<b>-572,2</b>	<b>-88,4</b>	<b>-581,1</b>	<b>-53,0</b>	<b>-660,6</b>	<b>-634,1</b>	<b>26,7</b>

## BYRDEFORDELING – BUSDRIFT OPERATØRUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Operatørudgifter:

**Tabel 3. Byrdefordeling - Busdrift - Operatørudgifter**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	16,0	17,2	18,0	-	18,3	-	18,0	18,3	1,2
Hedensted	7,6	8,0	8,4	-	8,5	-	8,4	8,5	0,5
Herning	53,7	54,5	57,3	-	57,5	-	57,3	57,5	3,0
Holstebro	19,3	18,7	19,0	-	19,2	-	19,0	19,2	0,5
Horsens	61,2	63,2	67,0	-	67,7	-	67,0	67,7	4,5
Ikast-Brande	14,6	14,9	16,1	-	16,2	-	16,1	16,2	1,2
Lemvig	8,4	8,6	9,2	-	9,3	-	9,2	9,3	0,7
Norddjurs	24,5	25,9	27,2	-	27,9	-	27,2	27,9	2,0
Odder	9,7	9,3	9,6	-	9,8	-	9,6	9,8	0,6
Randers	95,2	95,1	108,4	-	109,7	-	108,4	109,7	14,6
Ringkøbing-Skjern	25,5	26,2	29,7	-	29,8	-	29,7	29,8	3,6
Silkeborg	56,1	54,8	65,2	-	66,8	-	65,2	66,8	12,0
Skanderborg	29,9	30,0	31,4	-	31,6	-	31,4	31,6	1,6
Skive	29,5	29,8	31,3	-	31,5	-	31,3	31,5	1,6
Struer	5,2	5,3	5,3	-	5,3	-	5,3	5,3	0,0
Syddjurs	22,0	22,8	24,4	-	24,8	-	24,4	24,8	2,0
Viborg	52,4	53,9	56,3	-	56,6	-	56,3	56,6	2,7
Aarhus	433,1	415,6	439,0	-	450,8	-	439,0	450,8	35,3
Region Midtjylland	432,3	421,5	477,7	-	482,5	-	477,7	482,5	61,0
Staten	12,3	-	5,2	-5,2	5,0	-5,0	-	-	-
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>1.408,4</b>	<b>1.375,3</b>	<b>1.505,7</b>	<b>-5,2</b>	<b>1.528,9</b>	<b>-5,0</b>	<b>1.500,5</b>	<b>1.523,9</b>	<b>148,6</b>

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer:

**Tabel 3.1 Køreplantimer Busdrift**

	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	21.736	21.997	22.157	-	22.275	-	22.157	22.275	278
Hedensted	10.281	10.321	10.197	-	10.486	-	10.197	10.486	165
Herning	68.371	68.293	68.639	-	67.848	-	68.639	67.848	445
Holstebro	28.983	28.965	27.467	-	27.464	-	27.467	27.464	1.501
Horsens	82.991	83.162	83.523	-	84.913	-	83.523	84.913	1.750
Ikast-Brande	21.104	21.359	21.442	-	21.293	-	21.442	21.293	65
Lemvig	10.099	10.234	10.289	-	10.296	-	10.289	10.296	62
Norddjurs	29.587	29.372	30.348	-	30.836	-	30.348	30.836	1.464
Odder	10.199	10.063	9.986	-	10.497	-	9.986	10.497	434
Randers	122.876	123.026	122.546	-	123.535	-	122.546	123.535	509
Ringkøbing-Skjern	31.721	31.520	32.188	-	32.230	-	32.188	32.230	709
Silkeborg	79.525	77.349	77.523	-	78.159	-	77.523	78.159	810
Skanderborg	32.704	31.501	30.221	-	31.490	-	30.221	31.490	11
Skive	39.619	39.644	39.912	-	40.829	-	39.912	40.829	1.184
Struer	9.128	8.971	8.542	-	8.545	-	8.542	8.545	426
Syddjurs	27.888	27.973	28.156	-	28.287	-	28.156	28.287	314
Viborg	75.968	75.772	75.205	-	75.542	-	75.205	75.542	230
Aarhus	544.916	545.258	545.628	-	548.390	-	545.628	548.390	3.133
Region Midtjylland	606.774	602.428	606.884	-	585.075	-	606.884	585.075	17.354
<b>Køreplantimer</b>	<b>1.854.470</b>	<b>1.847.211</b>	<b>1.850.855</b>	-	<b>1.837.990</b>	-	<b>1.850.855</b>	<b>1.837.990</b>	- <b>9.221</b>

## BYRDEFORDELING – BUSDRIFT ØVRIGE

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige driftsudgifter:

Tabel 4. Byrdefordeling - Busdrift - Øvrige driftsudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	0,3	0,2	0,2	-	0,2	-	0,2	0,2	-0,0
Hedensted	0,5	0,4	0,4	-	0,3	-	0,4	0,3	-0,1
Herning	1,6	1,9	1,8	-	1,6	-	1,8	1,6	-0,3
Holstebro	1,0	0,9	0,9	-	0,8	-	0,9	0,8	-0,1
Horsens	2,0	2,5	2,2	-	2,0	-	2,2	2,0	-0,5
Ikast-Brande	0,2	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-0,0
Lemvig	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Norddjurs	0,2	0,3	0,3	-	0,3	-	0,3	0,3	-0,1
Odder	-0,7	0,2	0,2	-	0,2	-	0,2	0,2	-0,0
Randers	4,1	4,7	4,4	-	4,1	-	4,4	4,1	-0,6
Ringkøbing-Skjern	1,2	0,8	0,7	-	0,7	-	0,7	0,7	-0,1
Silkeborg	2,4	2,6	2,4	-	2,1	-	2,4	2,1	-0,4
Skanderborg	0,8	0,7	0,7	-	0,6	-	0,7	0,6	-0,1
Skive	1,4	1,2	1,2	-	1,0	-	1,2	1,0	-0,2
Struer	0,3	0,2	0,2	-	0,2	-	0,2	0,2	-0,0
Syddjurs	0,6	0,7	0,7	-	0,6	-	0,7	0,6	-0,1
Viborg	3,5	3,1	2,9	-	2,7	-	2,9	2,7	-0,4
Aarhus	29,1	31,9	31,5	-	30,7	-	31,5	30,7	-1,2
Region Midtjylland	27,7	30,6	29,7	-	27,5	-	29,7	27,5	-3,1
Staten	6,1	-	1,9	-1,9	2,0	-2,0	-	-	-
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>82,2</b>	<b>83,1</b>	<b>82,2</b>	<b>-1,9</b>	<b>77,6</b>	<b>-2,0</b>	<b>80,3</b>	<b>75,6</b>	<b>-7,4</b>

## BYRDEFORDELING – FLEXTRAFIK

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Flextrafik:

Tabel 5. Byrdefordeling - Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	10,3	9,5	11,8	-	11,0	-	11,8	11,0	1,5
Hedensted	3,0	2,9	4,1	-	4,0	-	4,1	4,0	1,1
Herning	2,0	2,2	2,6	-	2,8	-	2,6	2,8	0,6
Holstebro	2,7	2,7	3,3	-	3,4	-	3,3	3,4	0,6
Horsens	5,0	5,5	6,9	-	6,5	-	6,9	6,5	1,0
Ikast-Brande	1,1	1,2	1,5	-	1,4	-	1,5	1,4	0,3
Lemvig	1,4	1,4	2,0	-	1,8	-	2,0	1,8	0,5
Norddjurs	3,8	5,0	5,8	-	5,4	-	5,8	5,4	0,4
Odder	1,0	1,0	1,5	-	1,4	-	1,5	1,4	0,4
Randers	6,5	7,2	8,5	-	8,7	-	8,5	8,7	1,5
Ringkøbing-Skjern	2,3	3,3	3,1	-	3,2	-	3,1	3,2	-0,1
Silkeborg	5,0	5,4	6,6	-	6,4	-	6,6	6,4	1,0
Skanderborg	3,1	3,1	4,2	-	4,4	-	4,2	4,4	1,3
Skive	9,9	11,0	11,9	-	13,2	-	11,9	13,2	2,2
Struer	0,8	0,8	1,0	-	1,1	-	1,0	1,1	0,3
Syddjurs	3,9	4,5	5,9	-	5,8	-	5,9	5,8	1,3
Viborg	3,4	3,1	4,2	-	5,0	-	4,2	5,0	1,9
Aarhus	16,6	19,5	21,9	-	22,9	-	21,9	22,9	3,4
Region Midtjylland	140,6	140,4	154,9	-	160,1	-	154,9	160,1	19,8
Staten	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafikskelskaber og øvrige	271,8	292,1	292,2	-	330,4	-	292,2	330,4	38,2
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>496,8</b>	<b>521,8</b>	<b>553,9</b>	<b>-</b>	<b>598,9</b>	<b>-</b>	<b>553,9</b>	<b>598,9</b>	<b>77,1</b>

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

**Tabel 5.1 Antal ture - Flextrafik**

	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	55.593	58.870	62.900	-	58.400	-	62.900	58.400	470
Hedensted	20.436	24.100	25.700	-	24.900	-	25.700	24.900	800
Herning	7.255	9.600	8.400	-	8.200	-	8.400	8.200	1.400
Holstebro	14.686	18.200	16.300	-	15.700	-	16.300	15.700	2.500
Horsens	32.011	40.600	39.200	-	36.000	-	39.200	36.000	4.600
Ikast-Brande	7.457	8.900	8.600	-	8.200	-	8.600	8.200	700
Lemvig	7.643	8.900	9.600	-	8.400	-	9.600	8.400	500
Norddjurs	26.126	40.360	33.200	-	31.500	-	33.200	31.500	8.860
Odder	5.499	6.300	7.000	-	6.600	-	7.000	6.600	300
Randers	36.405	43.100	46.200	-	44.200	-	46.200	44.200	1.100
Ringkøbing-Skjern	15.214	23.100	16.500	-	15.900	-	16.500	15.900	7.200
Silkeborg	32.712	39.800	38.100	-	35.200	-	38.100	35.200	4.600
Skanderborg	25.449	30.400	31.400	-	30.800	-	31.400	30.800	400
Skive	52.930	68.900	66.300	-	60.500	-	66.300	60.500	8.400
Struer	4.846	5.800	5.000	-	4.700	-	5.000	4.700	1.100
Syddjurs	24.440	31.100	29.900	-	28.300	-	29.900	28.300	2.800
Viborg	16.652	18.500	18.700	-	19.800	-	18.700	19.800	1.300
Aarhus	102.302	126.500	124.700	-	124.100	-	124.700	124.100	2.400
Region Midtjylland	414.523	440.000	421.000	-	427.200	-	421.000	427.200	12.800
Trafikskaber og øvrige	1.148.169	1.897.000	1.202.970	-	1.202.970	-	1.202.970	1.202.970	694.030
<b>Antal ture</b>	<b>2.050.348</b>	<b>2.940.030</b>	<b>2.211.670</b>	<b>-</b>	<b>2.191.570</b>	<b>-</b>	<b>2.211.670</b>	<b>2.191.570</b>	<b>748.460</b>

## BYRDEFORDELING – LETBANEN

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Letbanen:

**Tabel 6. Byrdefordeling - Letbanedrift**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Norddjurs	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Odder	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Randers	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Silkeborg	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Skanderborg	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Syddjurs	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-
Aarhus	92,4	83,9	92,4	-8,0	90,3	-3,1	84,4	87,2	3,3
Region Midtjylland	124,1	115,9	124,2	-8,0	122,3	-3,1	116,2	119,2	3,2
Staten	2,3	-	-	-0,8	1,2	-1,2	-0,8	-	-
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>219,0</b>	<b>200,2</b>	<b>216,9</b>	<b>-16,8</b>	<b>214,1</b>	<b>-7,4</b>	<b>200,1</b>	<b>206,7</b>	<b>6,5</b>

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer:

**Tabel 6.1 Køreplantimer Letbanen**

	R2021	B2022
Aarhus	39.019	39.019
Region Midtjylland	39.019	39.019
<b>Køreplantimer</b>	<b>78.038</b>	<b>78.038</b>

FR1 2022	FR2 2022	Afvigelse
39.019	39.019	-
39.019	39.019	-
<b>78.038</b>	<b>78.038</b>	<b>-</b>

## BYRDEFORDELING – TOGDRIFT

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen for Tog:

**Tabel 7. Byrdefordeling - Togdrift**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Region Midtjylland	56,6	53,9	64,5	-2,8	53,7	-0,2	61,7	53,5	-0,4
Staten	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>56,8</b>	<b>53,9</b>	<b>64,5</b>	<b>-2,8</b>	<b>53,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>61,7</b>	<b>53,5</b>	<b>-0,4</b>

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer:

**Tabel 7.1 Køreplantimer Togdrift**

	R2021	B2022
Region Midtjylland	17.526	17.526
<b>Køreplantimer</b>	<b>17.526</b>	<b>17.526</b>

FR1 2022	FR2 2022	Afvigelse
17.526	17.526	-
<b>17.526</b>	<b>17.526</b>	<b>-</b>

## BYRDEFORDELING – ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige fællesudgifter:

**Tabel 8. Byrdefordeling - Øvrige fællesudgifter**

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	2,0	2,1	2,1	-	2,2	-	2,1	2,2	0,1
Hedensted	1,6	1,7	1,7	-	1,7	-	1,7	1,7	0,0
Herning	4,2	4,2	4,4	-	4,5	-	4,4	4,5	0,3
Holstebro	2,5	2,6	2,6	-	2,7	-	2,6	2,7	0,1
Horsens	6,4	6,6	6,8	-	6,9	-	6,8	6,9	0,3
Norddjurs	2,6	2,5	2,4	-	2,5	-	2,4	2,5	-0,1
Odder	1,2	1,2	1,2	-	1,2	-	1,2	1,2	0,0
Randers	8,5	8,8	9,0	-	9,1	-	9,0	9,1	0,4
Ringkøbing-Skjern	2,5	2,4	2,4	-	2,4	-	2,4	2,4	-0,0
Silkeborg	6,4	6,2	6,3	-	6,3	-	6,3	6,3	0,1
Skanderborg	2,9	2,9	2,9	-	3,0	-	2,9	3,0	0,1
Skive	3,6	3,6	3,7	-	3,7	-	3,7	3,7	0,1
Struer	0,8	0,8	0,8	-	0,8	-	0,8	0,8	0,0
Syddjurs	2,4	2,4	2,4	-	2,4	-	2,4	2,4	0,0
Viborg	5,6	5,6	5,7	-	5,8	-	5,7	5,8	0,2
Aarhus	44,8	48,2	48,0	-	47,1	0,4	48,0	47,5	-0,6
Region Midtjylland	52,6	52,4	53,9	-	56,1	0,1	53,9	56,3	3,8
Staten	16,3	-	1,8	-1,8	1,8	-1,8	-	-	-
Ikast-Brande	1,4	1,4	1,4	-	1,5	-	1,4	1,5	0,1
Lemvig	0,6	0,6	0,7	-	0,7	-	0,7	0,7	0,0
Trafikskelskaber og øvrige	0,6	0,6	0,6	-	0,6	-	0,6	0,6	-0,0
<b>Tilskudsbehov</b>	<b>169,3</b>	<b>156,7</b>	<b>161,0</b>	<b>-1,8</b>	<b>163,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>159,2</b>	<b>161,7</b>	<b>5,1</b>





**midttrafik**

4. NOVEMBER 2022

**FORVENTET REGNSKAB 2 - 2022**  
BILAG 3 - OPSUMMERING PR. BESTILLER

## INDHOLD

Bestilleroverblik .....	2
Favrskov Kommune .....	3
Hedensted Kommune .....	3
Herning Kommune.....	3
Holstebro Kommune .....	4
Horsens Kommune .....	4
Ikast-Brande Kommune .....	4
Lemvig Kommune.....	5
Norddjurs Kommune .....	5
Odder Kommune .....	5
Randers Kommune .....	6
Ringkøbing-Skjern Kommune.....	6
Silkeborg Kommune.....	6
Skanderborg Kommune.....	7
Skive Kommune .....	7
Struer Kommune .....	7
Syddjurs Kommune .....	8
Viborg Kommune.....	8
Aarhus Kommune .....	9
Region Midtjylland .....	9

## BESTILLEROVERBLIK

Nedenfor vises et overblik over FR2 for 2022 for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller.

Tabel 1. Byrdefordeling

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 Inkl. komp.	FR1 2022	FR1 Komp.	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 Inkl. komp.	FR2 2022 Inkl. komp.	Afvigelse Inkl. komp.	Efterregulering (foreløbig)
Favrskov	27,7	26,5	29,8	-0,1	29,4	-0,2	29,7	29,2	2,7	1,6
Hedensted	8,9	8,3	10,2	-0,3	10,1	-0,2	9,9	9,9	1,6	1,0
Herning	52,4	50,1	55,0	-1,7	55,2	-1,0	53,4	54,2	4,1	1,8
Holstebro	21,2	19,9	21,4	-0,5	21,5	-0,4	20,8	21,2	1,2	0,7
Horsens	59,3	57,2	65,8	-3,4	65,5	-1,5	62,4	64,0	6,8	4,3
Ikast-Brande	16,7	16,9	18,5	-0,0	18,5	-0,0	18,5	18,5	1,6	0,8
Lemvig	10,5	10,6	11,9	-	11,8	-	11,9	11,8	1,2	0,7
Norddjurs	28,4	30,1	32,5	-0,3	32,7	-0,2	32,2	32,5	2,4	0,9
Odder	10,2	9,7	10,7	-0,2	10,8	-0,2	10,5	10,7	1,0	0,5
Randers	92,7	85,3	104,3	-4,4	104,9	-2,3	99,9	102,6	17,3	6,6
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	29,5	-0,0	30,0	-0,3	29,5	29,7	3,3	0,8
Silkeborg	54,7	47,5	62,3	-3,3	63,2	-1,7	59,0	61,6	14,1	7,0
Skanderborg	32,0	28,8	32,0	-0,6	32,3	-0,6	31,4	31,7	2,9	1,4
Skive	38,1	37,0	40,3	-1,0	41,6	-0,6	39,4	41,0	4,0	2,5
Struer	6,0	5,7	5,8	-0,0	6,0	-0,0	5,8	5,9	0,2	0,0
Syddjurs	24,1	24,2	27,8	-0,7	28,1	-0,4	27,1	27,7	3,5	2,5
Viborg	47,8	44,7	50,2	-2,0	51,2	-1,3	48,2	49,8	5,1	3,1
Aarhus	429,9	338,7	412,3	-47,8	414,0	-23,1	364,5	390,9	52,1	34,4
Region Midtjylland	673,4	569,8	690,0	-40,8	687,2	-24,5	649,2	662,7	92,9	59,5
Staten	39,7	-	8,9	-9,7	10,0	-10,0	-0,8	-	-	-
Trafikelskaber og øvrige	272,3	292,8	292,8	-	331,0	-	292,8	331,0	38,2	29,8
<b>Byrdefordeling</b>	<b>1.972,8</b>	<b>1.730,1</b>	<b>2.012,1</b>	<b>-117,0</b>	<b>2.055,1</b>	<b>-68,8</b>	<b>1.895,1</b>	<b>1.986,3</b>	<b>256,2</b>	<b>160,0</b>

Resultat til efterregulering er i FR2 på 160 mio. kr. og afregnes med bestillerne sammen med aconto-raten for december. Den endelig efterregulering for 2022 afregnes efter godkendelse af årsregnskab 2022.

## FAVRSKOV KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Favrskov	27,7	26,5	1,1	29,4	-0,2	29,7	29,2	2,7	2,4

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Favrskov Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 29,2 mio. kr. Det er 2,7 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt for på 1,1 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om en mindredgift på 0,5 mio. kr., som primært skyldes en nedskrivning af de forventede udgifter til Kommunalkørsel

## HEDENSTED KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Hedensted	8,9	8,3	0,6	10,1	-0,2	9,9	9,9	1,6	1,1

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Hedensted Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 9,9 mio. kr. Det er 1,6 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt for på 0,6 mio. kr.

I forhold til FR1 er der ikke nogen væsentlig afvigelse.

## HERNING KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Herning	52,4	50,1	2,2	55,2	-1,0	53,4	54,2	4,1	5,1

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Herning Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 54,2 mio. kr. Det er 4,1 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. Endelig har der været en underbudgettering på rute 150, hvor der er kørt flere timer end forudsat ved budgetlægningen. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,2 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,8 mio. kr., som primært kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## HOLSTEBRO KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,5	-0,4	20,8	21,2	1,2	1,2

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Holstebro Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 21,2 mio. kr. Det er 1,2 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,5 mio. kr.

Det skal bemærkes at der i det oprindelige budget var indlagt en besparelse i forbindelse med kontraktforlængelse på 1 mio. kr. Denne forventes mere end opfyldt med en ekstra besparelse ud over det forventede på ca. 0,3 mio. kr. Besparelsen er fremkommet ved en større omlægning af bybusnettet, samt nedlæggelse af rute 1023 og 260.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,3 mio. kr., som primært kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## HORSENS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Horsens	59,3	57,2	2,5	65,5	-1,5	62,4	64,0	6,8	6,0

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Horsens Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 64,0 mio. kr. Det er 6,8 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,5 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 1,7 mio. kr., som primært kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## IKAST-BRANDE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	18,5	-0,0	18,5	18,5	1,6	1,4

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Ikast-Brande Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 18,5 mio. kr. Det er 1,6 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,8 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,1 mio. kr.

## LEMVIG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Lemvig	10,5	10,6	0,5	11,8	-	11,9	11,8	1,2	0,9

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Lemvig Kommune forventede regnskab (inkl. statslig kompensation) er på 11,8 mio. kr. Det er 1,2 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,5 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om mindreudgifter på 0,1 mio. kr.

## NORDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Norrdjurs	28,4	30,1	1,5	32,7	-0,2	32,2	32,5	2,4	2,7

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Norrdjurs Kommune forventede regnskab (inkl. statslig kompensation) er på 32,5 mio. kr. Det er 2,4 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,5 mio. kr.

I budgettet for 2022 var indregnet en merudgift på 0,8 mio. kr., til forbedring af den kollektive trafik i kommunen. Denne merudgift er udmøntet primært i form af ca. 1.500 ekstra timer på skoleruterne i kommunen.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,3 mio. kr., som bl.a. kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## ODDER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Odder	10,2	9,7	0,4	10,8	-0,2	10,5	10,7	1,0	1,0

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Odder Kommune forventede regnskab (inkl. statslig kompensation) er på 10,7 mio. kr. Det er 1 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,4 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,2 mio. kr., som primært kan henføres større udgifter til busdrift som følge af stadigt stigende brændstofpriser.

## RANDERS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Randers	92,7	85,3	10,7	104,9	-2,3	99,9	102,6	17,3	14,3
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling									

FR2 for Randers Kommune forventede regnskab (inkl. statslig kompensation) er på 102,6 mio. kr. Det er 17,3 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 10,7 mio. kr.

Desuden er der i 2022 udbetalt 1,6 mio. kr. i kundetilfredshedsbonus, hvor der var budgetteret med 0,7 mio. kr., ligesom der også har været udgifter til merkørsel i forhold til det budgetterede.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 2,6 mio. kr., som bl.a. kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	30,0	-0,3	29,5	29,7	3,3	3,8
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling									

FR2 for Ringkøbing-Skjern Kommune forventede regnskab (inkl. statslig kompensation) er på 29,7 mio. kr. Det er 3,3 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,5 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,2 mio. kr., som primært kan henføres til merudgifter på handicapkørsel.

## SILKEBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	63,2	-1,7	59,0	61,6	14,1	12,8
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling									

FR2 for Silkeborg Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 61,6 mio. kr. Det er 14,1 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 7,1 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 2,6 mio. kr., som bl.a. kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## SKANDERBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	32,3	-0,6	31,4	31,7	2,9	3,9

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Skanderborg Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 31,7 mio. kr. Det er 2,9 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,5 mio. kr.

Desuden skal bemærkes at der i Skanderborg Kommune har været en besparelse på ca. 1.300 timer, hvilket har medført en udgiftsreduktion på omkring 1,1 mio. kr.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,3 mio. kr., som bl.a. kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## SKIVE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Skive	38,1	37,0	1,5	41,6	-0,6	39,4	41,0	4,0	2,7

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Skive Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 41 mio. kr. Det er 4 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,5 mio. kr.

I Skive har der desuden været en lille merudgift på 0,1 mio. kr., som skyldes en mindre forøgelse i køreplantimetallet.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 1,6 mio. kr., som bl.a. kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året samt øgede udgifter til Kommunalkørsel under Flextrafik.

## STRUER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Struer	6,0	5,7	0,2	6,0	-0,0	5,8	5,9	0,2	0,5

\* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

FR2 for Struer Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 5,9 mio. kr. Det er 0,2 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,2 mio. kr.



I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,1 mio. kr.

## SYDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	28,1	-0,4	27,1	27,7	3,5	2,5
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling									

FR2 for Syddjurs Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 27,7 mio. kr. Det er 3,5 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,1 mio. kr.

I Syddjurs Kommune har desuden været en merudgift på 0,3 mio. kr., som følge af en forøgelse på ca. 300 timer på skolebuskørslen sammenlignet med det forventede.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 0,5 mio. kr., som bl.a. kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året.

## VIBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Viborg	47,8	44,7	2,1	51,2	-1,3	48,2	49,8	5,1	5,0
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling									

FR2 for Viborg Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 49,8 mio. kr. Det er 5,1 mio. kr. højere end de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,1 mio. kr.

I Viborg har der desuden været en mindredgift på 0,7 mio. kr., som skyldes en reduktion på ca. 500 køreplantimer i forhold til budgetforudsætningerne. Besparelsen er primært opnået ved nedlæggelse af rute 64 og 740 fra køreplansskiftet 2022.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 1,6 mio. kr., som bl.a. kan henføres til lavere indtægter end forventet, idet der i FR1 var forudsat fuld statslig kompensation for hele året, samt øgede udgifter til handicapkørsel.

## AARHUS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Aarhus	429,9	338,7	17,7	414,0	-23,1	364,5	390,9	52,1	45,3
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling									

FR2 for Aarhus Kommune (inkl. statslig kompensation) er på 390,9 mio. kr. Det er 52,1 mio. kr. over de budgetterede udgifter i det oprindelige budget. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. Endelig er der et betydeligt negativt finansielt afkast for Aarhus Kommune på godt 3 mio. kr. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 17,7 mio. kr.

Dertil kommer mindre ændringer som følge af at skønnet for busudgifter nu tager udgangspunkt i en samlet aftale, der fremadrettet reguleres efter udvikling i el-indekset i stedet for flere forskellige indeks.

Desuden forventes højere udgifter til letbanedrift, som følge af øgede administrationsudgifter i forhold til det budgetterede.

I forhold til FR1 er der tale om en merudgift på 26,3 mio. kr., som primært kan henføres til den manglende statslige kompensation for mistede indtægter på bus og Letbanen. I FR1 var forudsat fuld kompensation for hele året.

## REGION MIDTJYLLAND

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR2 2022	FR2 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	FR2 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Region Midtjylland	673,4	569,8	33,4	687,2	-24,5	649,2	662,7	92,9	56,0
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling									

FR2 for Region Midtjylland (inkl. statslig kompensation) er på 662,7 mio. kr. Det er 92,9 mio. kr. over de budgetterede udgifter. Størstedelen kan henføres til stigende indeks indenfor busdrift og Flextrafik – primært som konsekvens af stigende brændstofpriser. Dertil kommer lavere indtægter, som følge af manglende statslig kompensation for indtægtsnedgang pga. covid-19. Endelig er der et betydeligt negativt finansielt afkast for Regionen på godt 5 mio. kr. I det korrigerede budget var der i forvejen indregnet en indekseffekt på 33,4 mio. kr.

I modsat retning går besparelser på linje 100, som følge af udvidelse af letbanekørsel, mens der har været udvidelser på rute 118.

Desuden forventes lidt højere udgifter til letbanedrift, som følge af øgede administrationsudgifter i forhold til det budgetterede.

I forhold til FR1 er der tale om merudgifter på 13,5 mio. kr., hvilket primært kan henføres til manglende statslig kompensation for mistede indtægter på bus og Letbanen.

## Bilag 4 – Fordeling af Kompensation

Beløb i tusind kr.	<i>Covid-19 effekt i alt</i>	<i>Kompensation (jan+feb)</i>	<i>Ekstra tilskud</i>	<i>Kompensation i alt</i>	<i>Udækket covid-19 effekt</i>
Favrskov	222	143	79	222	0
Hedensted	248	151	97	248	0
Herning	1.492	654	366	1.020	472
Holstebro	531	241	135	376	155
Horsens	3.111	960	537	1.497	1.614
Ikast-Brande	10	4	2	6	4
Lemvig	-	-	-	-	-
Norrdjurs	332	131	73	204	128
Odder	218	110	61	171	47
Randers	3.763	1.501	838	2.339	1.424
Ringkøbing-Skjern	308	159	149	308	-0
Silkeborg	3.091	1.083	606	1.689	1.402
Skanderborg	802	410	229	639	163
Skive	909	415	232	647	262
Struer	49	17	32	49	-0
Syddjurs	714	281	157	438	276
Viborg	1.946	855	478	1.333	613
Aarhus	37.212	14.378	8.769	23.148	14.064
Region Midtjylland	35.224	15.322	9.137	24.459	10.764
Direkte henførbart	10.008	4.485	5.522	10.008	-
<b>I alt</b>	<b>100.190</b>	<b>41.300</b>	<b>27.500</b>	<b>68.800</b>	<b>31.390</b>

Midttrafiks samlede økonomiske konsekvens beløber sig til 100,2 mio. kr. i 2022. Det dækker tabte indtægter, udgifter til rengøring og værnemidler, mundbindskontrol og indstillet kørsel.

Staten yder kompensation for årets første to måneder, hvor Midttrafik har modtaget 41,3 mio. kr. Der er yderligere givet tilsagn om et ekstra tilskud til trafikselskaberne på i alt 125 mio. kr. Midttrafiks andel heraf udgør 27,5 mio. kr. Der er dog endnu ikke lavet aktstykke på det ekstra tilskud. Med udskrivelsen af valget er al aktivitet mellem trafikselskaberne og Transportministeriet sat på hold. Det er derfor usikkert hvorvidt det ekstra tilskud kommer Midttrafik i hænde inden udgangen af 2022.

Tabellen viser bestillerfordeling af covid-19 effekten og kompensation. Til *direkte henførbart* hører de udgifter, der direkte kan henføres som konsekvens af covid-19 og de tiltag, der er fulgt med. Det dækker således merudgifter til rengøring og værnemidler modregnet indstillet kørsel på busdriften. Midttrafiks administration har vurderet, at det mest hensigtsmæssige er, at disse udgifter fuldt dækkes af kompensationen inden resten bruges til at dække indtægtstab for bestillerne.

Midttrafiks bestillere står i 2022 tilbage med en udækket covid-19 effekt på 31,4 mio. kr. Det forudsætter at tilsagnet om de ekstra 27,5 mio. kr. bliver en realitet.

---

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Johanne Seest Hebsgaard, Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne **Bilag 1 – Kundernes møde med den harmoniserede åbne flextrafik**

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

17. oktober 2022

Journalnr.:  
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:  
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:  
dgi@midttrafik.dk

## Den åbne flextrafik efter harmoniseringen

Midttrafiks åbne flextrafik kan som hidtil bruges af alle kunder i modsætning til de ordninger (fx handicapkørsel og patientbefordring), der kræver visitering af en kommune eller regionen.

Den åbne flextrafik har tre serviceniveauer:

- **Flextur:** Et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse. Taksten er som udgangspunkt 7 kr./km, min. 35 kr.
  - En kommune kan have en byzone, hvor kørsel i eller til/fra byzonen er til en højere takst for at undgå konkurrence med den almindelige kollektive trafik. Prisen er 14 kr./km, min. 100 kr.
  - En kommune kan udpege et knudepunkt, hvor kommunen ønsker at gøre det billigere for kunderne at køre til/fra. Her er taksten 3 kr./km, min 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km.
- **Plustur:** Et tilbud om kørsel mellem en adresse og den kollektive trafik, så kunden kan blive kørt den første/sidste del af en tur med kollektiv trafik med flextrafik. Taksten er 3 kr./km, min. 22 kr. Det vil være muligt at bruge rejsehjemmel fra kollektiv trafik.
- **Flexbus:** Et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder i en køreplan, hvor en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den. Taksten er den samme som i kollektiv trafik, og der kan bruges rejsehjemmel fra kollektiv trafik.

## Ændringen for kunderne

I forhold til ordningerne før harmoniseringen vil kunderne helt overordnet opleve disse forbedringer i den åbne flextrafik:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét

sted for at få et overblik over mulighederne med kollektiv trafik inkl. åben flextrafik.

- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bestilles som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

Midttrafik kan give kunderne en bedre information om mulighederne, når der ikke skal tages højde for lokale forhold.

Nuværende bestillingskanaler som telefon, app og hjemmeside fastholdes som supplement. Kunderne vil kunne bestille de tre serviceniveauer på flg. måde:

- Rejseplanen: Flextur, Plustur og Flexbus
- Midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app: Flextur
- Telefonisk henvendelse til Midttrafiks bestillingsmodtagelse: Flextur og Flexbus

Administrationen vil udarbejde markedsføringsmateriale for de tre serviceniveauer, der kan bruges på tværs af hele Midttrafik og lokalt i de kommuner, der ønsker at promovere tilbuddet yderligere. Eksempler herpå præsenteres på bestyrelsesmødet.

Derudover udarbejder administrationen vejledning til kunderne i god tid inden implementeringen af harmoniseringen. Materialet vil blive udarbejdet i samarbejde med bl.a. Tilgængelighedsforum. Vejledningen vil både være skriftlig og i form af små videoer.

## **Rejseplanen**

Den helt store fordel for kunderne ved harmoniseringen er, at Midttrafik får samlet alle tre serviceniveauer inden for den åbne flextrafik på den samme platform, som kunderne bruger til at søge en rejse med bus og tog – nemlig Rejseplanen.

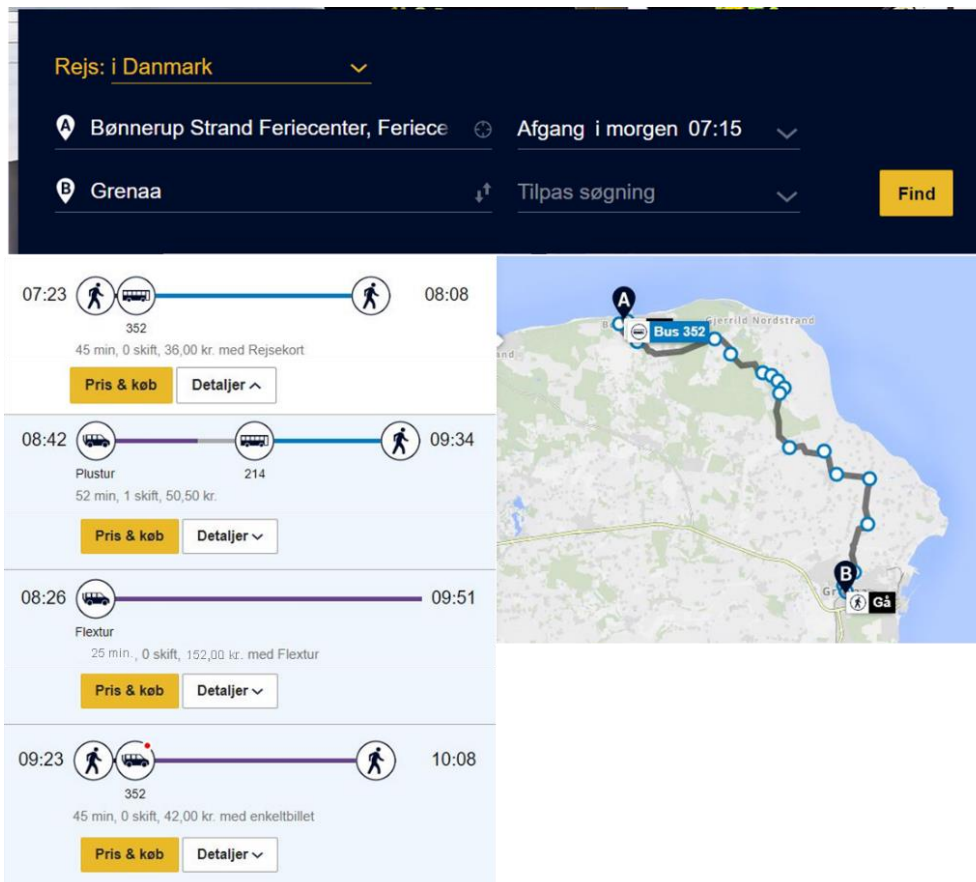
Rejseplanen er en af de mest anvendte websites i Danmark og generelt anerkendt for sin brugervenlighed. 90% af danskerne kender Rejseplanen, og 80% bruger den.



På Rejseplanen vil kunden kunne indtaste, hvor hun skal til og fra samt hvornår. Rejseplanen vil så vise alle de relevante muligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik.




Rejs: i Danmark ▾


A Bønnerup Strand Feriecenter, Feriece ⌚ Afgang i morgen 07:15 ▾



B Grenaa ⬆️ Tilpas søgning ▾ **Find**



07:23   08:08  
352  
45 min, 0 skift, 36,00 kr. med Rejsekort  
**Pris & køb** Detaljer ^

08:42    09:34  
Plustur 214  
52 min, 1 skift, 50,50 kr.  
**Pris & køb** Detaljer ▾

08:26  09:51  
Flextur  
25 min, 0 skift, 152,00 kr. med Flextur  
**Pris & køb** Detaljer ▾

09:23   10:08  
352  
45 min, 0 skift, 42,00 kr. med enkeltbillet  
**Pris & køb** Detaljer ▾

Eksemplet ovenfor er et *manipuleret* søgeresultat fra Midttrafiks område, da vi endnu ikke har Flextur på Rejseplanen.

En kunde har søgt på en rejse fra Bønnerup Strand Feriecenter til Grenaa og får præsenteret fire muligheder

- Bus på en afgang med rute 352 fra nærmeste stoppested
- Plustur fra adressen og hen til bus 214
- Flextur fra adressen hele vejen til Grenaa
- Flexbus på en afgang med rute 352 fra nærmeste stoppested

Kunden kan så vælge det, der passer hende bedst ift. tidspunkt og pris. Ved at trykke på knappen "pris og køb", kan hun købe billet og bestille den del af turen, der køres med åben flextrafik.

Flexbus og Flextur vil fortsat kunne bestilles via telefonen.

Det skal bemærkes til ovenstående eksempel, at kunden naturligvis kun får præsentere relevante muligheder. Der præsenteres således ikke Plustur, hvis kommunen ikke har udpeget knudepunkter til Plustur, hvis den ønskede tur ikke kan fortsættes med kollektiv trafik, eller hvis der er rejsemuligheder med kollektiv trafik på samme tidspunkt og strækning. Tilsvarende vil Flexbus også kun blive vist, når der er relevante afgange med Flexbus.

---

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Johanne Seest Hebsgaard, Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne **Bilag 2 – Et eksempel på mere overskuelig åben flextrafik**

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

5. oktober 2022

Journalnr.:  
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:  
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:  
dgi@midttrafik.dk

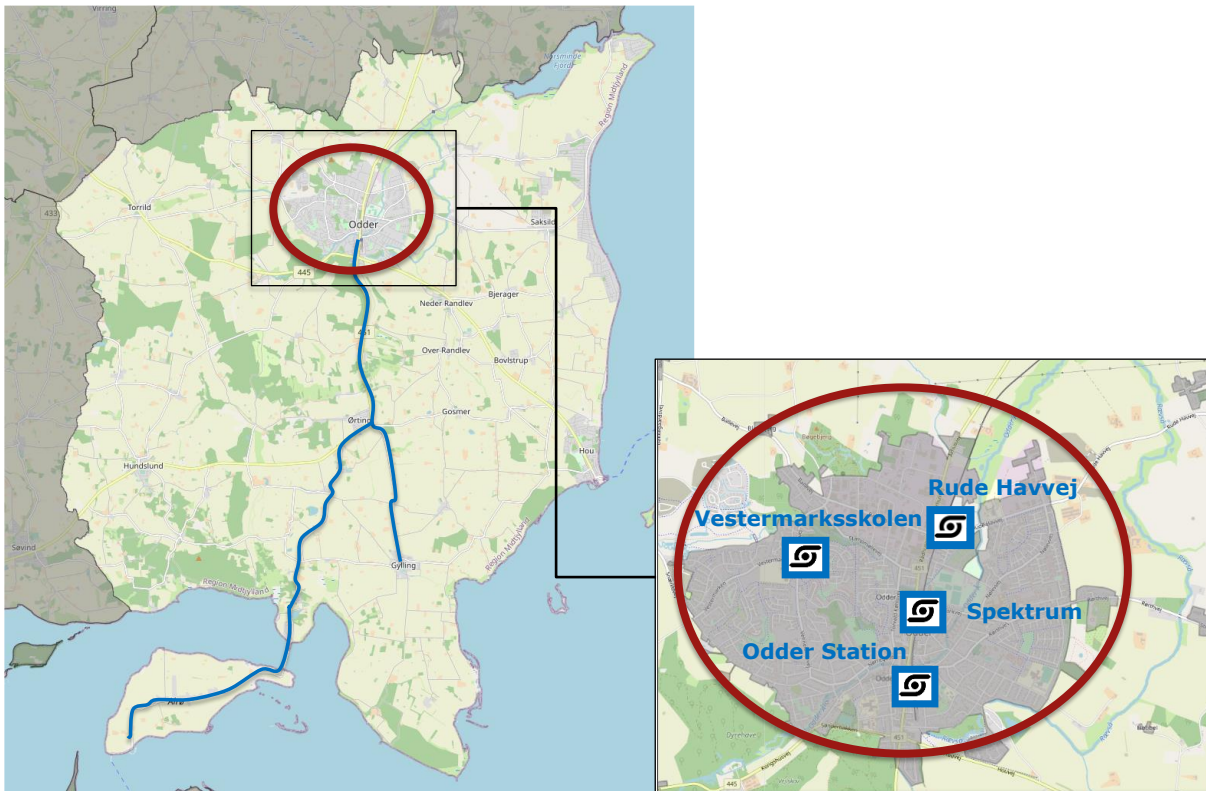
Efter aftale med Odder Kommunes administration vises her et eksempel på, hvordan harmoniseringen vil gøre den åbne flextrafik mere overskuelig for kunderne.

### **Tilbuddet i dag**

Odder Kommune tilbyder i dag:

- Flextur til 4 kr./km, min. 30 kr., med byzone (14 kr./km, min. 70 kr.) og fire knudepunkter (4 kr./km., min 30 kr.).
- Prisaftaler med Horsens og Skanderborg kommuner (samme priser som i Odder), men ikke med Aarhus kommune (derfor 14 kr./km, min. 100 kr.)
- To Flexbus ruter. Derudover Flexbus på udvalgte afgange på andre busruter.





Flextur-knudepunkter i dag – 4 kr./km, min. 30 kr.



Byzone



Flexbus

### Takster i nuværende ordning

	<b>Odder</b>	<b>Skanderborg (prisaftale)</b>	<b>Horsens (pris- aftale)</b>	<b>Alle andre kommuner</b>
Flextur - mellem adresser i oplandet	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flextur mellem opland og knudepunkter i byzone	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	4 kr./km, min. 30 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flextur internt i byzone	14. kr./km, min. 70 kr.		14. kr./km, min. 70 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flextur fra oplandet til selvvalgt adresse i byzone (ikke knudepunkt)	14. kr./km, min. 70 kr.	14. kr./km, min. 70 kr.	14. kr./km, min. 70 kr.	14 kr./km, min 100 kr.
Flexbus	Kollektiv trafiks rejsehjemmel			

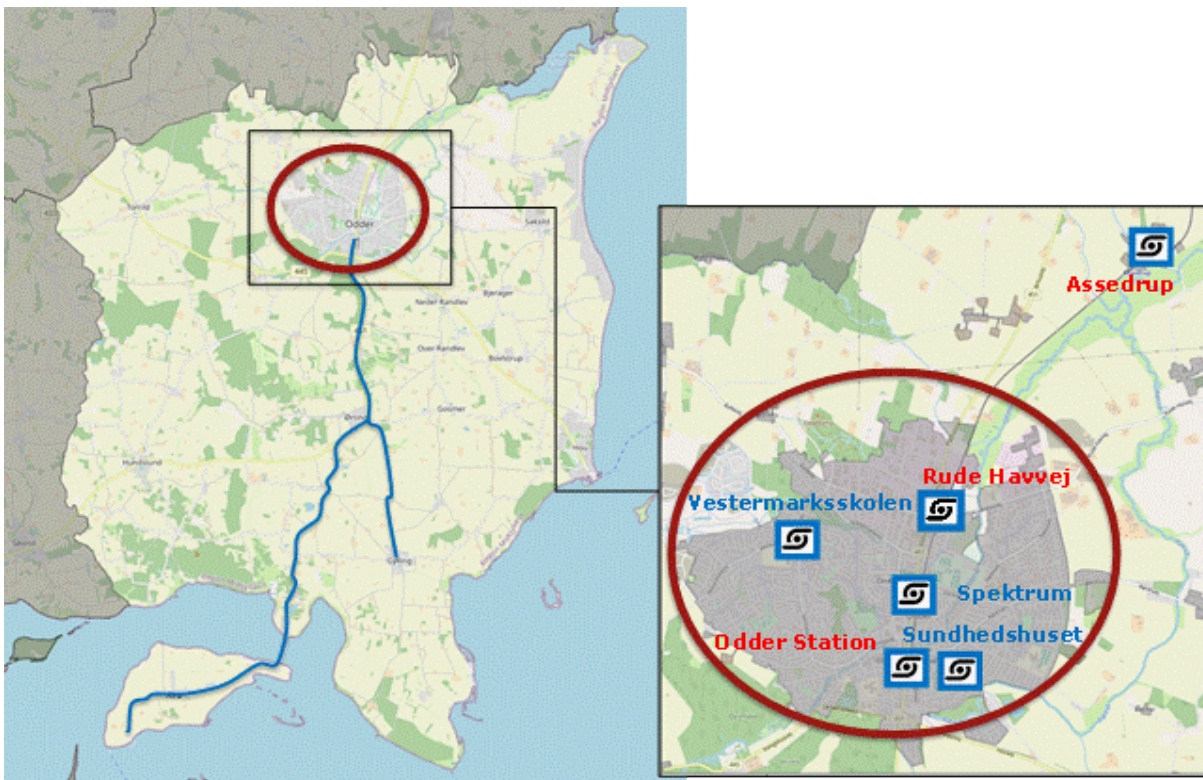
I Horsens Kommune er knudepunkterne: Trafikterminalen, Vitus Berings Plads, Horsens Sygehus og Horsens vaccinationscenter. Der er ikke byzone eller knudepunkter i Skanderborg



## Efter harmoniseringen

Odder Kommune vil have:

- Byzonen opretholdes.
- Flextur til 7 kr./km, min. 35 kr. til alle adresser uden for byzoner i Odder Kommune og alle andre kommuner i Midttrafiks område.
- Man har valgt to yderligere knudepunkter, hvor man kan køre til for 3 kr./km, min 22 kr.
- Der indføres Plustur med tre knudepunkter, hvor man kan skifte til/fra den kollektive trafik.
- Fortsat to Flexbus-ruter og Flexbus på udvalgte afgange på andre busruter.



Flextur-knudepunkter fremover – 3 kr./km, min. 35 kr.

Knudepunkter markeret med rød tekst vil desuden kunne bruges til Plustur., dvs. betaling med kollektiv trafiks rejsehjemmel.



Byzone



Flexbus

## Takster efter harmonisering

<b>Uanset kommune</b>	
Flextur mellem adresser i oplandet	7 kr./km, min. 35 kr.
Flextur mellem opland og knudepunkter	3 kr./km, min. 22 kr. for de første 20 km.
Flextur internt i byzone	14. kr./km, min. 100 kr.
Flextur fra oplandet til selvvalgt adresse i byzone (ikke knudepunkt)	14. kr./km, min. 100 kr.
Plustur	3 kr./km, min. 22 kr. <b>Eller</b> Gyldig rejsehjemmel fra anden kollektiv trafik hvis turen bestilles via Rejseplan i sammenhæng med anden kollektiv trafik.
Flexbus	Kollektiv trafiks rejsehjemmel

---

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Johanne Seest Hebsgaard, Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne **Bilag 3 – Høringssvar fra kommuner, Region Midtjylland og Passagerrådet**

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

4. oktober 2022

Journalnr.:  
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:  
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:  
dgi@midttrafik.dk

Administrationen vedlægger de høringssvar, der er modtaget i forbindelse med den politiske høring med frist 1. juli 2022.

Se resumé af høringssvarene og administrationens kommentarer i Bilag 4.

## **Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland**

### **Høringssvar til Harmonisering af Flextrafikken**

Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brandø, Viborg og Skive kommuner (herfra kaldet kommunesamarbejdet) har modtaget Midttrafiks udkast til Harmonisering af den åbne flextrafik. Kommunesamarbejdet har drøftet forslaget og fundet anledning til at give et fælles høringssvar

I forbindelse med det fælles kommunale høringssvar til Midttrafiks Trafikplan i 2019, efterlyste kommunesamarbejdet en plan for en harmonisering af takstniveauet for flextur på tværs af kommunegrænserne. Det gjorde man, med håbet om at forenkle tilbuddet både administrativt og for passagerer, der rejser over en kommunegrænse.

Kommunesamarbejdet anerkender at den åbne flextrafik kommer til at spille en vigtig rolle i at sikre et kollektivt trafiktilbud i de tyndt befolkede områder.

Det er kommunesamarbejdets opfattelse at så meget af den åbne flextrafik som muligt, skal kunne fremsøges og bestilles via Rejseplanen, så borgerne via én platform kan bestille den samlede rejse og sikre rejsehjemmel inden afrejse.

Høringssvaret dækker følgende punkter, som uddybes og konkretiseres nedenfor:

1. Bekymring om forskellige vilkår for brug af rejsehjemmel
2. Bekymring for en ensretning af det kommunale serviceniveau
3. Får borgerne nemmere ved at forstå og bruge systemet

Ad 1:

Det er kommunesamarbejdets indstilling, at der for den (stadig) forholdsvis store andel af ikke digitale borgere, skal være mulighed for at ringe og bestille en rejse.

Det skaber en bekymring at der fortsat er forskellige vilkår for den rejsehjemmel, der fremadrettet vil kunne bruges indenfor flextrafikken. F.eks. kan Pensionistkort kun bruges i forbindelse med ture til skiftsteder men ikke servicesteder, som det typisk netop er dette kortet bruges til. Det skal være muligt at bruge begge steder. Samtidig er et skifte mellem DSB/Arriva og Midttrafik rejsehjemmel heller ikke en mulighed, hvilket kan det vanskeligt for borgerne at forstå.

Ad 2:

I dag har hver enkel kommune sine egne lokalt tilpassede servicetilbud alt efter hvordan flextrafikken har udviklet sig over årene. Denne fleksibilitet skal konverteres til et samlet ensartet serviceniveau. For nogle borgere betyder det store forandringer for andre næsten ingen. Kommunesamarbejdet er bekymret for, at den kommunale ret til at definere sit eget serviceniveau sættes ud af spil.

Ad 3:

Hvis man kigger på takststrukturen og mulighederne for forskellige løsninger i det fremsendte forslag, så ser kommunesamarbejdet ikke umiddelbart en forenkling af strukturen.

Reduktionen i antallet af tilbud er ikke en forenkling i sig selv. Forenklingen ligger i at priserne bliver ens uanset hvilken kommune man rejser til/fra (medmindre kommunen vælger at stå uden for samarbejdet) samt at rejsehjemlen ensrettes. Strukturen er ikke forenklet og nemmere at kommunikere til borgerne.

Den endelige udrulningsplan for harmoniseringen af den åbne flextrafik bør genovervejes. Et flertal af kommunerne vil skulle etablere hhv. skifte- og servicesteder, et arbejde som også vil involvere andre parter bl.a. ældreråd. Så en fuld udrulning i efteråret 2022 anses ikke for værende realistisk.

Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

**Postadresse:**  
Favrskov Kommune  
Trafik og Veje  
Skovvej 20  
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

[favrskov@favrskov.dk](mailto:favrskov@favrskov.dk)  
[www.favrskov.dk](http://www.favrskov.dk)

## Høringssvar om harmonisering af åbne kørselsordninger i Flextrafik

Favrskov Byråd har behandlet Midttrafiks forslag til harmonisering af åbne kørselsordninger i Midttrafik på byrådsmødet 28. juni 2022.

Overordnet set kan forslaget om harmonisering af Flextrafik betyde en forbedring af det kollektive transporttilbud i Favrskov Kommune. Bedre markedsføring under ét navn og en mere enkel bestillingsprocedure vil kunne få flere til at benytte de åbne kørselsordninger. Det vil skabe bedre mobilitet hos borgerne.

Byrådet ser positivt på, at Favrskov Kommune kan fastlægge, hvor der skal være Byzoner, Servicesteder og Skiftsteder i kommunen. Hermed kan vi sikre både det rette serviceniveau og påvirke de økonomiske konsekvenser. Vi er dog afhængige af, at nabo-kommuner udpeger lokaliteter, som gør det attraktivt for borgerne at benytte Flextrafik på tværs af kommunegrænserne.

Ændringen af kørselsordningerne kan skabe nye kørselsmønstre hos borgene. Det kan gøre Flextrafik til et mere alment kendt og benyttet produkt. Derfor bør der foretages nye økonomiske beregninger med udgangspunkt heri, ligesom det skal tage udgangspunkt i valg af Servicesteder, Skiftsteder og Byzoner.

Flextrafik-produktet stadig er for komplekst for borgerne. Prisen for det nye produkt er stadig svær at gennemskue for borgeren, og placeringen af Servicesteder og Skiftsteder har afgørende betydning for prisfastsættelsen på rejserne.

Når der er fastlagt konkrete forslag til Servicesteder, Skiftsteder og Byzoner, ønsker Favrskov Kommune mulighed for, at forslaget kommer i offentlig høring. Først på dette tidspunkt kan konsekvenserne af omlægningen anskueliggøres for borgerne. Favrskov Kommune foreslår derfor, at Midttrafik udarbejder en tidsplan for implementering af harmoniseringen, der indeholder offentlig høring og endelig politisk vedtagelse.

Venlig hilsen

Lars Storgaard  
*Borgmester*

29. juni 2022

Sagsbehandler:  
Didde Egestad  
Tlf. 89 64 53 18  
[dege@favrskov.dk](mailto:dege@favrskov.dk)

**Personlig henvendelse:**  
Favrskov Kommune  
Teknik og Miljø  
Torvegade 7  
8450 Hammel

Sagsnr.  
EMN-2021-03261

Dokumentnr.  
2543275

Stationsparken 1  
7160 Tørring  
T: 79755000

Lars Oksbjerg  
D: +4579755112  
M: +4524341211  
Mail:  
Lars.Oksbjerg  
@Hedensted.dk  
Sagsnr. 13.05.16-P17-1-21

Midttrafiks bestyrelse

23.5.2022

## **Hedensted Kommunes hørings svar til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik**

Hedensted Kommune har behandlet Midttrafiks reviderede forslag til harmonisering af åbne kørselsordninger i Flextrafik ved kommunalbestyrelsesmøde 29. juni 2022.

Hedensted Kommune tilslutter sig generelt Midttrafiks ønske om at gøre Flextrafik lettere at forstå og anvende, idet Flextrafik er kollektiv trafik, som skal være tilgængeligt for alle. Flextrafik er en væsentlig del af det kollektive trafiktilbud i Hedensted Kommune, især i landdistrikterne.

Overordnet set, vil en harmonisering af Flextrafik-tilbuddene, herunder ét produktnavn, gennemskuelige takster og bestillingsmetoder, samt lokale knudepunkter betyde et bedre produkt for borgerne. Det vil kunne få flere til at bruge de åbne kørselsordninger i Flextrafik og dermed skabe bedre mobilitet.

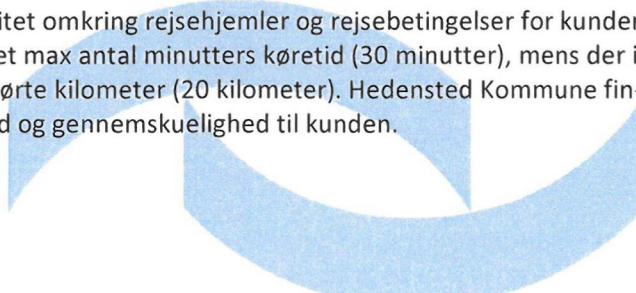
Nærværende forslag indeholder en række bekymringspunkter, som Hedensted Kommune finder modstridende for visionen om at skabe et gennemskueligt og attraktivt produkt til borgerne.

Det er af væsentlig betydning for Hedensted Kommune, at en harmonisering af Flextrafikken er gennemgribende, og at alle åbne kørselsordninger for fremtiden skal bestilles og afregnes på samme måde. Dette for at sikre lettere bestilling, betaling og mulighed for letforståelig kommunikation om produktet – ligesom Midttrafiks Megafon-undersøgelse fra foråret 2021 peger på.

Det er således bekymrende, at ikke alle Flextrafik-produkter får ens bestillings- og betalingsprocedure. Fx kan foreslåede "adresse-til-servicested"-kørsel kan bestilles telefonisk, online eller med app, mens øvrige Flextrafik-produkter bestilles via Rejseplanen.

Det er samtidig bekymrende, at rejsehjemler som periodekort, Ungdomskort, pensionistkort mv. kun kan anvendes, når turen med Flextrafik bestilles som en del af en rejse med kollektiv trafik via Rejseplanen. Ligeledes er det bekymrende, at kun pendlerkort fra Midttrafik – og ikke pendlerkort fra DSB og Arriva – kan anvendes.

Forslaget indeholder generelt stor kompleksitet omkring rejsehjemler og rejsebetingelser for kunden. Eksempelvis kalkuleres i nogle tilfælde med et max antal minutters køretid (30 minutter), mens der i andre tilfælde kalkuleres med et max antal kørte kilometer (20 kilometer). Hedensted Kommune finder ikke, at forslaget her tilbyder ensartethed og gennemskuelighed til kunden.





Hedensted Kommune bemærker desuden, at Midttrafik ønsker at tilføje yderligere begreber til Flextrafikken, som kunder og andre skal forstå og forholde sig til, nemlig "Servicested" og "Skiftested". Dette kan yderligere påvirke formålet om at gøre Flextrafik lettere at forstå og anvende.

Hedensted Kommune bemærker, at der for Flextur lægges op til en prisstigning for kunderne i Hedensted Kommune. Hedensted Kommune finder det derfor ønskeligt med den foreslåede lave takst til/fra knudepunkter i hele kommunen. Dette strider dog tydeligt imod Midttrafiks ønske om ens og genkendelig prissætning for Flextur i hele Midttrafiks område, og kan yderligere påvirke formålet om at gøre Flextrafik lettere at forstå og anvende.

Slutteligt bemærker Hedensted Kommune, at der i forslaget lægges op til, at kunder kan bestille first and last mile-kørsel til/fra et Skiftested (nuværende Plustur) og køre på Midttrafik rejsehjemler i op til 30 minutter, når det sker som en del af en længere rejse. Dette betyder eksempelvis, at man kan ankomme fra Horsens til Hedensted Station og herfra uden merpris vælge en Plustur til Juelsminde, Tørring eller andre steder inden for 30 minutters køretid, fremfor at vælge transport med en ordinær bus. Hedensted Kommune ønsker derfor fortsat en nærmere beskrivelse af, hvornår Plustur kan benyttes.

Det er afgørende for Hedensted Kommune, at ændringer i de åbne kørselsordninger i Flextrafik ikke foretages, førend man administrativt og teknisk er i stand til at forbedre kundeoplevelsen. Det er derfor særdeles bekymrende at læse, at Midttrafiks bestyrelse den 1. april 2022 af FlexDanmark, der driver it-systemerne bag Flextrafikken, er ved at overgå til et nyt system og giver udtryk for, at de derfor ikke ønsker at lave ændringer i det eksisterende system, som harmoniseringen af Flextrafik vil kræve.

Hedensted Kommune anbefaler, at Midttrafik forlænger processen for harmonisering af Flextrafikprodukterne, som minimum indtil it-systemerne er klar til at håndtere den fremlagte bestillingsprocedure. Implementering af harmoniseringen, førend it-systemerne er klar, vil ikke gøre Flextrafikprodukterne lettere at forstå eller bruge for kunderne eller andre.

Samtidig imødeser Hedensted Kommune en klar beskrivelse af, hvordan og hvornår Rejseplanen forventes at kunne løfte bestillings- og markedsføringsopgaven for Flextrafik, samt en konkret beskrivelse af, hvordan den centrale kommunikation om de åbne kørselsordninger fra Midttrafik øges for at udbrede kendskabet.

Med venlig hilsen,



Ole Vind  
Borgmester

/



Steinar Eggen Kristensen  
kommunaldirektør



## Danni Giørtz-Jørgensen

---

**Fra:** Lene Ahle Skoubo <vtbls@herning.dk>  
**Sendt:** 28. juni 2022 10:36  
**Til:** Danni Giørtz-Jørgensen  
**Emne:** Høring ang. harmonisering af Flextrafik

**Kategorier:** TeamShare

Hej Danni

Herning Kommune tilslutter sig som bekendt det fælles høringsvar fra gruppen i KTMV-arbejdet. Derudover vil MIN-udvalget Teknik og Miljø gerne tilføje følgende:

### **Beslutning**

Udkast til fælles høringsvar blev godkendt med følgende tilføjelser:

Herning Kommune vil anerkende arbejdet med harmonisering af Flextrafik.  
Herning Kommune vil desuden anbefale, at der udarbejdes en fordelingsmodel for flexture til og fra supersygehusene i Midttrafiks område.

Med venlig hilsen

Lene Ahle Skoubo

Projektleder kollektiv trafik.  
Teknik og Miljø  
Rådhuset, Torvet 5, 7400 Herning



**Herning**  
Kommune

Teknik og Miljø  
www.herning.dk

E-mail: vtbls@herning.dk  
Direkte tlf.: 9628 8330  
Mobil: 22863467

---

Herning Kommune behandler og gemmer alle dokumenter i alle sager elektronisk. Hvis du vil se de oplysninger, vi har registreret om dig, så kontakt sagsbehandleren af denne sag, som vil hjælpe dig videre. Du kan også læse mere om dine rettigheder og behandling af dine oplysninger her: [herning.dk/digitalisering/dpo-og-databeskyttelse](https://herning.dk/digitalisering/dpo-og-databeskyttelse).

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg

Til Midttrafiks bestyrelse

## Høringssvar til Midttrafiks forslag om harmonisering af Flextrafik

Midttrafik har den 17. november 2021 sendt harmonisering af Flextrafik i politisk høring i kommunerne. Efter ønske fra flere kommuner er høringsfristen blevet forlænget til den 1. juli 2022.

Midttrafik har igangsat en harmonisering af Flextrafik for at forbedre kørselsordningerne og gøre dem mere forståelige for brugerne, da en 360 graders-undersøgelse, foretaget af Megafon på vegne af Midttrafik, viser, at bl.a. mange borgere har svært ved at gennemskue de tre produkter, der består af Flextur, Flexbus og Plustur samt de indbyrdes muligheder i kommunerne. Under projektet har Midttrafik afholdt møder med oplæg for administrationen i kommunerne om forslaget.

På den baggrund har Horsens Kommune udarbejdet et høringssvar til Midttrafik, hvor en række opmærksomhedspunkter og udfordringer er nævnt i forbindelse med forslaget til harmoniseringen af Flextrafik.

I det følgende fremgår Horsens Kommunes bemærkninger samt indvendinger.

Overordnet medgiver Horsens Kommune at tiltaget om harmonisering af Flextrafik er aktuelt at kigge på, da den fleksible kørsel inden for Flextrafik bestående af Flextur, Flexbus og Plustur i fremtiden kan være endnu mere påkrævet. I Midttrafiks forslag lægges der op til, at de nuværende kørselsformer bibeholdes, hvilket sikrer at borgere, der i dag kender ordningerne, ikke skal sætte sig ind i et helt nyt koncept.

Derudover foreslår Midttrafik, at de tre ordninger overgår til ét samlet navn, hvor kørselsordningerne bliver opdelt i serviceniveauer. Hertil ophæves kommunegrænserne inden for Flextrafikken for at sikre en lettere tilgængelighed i brugen af ordningerne.

Derudover foreslår Midttrafik at harmonisere bestillingsmulighederne, så der som udgangspunkt ikke er forskel på bestillingsmetoden ved de forskellige kørselsordninger. Denne betragtning er Horsens Kommune enig i.

For Horsens Kommune er de største ændringer i forslaget de nye prisklasser og indførelse af Plustur, der vil være et nyt tilbud i kommunen.

Det fremgår, at Flexbus ikke indgår i Midttrafiks fremsendte høringsforslag, da denne kørselsordning er uændret. Det følgende omfatter derfor Flextur og Plustur.

## **Udfordringerne og bekymringerne ved harmoniseringen**

Nedenfor fremgår en række punkter, som Horsens Kommune vurderer er en udfordring i harmoniseringen.

- Egenbetaling vil stige for borgere bosat i oplandet, hvilket strider med de ønsker og værdier vi har i Horsens Kommune. Det vil ske som følge af, at taksten på 4 kr. pr. km, min. 30 kr. pr. tur foreslås ændret til 7 kr. pr. km, min. 35 kr. pr. tur.
- Der bør i praksis være en begrænsning i længden af de ture, der køres, da konsekvenserne ellers vil medføre store økonomiske omkostninger for kommunerne. Dette som følge af, at den foreslåede billige takst på 3 kr. pr. km, min. 22 kr. pr. tur med mulighed for benyttelse af busbilletter.
- Risiko for at den almene kollektive trafik udkonkurreres og udhules, hvilket er i strid med de intentioner Horsens Kommune har for en mere miljøvenlig mobilitet. Dette som følge af, at man kan benytte Flextur til den billige takst fra bl.a. knudepunkt til knudepunkt. Endvidere kan det at blive hentet på sin adresse af en Flextur til den billige takst, fremfor at gå til et stoppested i nærheden og benytte bussen, blive afgørende.
- I Horsens Kommune er pensionistkortet i dag overgået til at være gratis. Det vil i praksis betyde, at pensionister, der benytter Flextur og Plustur til den billige takst vil kunne gøre dette gratis og endda køre uden for kommunegrænsen som følge af ophævelse af kommunegrænser i Flextrafikken.
- Det ovenstående betyder ligeledes, at nabokommuner sandsynligvis vil skulle kompenseres for gratis Flextur-kørsel eller Plustur-kørsel i de tilfælde, hvor borgeren bestiller sin tur i en anden kommune, hvis der tages udgangspunkt i Midttrafiks forslag. Det kan derfor medføre store økonomiske omkostninger for Horsens Kommune. At afskaffe pensionistkortet vil gå imod vores politik og vores ambitioner om at understøtte det gode liv for pensionister.

- Horsens Kommune gør opmærksom på, at bestillingen af Flexbus i dag er kompliceret, idet man undervejs skal tilgå flere bestillingssider, herunder rejseplanen og Midttrafiks webshop.
- I forslaget fra Midttrafik fremgår Plustur som adresse til stoppested-kørsel, men det er kommet frem som kørsel mellem adresse og knudepunkt. Horsens Kommune gør opmærksom på, at det er væsentligt, at det fremgår tydeligt, hvad Plustur kan, og hvordan det adskiller sig fra Flextur og Flexbus, således at der bliver en logisk opdeling i de tre kørselsordninger.
- Ud fra Midttrafiks forslag virker Plustur i sit koncept som en blanding mellem Flextur og Flexbus. Ved både Flextur og Plustur er det eksempelvis muligt at køre fra adresse til knudepunkt til den billige takst, hvorfor forskellen på de to kørselsformer smelter sammen, hvormed Flextur i sig selv kan komplementere Plustur.

## **Forslag til harmonisering af Flextrafikken**

Horsens Kommune foreslår, at de tre kørselsordninger kan være opdelt på følgende måde.

### Flextur: kørsel fra adresse til adresse

- Horsens Kommune foreslår, at Flextur bibeholder sit nuværende koncept, ligesom der lægges op til i Midttrafiks forslag. Det er til stor nytte i kommunen, at der er mulighed for kunne vælge et alternativ til den almene kollektive trafik, såfremt en busafgang ikke passer til ens rejse eller der ingen bus kører i nærheden.
- Horsens Kommune foreslår, at turens længde ved den billige takst begrænses til nabokommuner eller, at der estimeres et max for antal km som eksempelvis 30 km. Ture herover vil være til taksten i oplandet (ture i oplandet samt til/fra oplandet til/fra et knudepunkt) eller 14 kr. pr. km, min. 100 kr. pr. tur. (ture internt i de udvalgte byzoner) i hele Region Midtjylland.
- Horsens Kommune foreslår, at der vælges en række billettyper, der kan benyttes ved den billige takst eksempelvis enkeltbilletter, pendlerkort og Ungdomskort, således at ikke alle billettyper kan benyttes som ved Flexbus. Det er eksempelvis en udfordring, at der kan blive mulighed for at køre gratis med Flextur og Plustur for pensionister i Horsens Kommune, selv om dette vil være forbeholdt de ture, hvor der køres til/fra oplandet og til/fra knudepunkter i Horsens by eller andre kommuner.
- Med det ovenstående vil det betyde, at borgere vil kunne benytte Flextur til den billige takst til nærmeste nabokommune eller ved et estimat på eksempelvis max 30 km, og have muligheden for at benytte busbilletter m.fl. som rejsehjemmel af hensyn til antal zoner og forudsætningen for Flextur til den billige takst.

- For ture over 30 km vil prisklassen i stedet være taksten for kørsel i oplandet, hvis turen er til/fra adresser i oplandet eller til/fra oplandet og til/fra et knudepunkt.
- Tilsvarende vil ture ved en valgfri adresse i de udvalgte byzoner eksempelvis fortsat være 14 kr. pr. km, min. 100 kr. pr. tur. Og dette vil gøre sig gældende i hele Region Midtjylland.

## Flexbus: Kørsel fra stoppested til stoppested

- Horsens Kommune foreslår, at Flexbus bibeholder sit nuværende koncept, ligesom der lægges op til i Midttrafiks forslag. I dag fungerer Flexbus som en god løsning, hvor disse ture indgår i køreplanen. Ordningen er særlig gavnlig, når enkelte busafgange har få rejsende. Ligeledes kan en rute udelukkende være bestående af Flexbusafgange, hvilket kan være gavnligt ved oprettelse af nye ruter eller hvor antallet af rejsende er minimalt.
- Horsens Kommune foreslår, at bestillingen af Flexbus bliver mindre kompliceret, idet man undervejs skal tilgå flere bestillingssider, herunder rejseplanen og Midttrafiks webshop.

## Plustur: Kørsel fra adresse til stoppested

- Horsens Kommune foreslår, at Plustur bibeholder sin nuværende position som kombinationsrejse, hvor formålet særligt er at forbinde den enkelte rejse til anden offentlig transport, og hermed omfavne områder i kommunen, som har svær tilgængelig kollektiv trafik.
- Horsens Kommune foreslår, at Plustur har udvalgte stoppesteder valgt af kommunen i samarbejde med Midttrafik, hvor der kan køres til den billige takst 3 kr. pr. km, min. 22 kr. pr. tur. I den forlængelse kan den enkelte kommune selv vælge, hvilke stoppesteder det skal være, og/eller om der ønskes at blive udvalgt et stoppested på eksempelvis stationer. Her er det muligt at benytte anden billettype, og fortsætte sin rejse med den samme billet, såfremt det er muligt at benytte denne af hensyn til antal zoner i den almene kollektive trafik.
- Horsens Kommune foreslår at knudepunkter udelukkende henhører Flextur og ikke Plustur, og at der tages udgangspunkt i stoppesteder ved Plustur. Dette sikre bl.a. brugen af ordningerne, og kan give en bedre forståelse af dem.
- Horsens Kommune foreslår, at de krav der foreligger for knudepunkter ikke gælder for Plustur og stoppesteder. Disse er bl.a. ventefaciliteter på stoppestedet/station, mulighed for parkering af Flextrafik-biler, biler til samkørsel, knudepunktskilt m.v. Dette bidrager til, at Plustur kan blive oprettet alle steder i kommunen, hvor det er nødvendigt. I praksis vil det særligt være landområder,

og her vil der i mange tilfælde ikke være plads til, at der vil skulle oprettes en parkeringsplads til Plustur.

- Horsens Kommune foreslår, at der ved bestilling af Plustur skal angives, hvilken anden offentlig transport man skal benytte videre på sin rejse, for at kunne bestille Plustur. Dette sikre, at Plustur er en kombinationsrejse, og at den ikke benyttes på samme måde som Flextur, hvor du kan vælge at komme direkte til dit rejsemål fra begyndelsen af turen.
- Horsens Kommune foreslår, at der bliver muligt at kontakte Midttrafiks Kundecenter ved bestilling af Plustur, såfremt denne kørselsordning udrulles til alle kommuner. Dette vil bl.a. sikre, at alle borgere vil have mulighed for bestilling af Plustur.

## **Afsluttende bemærkninger**

Horsens Kommune ønsker, at op til to børn bør kunne rejse gratis med i Flextrafikken i følge med en voksen, i lighed med den øvrige kollektive trafik.

Såfremt ændringerne i Flextrafikken bliver en realitet, er Horsens Kommune enig i Midttrafiks betragtninger omkring evaluering af ændringerne i Flextrafikken efter et år. Det skyldes, at de økonomiske konsekvenser fortsat er usikre, og udelukkende giver en indikation af omfanget. I den forbindelse bør Midttrafik tilpasse Flextrafikken, hvis der senere viser sig at opstå udfordringer både økonomisk og i praksis.

Horsens Kommune, den 2. juni 2022.

Rådhusvej 4,  
8700 Horsens

## Danni Giørtz-Jørgensen

---

**Fra:** Pia Andersen <Pia.Andersen@lemvig.dk>  
**Sendt:** 8. juni 2022 13:54  
**Til:** Danni Giørtz-Jørgensen  
**Emne:** Høringssvar vedr. harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik - Lemvig Kommune  
**Vedhæftede filer:** Bilag 5 - Kommunesamarbejdet i Midt - fælleshøringssvar harmonisering af flextrafik.pdf

**Kategorier:** TeamShare

Hej Danni.

### Høringssvar vedr. harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik

Lemvig Kommune tilslutter sig det fælles høringssvar fra Kommunesamarbejdet i Midt. Hertil tilføjes et ønske om mulighed for øgede søgemuligheder på Rejseplanen, så der oplyses den rejse, der er økonomisk mest fordelagtigt ved anvendelse af variable afgang- og tilrejseadresser (skiftested/servicested/selvvalgt adresse).

Med venlig hilsen

**Pia Andersen**  
Kørselskoordinator  
*Bygge- og Erhvervsservice*



**Lemvig Kommune** Telefon: 96631200  
Rådhusgade 2 Direkte: 9663 1151  
DK-7620 Lemvig Mobil:  
www.lemvig.dk Mail: Pia.Andersen@lemvig.dk

**Undgå ventetid**

**Bestil tid i Borgerservice**

Til Midttrafik  
Att. Danni Giørtz-Jørgensen

Afdeling: Vej og ejendom  
Dato: 22.06.2022  
Reference: Rene Meyer  
E-mail: rem@norddjurs.dk

## **Bemærkninger til høring af de åbne kørselsordninger i Flextrafik**

Norddjurs Kommune vil gerne kvittere for høringsmaterialet og har følgende bemærkninger.

Først og fremmest er Norddjurs Kommune positivt stemt over harmoniseringen, som vi forventer vil gøre det væsentligt nemmere for vores borgere at forstå og bruge flextrafikken og give forbedret mobilitet for borgerne.


Vi har været opmærksomme på problematikken omkring mulig parallelkørsel ved "Adresse til Knudepunkt" (nu delt op i Adresse til Skiftested og Adresse til Servicested). Vi er tilfredse med de opstillede kriterier med henblik på at fjerne mulige parallelkørsler

Norddjurs Kommune har allerede den kommende fælles takst på Flextur samt alle 3 tilbud/serviceni-veauer. Men den nye model betyder ændringer, som i langt overvejende grad vil være gavnlige for vores borgere i forhold til forståelse og kommuneoverskridende mobilitet.

Vi har gennem flere år hørt, at de forskellige navne og priser har været genstand for forvirring og frustration hos borgerne. Samtidig har de forskellige ordninger givet begrænsninger for, hvordan man har kunnet bruge tilbuddene på tværs af kommunegrænser, særligt Plustur og Flextur Ung, da vores nabo-kommuner Randers og Syddjurs ikke har haft Plustur. Selvom Syddjurs Kommune også har Flextur Ung, har vores borgere ikke kunnet bruge tilbuddet på tværs af kommunegrænserne. Som vi ser det gør den nye ordning op med disse problematikker.

Flextur Ung afskaffes, men der vil stadig være gode tilbud til de unge med ungdomskort for at foretage gratis rejser med Adresse til Skiftested, samt billig transport til eventuelle Servicesteder, som Norddjurs Kommune opretter, så de unge stadig kan deltage i det sociale liv udenfor skoletiden. Og så behøver de unge ikke mere at skulle oprettes med Flextur Ung hos Norddjurs Kommune.





Siden Djurs Mobilitetsstrategi blev godkendt i 2016 har Djurslandskommunerne arbejdet med at opgradere knudepunkter, letbanestationer og større stoppesteder, som udgangspunkt for attraktive skifte mellem transportformer. I 2020 fik vi et nyt hovednet mellem disse knudepunkter, stationer og stoppesteder med hurtige direkte busser ("letbane på gummihjul") sammen med letbanen. Harmoniseringen af flextrafikken er prikken over i'et i forhold at etablere en attraktiv tilbringertrafik til vores knudepunkter og hovednettet på tværs af kommunegrænserne, og den skaber den sammenhæng i transporten, som var målet med Djurs Mobilitetsstrategi. Borgerne er ligeglade med kommunegrænser, og med den nye ordning skaber vi bedre sammenhæng mellem kommunerne, f.eks. Adresse – Skiftstedskørsel fra Norddjurs til Ryomgård Station eller fra Syddjurs til Trustrup Station. Det kræver selvfølgelig også gode forhold, og kommunerne fortsætter derfor arbejdet med at opgradere knudepunkter, stationer og stoppesteder. Det kan eksempelvis ses i kommunernes ansøgninger til Midttrafiks kvalitetsløftspulje i 2021, som begge kommuner har fået positivt tilsagn om. De støttede projekter vil opgradere faciliteterne på knudepunkterne i Ebeltoft, Ryomgård, Rønde, Auning, Glesborg og Grenaa samt letbanestationerne i Trustrup og Hessel og Plustur-stoppestederne i Ørsted og Ørum. Kommunerne vil ligeledes være opmærksomme på den eksisterende og kommende ansøgningsrunder fra kvalitetsløftspuljen.

Vi bifalder desuden muligheden for at lave særlige Flextrafik-knudepunkter - nu kaldet Skiftsteder og Servicesteder. Vi har foreslået en række steder på det administrative møde med Midttrafik. Heriblandt er begge djurslandskommuner enige om knudepunkter ved uddannelsesbyen ved N.P. Josiassens Vej i Grenaa, samt Aarhus Lufthavn i Syddjurs Kommune. Disse knudepunkter er en god og billig måde at forbedre mobiliteten til de steder, hvor forskellige målgrupper kan være udfordret i at komme frem til af forskellige årsager, f.eks. at bussen ikke kører mere, det tager for lang tid med anden kollektiv trafik, eller der er langt at gå fra f.eks. trafikterminalen i Grenaa.

Vi ser den nye ordning som positiv for hele Djursland, og vi håber, at vores nabokommuner Aarhus og Randers ligeledes vil tage godt imod ændringerne og mulighederne for at de laver Skifte- og Servicesteder i deres byzoner. Her ser vi selvfølgelig meget gerne, at der fortsat er et særligt Flextrafik-stoppested (Servicested) ved Regionshospitalet i Randers til gavn for borgere på Djursland.

Med venlig hilsen

Kommunalbestyrelsen i Norddjurs Kommune

## Danni Giørtz-Jørgensen

---

**Fra:** Gitte Rasmussen <gitte.rasmussen@odder.dk>  
**Sendt:** 12. maj 2022 14:00  
**Til:** Hovedpostkasse Midttrafik; Danni Giørtz-Jørgensen  
**Cc:** Casper Grønberg  
**Emne:** Odder kommune - politisk høring af Midttrafiks oplæg til harmonisering af flextrafikkens åbne kørselsordninger.

**Kategorier:** TeamShare

Til Midttrafik

Kommunalbestyrelsen i Odder Kommune har på møde den 9. maj 2022 drøftet Midttrafiks oplæg til harmonisering af flextrafikkens åbne kørselsordninger.

Kommunalbestyrelsen har besluttet at tage oplægget til efterretning. Samtidig har Kommunalbestyrelsen besluttet, at Odder Kommune, ved indførelse af harmoniseringen, bibeholder eksisterende knudepunkter, samt etablerer et knudepunkt ved Assedrup Station og et knudepunkt ved Sundhedshuset, Odder.

Med venlig hilsen  
Gitte Rasmussen  
Ingeniør

Odder  
Kommune



Teknik & Miljø  
Rådhusgade 3, 8300 Odder  
Tlf. 3084 3477  
EAN nr. 579 0000 408 634

Sikker behandling af personoplysninger er vigtig for Odder kommune  
Læs mere om vores [generelle privatlivsinformation](#)



Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

Randers Kommune  
Veje og Trafik  
Laksetorvet 1  
8900 Randers C

Telefon +45 8915 1515  
Direkte 1655

vejeogtrafik@randers.dk  
www.randers.dk

Dato: 29-06-2022 /Journalnummer: 13.05.16-P00-3-22

## **Høringssvar fra Randers Kommune vedrørende åbne kørselsordninger i Flextrafik**

Miljø- og teknikudvalget i Randers Kommune har behandlet Midttrafiks forslag til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik henholdsvis den 17. maj og 14. juni 2022. Randers Kommune sender hermed politisk høringssvar:

*Randers Kommune anerkender behovet for harmoniseringsprojektet for at sikre en bedre udnyttelse af flextrafikken som en del af den kollektive trafik og større gennemskuelighed for kunderne. Samtidig ser vi også et større behov for at udbrede kendskabet til produkterne. Randers Kommune støtter derfor overordnet op om Midttrafiks harmoniseringsprojekt.*

*Randers Kommune har dog en bekymring for, at løsningen vil blive dyrere for kommunen, hvis vi skal tilbyde borgerne et serviceniveau svarende til det nuværende. Specielt det forhold, der er med forslaget, hvor det bliver muligt med kommunekrydsende flextrafik, som bliver finansieret af kommunerne. I dag betaler Syd- og Norddjurs Kommuner prisen i begge retninger, når deres borgere benytter flextur til Randers Regionshospitalet. Med den nye struktur, skal Randers Kommune betale for kørslen fra Randers og ud af kommunen.*

*Kommuner med større byer og tilbud, fx et hospital, må forventes at tiltrække flere kørsler fra omkringliggende kommuner, end der nødvendigvis er i modsat retning. Randers Kommune foreslår derfor, at Midttrafik undersøger mulighederne for, at det er bopælskommunen, der betaler både ud- og hjemkørsel, når der er tale om kørsel til og fra fx et hospital, hvis hospitalet vælges som et servicested af hensyn til kommunens egne borgere.*

*Randers Kommune ønsker samtidig at opfordre Midttrafik til at indtænke placering af alternative transportformer, eksempelvis elcykler, som et supplement til Flexbusser på udvalgte lokationer i landdistrikterne.*

*Et projekt under 'Gate 21' søger netop nu partnere til et sådan forsøg: [Projekt søger partnere til forsøg med delemobilitet - Gate 21 Porten til grøn vækst](#)*

*Endvidere ønsker Randers Kommune at foreslå, at der opereres med aktive skiftsteder, således at borgere ikke bliver kørt til et skiftested uden busafgange i aften og weekendtimerne.*

Landdistriktsudvalget behandlede den 19. maj 2022 Midttrafiks forslag og supplerer høringsvaret med følgende bemærkning:

*At Midttrafik undersøger, om man kan køre til og fra byzonen til 7 kr. pr. km, hvis man begynder eller slutter turen fra en adresse i landdistriktet.*

Randers Kommune har som et supplement til høringsvaret forelagt forslaget for kommunens Handicapråd og Ældreråd. Svarene fra de to råd er vedlagt Randers kommunes høringsvar som bilag 1 og 2.

Med venlig hilsen

Nana Andersen



Handicaprådet

Byrådssekretariatet og kommunikation

Telefon +45 8915 1515

Sekretær for Handicaprådet

Mikkel Unna-Lindhard

Mikkel.Unna-Lindhard@randers.dk

[www.randers.dk](http://www.randers.dk)

Sendes til Trafikafdelingen, Randers Kommune

17-06-2022 / 00.01.00-G01-102-22

Handicaprådet har på rådets ordinære møde den 15. juni 2022 behandlet sagen "Politisk høring af harmonisering af Midttrafiks Flextrafik" og har følgende bemærkninger:

Handicaprådet bakker op om det gode høringssvar, som ældrerådet i Randers Kommune har udarbejdet. Især pointen omkring fokus på ikke-digitale borgere er vigtig for Handicaprådet, da der også blandt personer med handicap er mange, som er ikke-digitale. Herudover glæder det rådet, at "Adresse-til-adresse"-muligheden bibeholdes, dog kunne rådet ønske sig, at det inkluderede muligheden for hjælp til og fra hoveddør.

Kommunikationen og kundeoplevelsen bør styrkes, således at Flextrafik-konceptet kan forstås af alle, herunder især betalingsmulighederne, som kan være svære at gennemskue. Man bør tænke tilgængelighed ind i hele kommunikationsløsningen, hold det så simpelt og overskueligt som muligt. Det skal være nemt for alle at finde frem til, hvor man finder relevante steder/services i flextrafikken.

Det er glædeligt, at der tænkes mindre i kommunegrænser og mere på rejsen fra A til B.

Handicaprådet har ad anden vej erfaret, at der indføres et fysisk månedskort til pensionister og førtidspensionister. Handicaprådet håber, at dette også indføres til andre ikke-digitale brugere, både generelt og i flextrafikken. Det er langt fra alle personer med handicap, der er (førtids)pensionister.

Handicaprådet håber på involvering, når det skal defineres, hvilke servicesteder og knudepunkter der skal laves i Randers Kommune. Når disse fastlægges, bør det være nemt at finde oplysninger om, hvor disse steder er placeret. Handicaprådet håber, at stederne bliver faste og ikke skifter alt efter tid på døgnet og dag på ugen.

Derudover kunne det være en god idé at kunne anvende sit ledsagerkort i flextrafikken.

Der bør arbejdes mere med QR koder eller andre oplæsningsmuligheder af hensyn til ordblinde og svagtseende. Dette gælder også f.eks. punktskrift på skilte ved stoppesteder. Handicaprådet anbefaler, at man inddrager relevante brugerorganisationer i dette arbejde.

Afslutningsvis vil rådet gerne lægge op til, at der i alle processer tænkes mere på brugervenlighed og overskuelighed.

Med venlig hilsen

Karina Hjorth  
Formand for handicaprådet



Til Midttrafik

Ældrerådet  
Byrådssekretariatet og kommunikation

Telefon +45 8915 1515  
Direkte +45 8915 1905

Camilla.Juul.Nielsen@randers.dk  
www.randers.dk

09-06-2022 / 00.22.04-P35-34-21

## **Ældrerådets høringsvar til Midttrafiks forslag til harmonisering af Flextrafik**

Ældrerådet vil først og fremmest gøre opmærksom på, at materialet forekommer ufyldstgørende i forhold til at skulle indgå i en høringsproces. Det har været problematisk at forstå det fulde omfang af ændringerne, da der fortsat er ubekendte faktorer, som kan spille ind i forhold til det serviceniveau, der tilbydes borgerne i Randers Kommune.

Nogle af de ting, som forekommer uklare er f.eks. hvor der vil være service- og skiftsteder i Randers Kommune og hvor der vil være "byzoner" i Randers Kommune. Disse ting har indvirkning på serviceniveauet, men også på prisen, hvorfor det er nødvendig viden for ældrerådet for at kunne komme med et kvalificeret høringsvar på det samlede forslag om harmoniseringen.

Derudover har ældrerådet følgende bemærkninger:

### **Fokus på de ikke-digitale borgere**

Det ligger ældrerådet meget på sinde, at sørge for at de ikke-digitale borgere får samme muligheder, som de digitale borgere. Der må ikke være borgere, som efterlades med begrænsede eller ingen muligheder når de skal bruge Flextrafik.

Der skal være et telefonnummer, man alternativt kan ringe til - dette skal kunne bruges til bestilling af Flextrafik og eventuelle klager (og ikke kun en digital kontaktformular).

Ældrerådet har svært ved at se, hvordan ikke-digitale borgere kan bestille "Adresse til skiftested", da dette alene kan bestilles på Rejseplanen. Hvis disse borgere bor langt fra et skiftested udelukker det jo mange fra at kunne tage bussen. Dette bør kunne bestilles telefonisk.

### **Ventetider – rejsegaranti**

Midttrafik skal som udgangspunkt leve op til rejsegarantien - hvilket ikke altid sker. Det er f.eks. et problem for brugeren, hvis man har en tid ved lægen, på sygehuset m.m.

### **Betaling og brug af pensionistkort**

Det er positivt, at priserne harmoniseres over kommunegrænserne, men ældrerådet synes det er lidt uklart, hvornår pensionistkortet kan bruges som betaling. Dette bør tydeliggøres, så de ældre borgere er fuldt ud informeret om, hvornår pensionistkortet kan bruges til Flextrafik.

Det er også vigtigt, at der er mulighed for at betale til chaufføren med de forskellige betalingsmuligheder – kontant, dankort og mobilepay.

Det nævnes, at der er mulighed for månedsfakturering, men denne mulighed uddybes ikke nærmere. Det bør tydeliggøres, hvornår borgerne kan gøre brug af månedsfakturering.

På ældrerådets vegne,

Med venlig hilsen

Per Boysen  
Formand



Returadresse:  
Land By og Kultur, Vej og Park  
Smed Sørenses Vej 1, 6950 Ringkøbing



Midttrafik

Sagsbehandler  
Anette Thesbjerg  
Direkte telefon  
99 74 11 78  
E-post  
anette.thesbjerg@rksk.dk  
Dato  
8. juni 2022  
Sagsnummer  
21-026106

## Høringssvar til harmonisering af Flextur

Teknik- og Miljøudvalget har på møde den 7. juni 2022 drøftet harmonisering af Flextur. Udvalget har følgende bemærkninger:

1. Godt at priser og betjening bliver harmoniseret.
2. Herning Kommune bør indgå i Flextur og udpege sygehuset i Gødstrup som servicested således, at en Flextur til sygehuset koster 3 kr. pr. km.
3. Regionen bør inddrages i betaling af en Flextur til og fra sygehuse, således at patienter, som skal til undersøgelse og som selv skal sørge for befordring kan køre til 3 kr. pr. km.
4. Regionen bør inddrages i betaling af en Flextur til og fra sygehuse for besøgende, således at besøgende kan køre til 3 kr. pr. km.
5. Alle kommuner i Region Midtjylland med et sygehus bør klassificere det som et servicested, således at borger i Region Midtjylland kan få en Flextur til et hvilket som helst sygehus i Regionen til 3 kr. pr. km.
6. At det fremover bliver muligt at bestille en flextur telefonisk med personlig betjening, sådan at man tilgodeser borgere, som ikke har adgang til online bestilling.

På vegne af Teknik- og Miljøudvalget i Ringkøbing-Skjern Kommune

Anette Thesbjerg  
Trafikkonsulent



## Dagsordenpunkt

# Godkendelse af Midttrafiks forslag til harmonisering af Flextrafik

Sagsbehandler:  
Dr18373

Sags-ID: EMN-2021-04431

## Resume

Midttrafik ønsker at harmonisere flextrafikkens 3 produkter; Flexbus, Flextur og Plustur i ét og samme produkt og gøre flextrafikken tilgængeligt overfor alle borgere i Region Midtjylland.

Flextrafikken skal tilbydes via Rejseplanen, så kunderne får tilbudt forskellige transportmuligheder med forskelligt serviceniveau og pris.

For kommunerne må der på sigt forventes højere udgifter til Flextrafikken i takt med, at mulighederne bliver mere kendte og tilgængelige.

## Indstilling

Teknik- og Miljøchefen indstiller til Plan- og Vejudvalget,

- at Silkeborg Kommune er positiv overfor Midttrafiks forslag til harmonisering af Flextrafik.

## Sagen

### Supplerende beskrivelse af sagen

Dette felt udfyldes kun, hvis der kommer væsentlige nye oplysninger til sagen mellem to politiske behandlinger. Hvis ingen nye oplysninger: Lad punktummet stå.

.

### Beskrivelse af sagen

Midttrafik har sendt forslag til harmonisering af Flextrafik i høring hos samtlige kommuner i november 2021. Efterfølgende har der været administrative møder med hver enkelt kommune. Ultimo marts 2022 har Midttrafik sendt opdateret høringsmateriale, hvor

modellen for harmoniseringen er justeret. Dette materiale ønsker Midttrafik kommunernes høringsvar på senest 1. juli 2022.

Midttrafiks intention er ét Flexprodukt, men med forskellige takstniveauer i forhold til serviceniveau. Kunden vil få tilbud om Flextrafik via Rejseplanen sammen med tilbud om bus- og togtransport. Rejseplanen oplyser rejsetid og pris for hver enkelt rejsemulighed – og ud fra dette kan kunden træffe sit valg.

Kommunegrænserne er i dag en barriere for kundernes brug af Flextur, Flexbus og Plustur, da det er den enkelte kommune, der fastsætter serviceniveauet. Hvis harmoniseringen bliver gennemført, bliver de 3 produkter ens i alle kommuner i hele Region Midtjylland.

Midttrafiks oplæg af 30. marts 2022 (bilag) beskriver i detaljer, hvordan de nye regler vil påvirke kunder og Silkeborg Kommune. Følgende er uddrag fra materialet:

- *Ét fælles navn til den åbne Flextrafik med flere serviceniveauer, afhængig af typen af rejse.*
- *Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.*
- *Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår inden for egen kommune som til nabokommunen.*
- *Samlet kommunikation af alle Midttrafiks produkter, inkl. flexprodukterne på Rejseplanen, så man kan nøjes med én platform, når man skal søge rejseinformation, bestille og betale sin tur.*
- *Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort når turen bestilles som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud via fastlagte skiftepunkter.*

Midttrafik har foreslået nedenstående priser, som kunden skal betale for kørslen:

Type	Kr./km	Min. kr. <sup>5</sup>
Adresse-til-Adresse, begge adresser uden for byzone <sup>3</sup>	7	35
Adresse-til-Adresse, en eller begge adresser inden for byzone <sup>3</sup>	14	100
Adresse-til-Servicested, adressen uden for byzone <sup>1</sup> <sup>3</sup>	3	22
Adresse-til-Servicested, adressen inden for byzone <sup>3</sup>	14	100
Adresse-til-Skiftested, adressen uden for byzone <sup>2</sup>	3	22
Adresse-til-Skiftested, adressen inden for byzone <sup>3</sup>	14	100
Skiftested/Servicested-til-Skiftested/Servicested begge steder inden for byzone <sup>3 4</sup>	14	100
Stoppested-til-Stoppested <sup>6</sup>		

Noter:

1. Maks. 20 km, herefter 7 kr. pr. km
2. Her kan kollektiv trafik rejsehjemmel fra Midttrafik bruges.
3. Her kan kollektiv trafik rejsehjemmel *ikke* bruges.
4. Kørsel mellem to knudepunkter, enten servicested eller skiftested, hvor begge ligger inden for byzone betragtes som kørsel inden for byzone.
5. I det tidligere udsendte notat har enkelte af taksterne været anført som værende inklusiv et antal km. Det præciseres hermed, at der er tale om et minimumsbeløb, og at kundens egenbetaling er for det samlede antal km, der er i den direkte kørsel på kundens ønskede rejse, dog minimum de viste beløb.
6. I Stoppested-til-Stoppested (i dag Flexbus) betaler du almindelig bustakst. Du kan betale med kontanter, enkeltbillet, klippekort, periodekort osv. som i bussen.

Note 6 tilføjelse; Der kommer ikke rejsekortudstyr i flexvognene, men Midttrafik arbejder på, at rejsekort kan benyttes ved bestilling/betaling af tur på Rejseplanen. Midttrafik vil fremover stille krav om betalingsterminal i alle flexvogne.

Skiftsteder er lokaliteter, hvor der kan skiftes til tog og bus, mens servicesteder typisk vil være lokaliteter med borgerservice, sundhedshuse, aktivitetscentre m.v. Servicesteder kan bruges uafhængigt af den kollektive trafik, mens skiftsteder kun kan bruges i sammenhæng med en rejse med kollektiv trafik.

Forskellen på kundens pris og den betaling, som vognmanden skal have for den udførte tur, betales af den kommune, som turen starter i.

### **Nuværende Flextur, Flexbus og Plustur i Silkeborg Kommune:**

Flextur er kørsel fra adresse til adresse. Borgere i Silkeborg Kommune kan bestille Flextur til 7 kr./km (minimum 35 kr./tur) i tidsrummet kl. 06-24 – dog koster det 14 kr./km (minimum 70 kr./tur) at køre internt i Silkeborg byzone, da her er gode tilbud om kollektiv trafik med bybusserne.

Silkeborg Kommune har indgået aftaler med Viborg, Ikast-Brande og Skanderborg kommuner, som betyder, at borgere kan benytte Flextur til 7 kr./km til rejser i disse områder.

Flexbus er ture i køreplaner, som kun bliver kørt, når en kunde har bestilt turen. Flexbus kører fra stoppested til stoppested, og koster det samme for kunden, som en ordinær bustur. I forbindelse med Trafikplan Silkeborg blev tilbud om Flexbus en del af serviceniveauet for minimumsbetjening af byer.

I juli 2021 blev Plustur indført i Silkeborg Kommune. Plustur bliver kun tilbudt via Rejseplanen og kun i forbindelse med anden kollektiv trafik med bus eller tog. Kunden kan køre med Plustur til 22 kr./tur til nærmeste eller næst nærmeste skiftested. Plustur giver borgere i områder uden eller med ringe busbetjening gode muligheder for at komme den første eller sidste del af en samlet rejse.

I Silkeborg Kommune er der oprettet skiftsteder i Kjellerup, Them, Voel, Ans, Skægekær og Laven. Der blev ikke oprettet et skiftested i Silkeborg byzone, da det var vurderingen, at dette ville betyde væsentlig øget service i forhold til den ordinære buskørsel og betydelige merudgifter.

### **Konsekvenser ved harmoniseringen**

Umiddelbart bliver det ikke lettere at læse og forstå, hvordan de forskellige muligheder for Flextrafik fungerer. Men da kørslen skal bestilles via Rejseplanen, så har alle de bagvedliggende regler ingen betydning for kunderne. De skal blot tage stilling til, hvilken tur de ønsker at benytte mellem A og B.

- For flexture mellem oplandet og Silkeborg byzone vil prisen stige fra 7 kr./km til 14 kr./km og minimumsprisen stiger fra 70 kr./tur til 100 kr./tur.
- Rabat på 50% for medrejsende afskaffes.
- Flexbus-delen fortsætter uændret efter harmoniseringen – blot med et nyt navn.
- Plustur-delen vil give kunden mulighed for at benytte skiftsteder i nabokommunen, hvis dette er nærmeste eller næst nærmeste skiftested i forhold til adressen. Samtidig gives mulighed for at rejse til alle servicesteder i hele Region Midtjylland.

For kommunerne betyder harmoniseringen forskelligt i forhold til de hidtidige tilbud om Flextrafik. Dog vil markedsføringen og synligheden af Flextrafik blive øget, og derfor må der forventes en øget benyttelse.

Den enkelte kommune vil fremover alene kunne påvirke serviceniveauet i Flextrafik i forhold til, hvor der oprettes skiftsteder og servicesteder. Når Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om den nye model for Flextrafik, skal den enkelte kommune tage stilling til, hvor der skal oprettes skiftsteder og servicesteder. Placering og omfang vil påvirke kommunens udgifter til ordningen. Ligeledes skal omfanget af byzone fastlægges, da dette har betydning for, hvilken pris kunden skal betale for flexturen. Hidtil har det været op til den enkelte kommune, om den ville tilbyde borgerne Flextur, Plustur og Flexbus.

Midttrafiks illustration af den harmoniserede flextrafik med kommunegrænser, byzone, skiftsted og servicested vedlægges i bilag.

## Borgerinddragelse

Silkeborg Kommune har fremsendt Midttrafiks første oplæg til harmonisering i høring hos Seniorrådet og Handicaprådet i Silkeborg Kommune.

Seniorrådet har afgivet høringssvar 19. januar 2022. (bilag)

Af dette fremgår, at Seniorrådet finder ordningen og materialet svært tilgængeligt for ikke fagpersoner, men at harmonisering og forenkling støttes.

Seniorrådet har fremhævet:

- *At teksten i den nye ordning, formuleres i et klart, enkelt og let forståeligt sprog.*
- *At det fremgår klart og tydeligt hvad der menes med de omtalte hente og bringesteder, knudepunkter og stoppesteder mv.*
- *At man udelukker fagspecifik tekst medmindre det er nødvendigt, og betydningen derfor efterfølgende forklares.*
- *At ingen kommer til at betale mere for de samme ture end de gør i øjeblikket – tvært imod.*
- *At det fremgår af udbudsmaterialet og endelige kontrakter, at vognmændene afregner deres chauffører med overenskomstæssig løn og arbejdsvilkår.*

Der er ikke modtaget høringssvar fra Handicaprådet.

## Økonomi

Midttrafik har vurderet, at harmoniseringen af Flextrafikken vil betyde sparede udgifter for Silkeborg Kommune i størrelsesordenen 250.000 kr. Der henvises til Midttrafiks økonomiafsnit i bilag.

Teknik- og Miljøafdelingen vurderer, at øget markedsføring og mulighed for længere ture med Flextrafik vil øge antallet af Flexture samt udgifterne.

**NEDENSTÅENDE FELTER MÅ IKKE UDFYLDES AF SAGSBEHANDLERE!**

## Bilag

1 (Midttrafiks oplæg af 30. marts 2022 - 9539595)

2 (Flexprodukt harmoniseret - 9564911)

3 (Høringssvar fra Seniorrådet - 9539594)

## Beslutning

**Udvalg:** Plan- og Vejudvalget

**Dato:** 03-05-2022

Indstillingen godkendt.

**Ej til stede**

.

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

## Hørings svar vedrørende harmonisering af åbne kørselsordninger i flextrafik

Skanderborg Kommune behandlede Midttrafiks forslag til harmonisering af åbne kørselsordninger i flextrafik på byrådsmødet d. 23. maj 2022.

Skanderborg Kommune vurderer overordnet set, at forslaget om harmonisering af flextrafik kan betyde en forbedring af det samlede kollektive transporttilbud i Skanderborg Kommune. Det vurderes også overordnet set, at forslaget kan betyde en forbedring af det samlede kollektive transporttilbud på tværs af kommunegrænser som følge af ensartet prisstruktur.

Bedre markedsføring under ét navn, enkel bestillingsprocedure bl.a. via Rejseplanen.dk og mere enkle priser vil kunne få flere til at benytte de åbne kørselsordninger. Det vil i givet fald skabe bedre mobilitet for borgerne – særlig i landområderne.

Forslagets betydning for den fremtidige kollektive trafik og flextrafik afhænger i høj grad af, hvor og hvor mange skiftsteder og servicesteder der placeres. Vi bemærker, at placeringen og antallet af skiftsteder og servicesteder ifølge Midttrafiks forslag først skal fastlægges senere. Det betyder på nuværende tidspunkt en vis usikkerhed om, hvor skiftsteder og servicesteder kan placeres, og dermed også en vis usikkerhed om de økonomiske konsekvenser for Skanderborg Kommune.

Det er afgørende for Skanderborg Kommunes vurdering af forslaget til harmoniseringen, at vi selv kan fastlægge, hvor der skal være byzoner, skiftsteder og servicesteder i kommunen. Hermed kan vi sikre både det rette serviceniveau og påvirke de økonomiske konsekvenser.

Ændringen af kørselsordningerne forventes at skabe nye kørselsmønstre hos borgene. Det vil forventeligt gøre flextrafik til et mere alment kendt og benyttet produkt på længere sigt. Derfor bør der i det kommende arbejde og inden en endelig vedtagelse foretages mere præcise økonomiske beregninger med udgangspunkt i konkrete forslag til fastsættelse af servicesteder, skiftsteder og byzoner i Skanderborg Kommune og de øvrige kommuner.

Prisen for Flextur foreslås at stige fra Skanderborg Kommunes nuværende 4 kr. pr. km. til 7 kr. pr. km. Skanderborg Kommune foreslår, at prisen på 7 kr. pr. km. defineres som en maksimal pris pr. km., således at kommuner der vil tilvælge en lavere pris pr. km. har mulighed for det.

### Dato

23. maj 2022

Sagsnr.: 13.05.16-G01-1-21

### Din reference

Troels Tofte Hansen

### Telefontider

Man – ons: 10.00 – 13.00

Tor: 10.00 – 17.00

Fre: 10.00 – 13.00

### Åbningstider

Man – ons: 10.00 – 13.00

Tor: 10.00 – 17.00

Fre: 10.00 – 13.00

Plan, Teknik og Miljø  
Vej og Trafik  
Skanderborg Fælled 1  
8660 Skanderborg

[www.skanderborg.dk](http://www.skanderborg.dk)

Skanderborg Kommune har i dag Flextur Ung, - gratis Flextur-transport for unge med Ungdomskort i tidsrummet kl. 18-24 på hverdage og i weekender kl. 6-24.

I forslaget lægges der op til, at rejsehjemmel fra kollektiv trafik (herunder Ungdomskort) kun vil kunne bruges, når turen med flextrafik bestilles via rejseplanen som en del af en samlet rejse med kollektiv trafik. Skanderborg Kommunes nuværende flextur Ung-kørsler bestilles i dag kun i meget begrænset omfang som en del af en samlet rejse, og ordningen forventes derfor ikke længere at være attraktiv. Forslaget ser Skanderborg Kommune derfor som en forringelse af og et reelt bortfald af den nuværende Flextur Ung-ordning.

Skanderborg Kommune forventer derfor at der ses nærmere på denne problematik, og at der udvikles en model for, at Ungdomskort stadig kan benyttes indenfor de takstzoner kortet gælder til i bestemte tidsrum (eksempelvis aften og weekend), uden nødvendigvis at være en del af en samlet rejse med kollektiv trafik. Skanderborg Kommune ser derfor frem til at modtage denne model, der naturligvis også skal indgå i de kommende drøftelser og økonomiske beregninger.

I forslaget lægges der op til at en adresse-til-servicested kørsel kun kan bestilles telefonisk, på midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app. For at sikre formålet med harmoniseringen i forhold til en vigtig forenkling af den samlede bestillingsprocedure, bør adresse-til-servicested kørsel også kunne bestilles via Rejseplanen.dk ligesom de øvrige flextrafik-serviceniveauer.

Skanderborg Kommune ser en enkel bestillingsprocedure som afgørende for harmoniseringen. Vi opfordrer derfor til, at der ved bestilling tages udgangspunkt i brugernes behov i stedet for systemer og produkter. Den enkle bestilling skal automatisk guide til den mest fornuftige flextrafik-løsning uden at brugerne skal tænke over begreber som servicested, skiftested, byzone mv.

Når der er fastlagt konkrete forslag til skiftsteder, servicesteder, byzoner, samt model for fortsat benyttelse af Ungdomskort i bestemte tidsrum uden at være en del af en samlet rejse, ønsker Skanderborg Kommune mulighed for at forslaget kommer i offentlig høring. Skanderborg Kommune foreslår derfor, at Midttrafik udarbejder en tidsplan for implementering af harmoniseringen, der indeholder ordentlig tid til offentlig høring og endelig politisk vedtagelse. Således vil vi som kommune få mulighed for at inddrage vigtige interessenter som Seniorrådet, Landsbyfællesskabet, Ungdomsrådet mv. inden endelig vedtagelse.

Skanderborg Kommune anbefaler samtidig, at Midttrafik arbejder for, at der foretages en harmonisering af flextrafik-afsnitets åbne kørselsordninger på tværs af de øvrige regioner og trafiksselskaber.

Med venlig hilsen

Frands Fischer  
Borgmester

Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger her: <https://www.skanderborg.dk/databeskyttelse>

Her kan du også læse om dine rettigheder som registreret hos os, og hvordan du kontakter vores databeskyttelsesrådgiver.



Midttrafik  
Att.: Danni Giørtz-Jørgensen

## Høringssvar til harmonisering af de åbne kørselsordninger i flextrafik

Teknik-, miljø- og klimaudvalget i Struer Kommune tilslutter sig det fælles høringssvar fra de 8 midt- og vestjyske kommuner (Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive Kommuner) med følgende tilføjelse:

- Ad 2 i det fælles høringssvar: Langt de fleste borgere vil få et billigere tilbud i Struer Kommune: 3 kr. til servicested/skiftested. Dette kræver, at de bruger kørsel til/fra servicested/skiftested i stedet for kørsel fra adresse til adresse. Kørsel fra adresse til adresse vil blive dyrere (i dag 4 kr. pr. km fremover 7 kr. pr. km). Der er bekymring for, at denne prisstigning vil gå ud over de svageste borgere, hvis de ikke kan køre til/fra servicested/skiftested (3 kr. pr. km) og selv komme videre derfra.
- Når harmoniseringen af Flextrafikken træder i kraft, er det vigtigt at få udarbejdet let tilgængeligt informationsmateriale til flere forskellige målgrupper og med eksempler, så det bliver let at forholde sig til.

Struer Kommune er generelt tilhænger af harmoniseringen af de åbne kørselsordninger.

Med venlig hilsen



Marianne Bredal  
Formand for Teknik-,  
Miljø- og klimaudvalget



Rune Asmussen  
Direktør

DATO  
23-06-2022

JOURNALNUMMER  
13.05.16-K04-1-21

TEKNISK DRIFT OG ANLÆG  
SMEDEGADE 7, 1.  
7600 STRUER

E: TDA@STRUER.DK

4. april 2022

**Kontaktperson:**

Paw Fjordside Nielsen

+4523311123

pfn@syddjurs.dk

## Hørings svar Midttrafik Harmonisering af Flextrafik.

Til Midttrafik

Syddjurs Kommune modtog den 17. november 2021 jeres henvendelse vedrørende den politiske høring af harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik.

Syddjurs Kommunes Natur-, teknik- og miljøudvalg, samt Handicapråd, Ældreråd og DemoRåd (ungeråd) har behandlet sagen.

Efter endt politisk behandling har Syddjurs Kommune følgende hørings svar:

Syddjurs Kommune er grundlæggende positivt stemt overfor forslaget om harmonisering af flextrafik, og dermed en ensretning af konceptet og de dertilhørende tilbud. Det vil skabe et bedre overblik for borgerne i forhold til de forskellige tilbud, hvorfor dele af oplægget anses som en styrkelse af den kollektive trafik i Syddjurs Kommune.

Dog er Syddjurs Kommune ærgerlige over ikke selv at kunne bestemme takster og have mulighed for at tilbyde differentierede ordninger og vilkår for visse målgrupper i kommunen. Syddjurs Kommune har blandt andet to særordninger, som ikke længere er muligt at tilbyde såfremt harmoniseringen implementeres. Det drejer sig om:

1. Flextur fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers, til 4 kr. per kilometer.
2. Flextur Ung som tillader gratis Flextur indenfor visse tidsrum, for brugere med ungdomskort.

Netop disse to særordninger er grundlæggende for at borgere i hele Syddjurs Kommune har et tilfredsstillende udbud af kollektiv trafik. I forhold til transport til og fra Regionshospitalet i Randers, er dette en service, som i vid udstrækning benyttes af en gruppe af borgere, som er særligt sårbare, og i mange tilfælde lever under et stramt budget. Hvis prisen på turen medfører afbud til den planlagte behandling, kan dette medføre helbreds-mæssige konsekvenser.

For at fastholde unge og uddannelsessøgende i Syddjurs Kommune, er det vigtigt at kunne tilbyde dem mulighed for at have socialt samvær med jævnaldrende. En af tilbudene til de unge er, at de kan benytte sig af flextur ung. Ved at de unge skal betale fuld

pris for deres flextur, risikeres at turen vælges fra, eller i værste fald, at de kører med en kammerat, som ikke er i stand til at køre bil forsvarligt.

Syddjurs Kommune ønsker at fastholde den nuværende kilometertakst vedr. dør-til-dør kørsel, frem for den markante prisstigning, som der er lagt op til i forbindelse med harmoniseringen.

Samtidig er der også en opmærksomhed på kommunens knudepunkter, som helst skal kunne håndtere ventende borgeres behov, henunder borgere med et handicap, der kræver særlige ventefaciliteter.

**Syddjurs kommune tilslutter sig således harmoniseringen af de "fysiske" rammer for flextrafikken, men opponerer imod harmoniseringen af taksterne.**



## Høringssvar vedr. Harmonisering af Flextrafik

Aarhus Kommune er glade for Midttrafiks arbejde med at forenkle systemet til glæde for brugerne. Harmoniseringen bidrager til at mindske kompleksiteten i at benytte Flextrafik, hvilket forhåbentligt vil få flere til at benytte tilbudet end hidtil.

Flextrafik spiller en vigtig rolle i den kollektive trafik som et supplement til den øvrige kollektive trafik i bybusser og letbane. Det er dog vigtigt at tilbudet ikke kannibaliserer det store og velbetjente netværk af regionale busser, bybusser, tog og letbane.

Tiltag for at forebygge disse bekymringer har Midttrafik allerede indarbejdet efter flere kommuner har rettet henvendelse herom, hvilket Aarhus Kommune kun kan støtte op om.

Harmoniseringen åbner op for mere kørsel på tværs af kommunegrænserne, hvor tilskuddet til turen vil komme fra kommunen, hvori turen starter. Aarhus Kommune ser gerne, at der følges op på hvordan rejsemønstrene i den åbne Flextrafik ændrer sig efter harmoniseringen ift. tværkommunal kørsel.

Aarhus Kommune vil i fremtiden genbesøge de eksisterende knudepunkter, så de giver mening centrale steder i byen og spiller sammen med resten af det kollektive net.

Aarhus Kommune har modtaget input fra Handicaprådet og Ældrerådet i Aarhus Kommune. Ældrerådet har ønsket at afgive eget høringssvar, det er vedhæftet dette brev.

Bilag 1: Høringssvar fra Ældrerådet i Aarhus Kommune

27. juni 2022

Side 1 af 1

## TEKNIK OG MILJØ

Byrum

Aarhus Kommune

### Trafik og Vejdrift

Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00

Direkte telefon: 41 85 85 90

E-mail:

[anlaeg@mtm.aarhus.dk](mailto:anlaeg@mtm.aarhus.dk)

Direkte e-mail:

[jkie@aarhus.dk](mailto:jkie@aarhus.dk)

[www.aarhus.dk](http://www.aarhus.dk)

Sagsbehandler:

Kim Josefsen



## **Ældrerådets svar på høring om "Harmonisering af flextrafik."**

Ældrerådet i  
Aarhus Kommune  
Grøndalsvej 2, 1.401  
8260 Viby J

Dato: 13.marts 2022

Indledningsvis er det positivt, at arbejde for en mere gennemsigtig struktur, hvor der også er en ensartethed i tilbuddet på tværs af kommunegrænserne.

Der er behov for en tydeliggørelse og forenkling af reglerne - og dette både i forhold til nuværende brugere og nye potentielle brugere, hvor mange helt har opgivet at forstå og bruge systemet. Digital bestilling fungerer fint for mange, men det skal fortsat være muligt, at ringe og bestille kørsel.

Der står ikke tydeligt i forslaget om handicapkørsel er et led i forslaget. Dette svar rummer en forventning om, at eksisterende handicapkørsel ikke er omfattet. For handicapkørsel er dør-til-dør princippet centralt at bevare. Handicapkørsel dækker kørsel for en meget begrænset personkreds med ret svære firkantet definerede handicaps.

Dvs at der blandt flex-kørsels brugere også vil være en stor del, der er hæmmet af forskellig grad af handicap. Nogle vil måske også have brug for dør-til-dør! Ved stigende alder nok flere, så omfatter ældre generelt. Dette ses ikke afspejlet i materialet. Tværtimod virker det som om, selvhjulpethed er en forudsætning? Særligt i en større struktur, kan der frygtes transporter over flere knudepunkter. Med et stigende antal knudepunkter forstærkes kravene således til brugerne.

Det ser desværre ud til, at dette materiale IKKE er tilgået Handicaprådet til udtalelse. Dette bør der rettes op på!

Stigningerne i taksterne virker umiddelbart meget voldsomme! Usikkerhed om dette vil forhindre de mindst velbeslåede i transport – det bør undersøges nærmere! Det er positivt, at betalingsordninger tænkes udbyggede yderligere – enkelte SKAL dog stadig kunne betale med kontanter.

Fint nok at tage udgangspunkt i 2019 – corona-årene giver ikke et "normalbilled". Allerbedst er det - at der kommer en evaluering allerede efter 1 år - så vil der være mulighed for, at få et bedre overblik over, hvad brugerne vælger - og få rettet til - hvis det viser sig, at der er uhensigtsmæssige måder og strukturer.

Afslutningsvis kan det ikke understreges nok, at den nye ordnings struktur og takster skal gives megen opmærksomhed mht formidling – og særligt til de ældre borgere!!

Midttrafik



Dato 31-05-2022

Sagsnr. 1-30-75-3-20

Side 1

## **Forslag til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Midttrafiks flextrafik**

Region Midtjylland har modtaget Midttrafiks forslag til ændringer og harmoniseringer af de åbne kørselsordninger i Midttrafiks flextrafik. Regionsrådet behandlede forslaget den 25. maj 2022.

Flexbus indgår i køreplanerne for et mindre antal regionalruter, og samlet set udgør den åbne flextrafik kun en beskedent del af Region Midtjyllands trafikbestilling hos Midttrafik.

Ikke desto mindre er det Region Midtjyllands vurdering, at velfungerende flextrafik er vigtig for den sammenhængende kollektive trafik i hele regionen. Dette gælder især i forhold til småbyer og yderområder, hvor flextrafikken fungerer som tilbringertrafik det sidste stykke mellem bopæl eller det lokale stoppested og de trafikale knudepunkter i byerne, hvor passagererne kan skifte til og fra busser og tog.

Region Midtjylland lægger vægt på, at flextrafikken er velfungerende og løbende forbedres, og derfor bakker regionen op om Midttrafiks forslag til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Midttrafiks Flextrafik.

I den forbindelse vil Region Midtjylland fremhæve:

### **Større fokus på betjening af trafikale knudepunkter**

Som nævnt ovenfor lægger Region Midtjylland vægt på flextrafikens bidrag til trafikale sammenhæng og tilgængelighed i alle dele af regionen.

### **Forenkling af betaling og turbestilling**

Det er væsentligt, at bestilling og betaling ikke udgør en barriere for passagerens brug af flextrafikken. Herunder også at digitale løsninger videreudvikles og udnyttes, og at brugen af kontantbetaling reduceres. Dog bør der også tages højde for, at der kan være passagerer,

der har behov for personlig (telefonisk) betjening, og mulighed for at kunne betale kontant.

### **Styrkelse af kommunikation**

I forhold til øget kendskab og styrket information om flextrafikken foreslås det, at Midttrafik gør brug af resultaterne om bl.a. information og kommunikation fra projektet "Kollektiv trafik frem i lyset", som blev gennemført i Hedensted Kommune i 2019.

Venlig hilsen



Anders Kühnau  
Regionsrådsformand

## **Hørings svar flextrafik**

Det er positivt med en klar markering af flexture i forhold til visiteret kørsel, da forskellen for mange er uklar i dag. Det er også positivt at fjerne forskellen mellem kommunerne, som i dag er uforståelig for passagererne.

Et tydeligt design og et godt navn for produktet fx. "smarttur" er vigtigt.

Mulighederne for flexture mellem stoppesteder bør fremgå af rejseplanen og Midttrafiks information.

For ture mellem stoppesteder, der supplerer anden kollektiv transport, bør det være muligt at betale med almindelige billetter og til almindelig takst.

Der bør både kunne betales med kort, mobilpay og kontanter.

På sigt bør det være muligt at betale med rejsekort. DSB konduktører kan tjekke rejsekort ind og ud med en mobil-app; en sådan app bør flexturs-chauffører også have.

Bestillingstider skal være rimelige og bestilling skal være nem, via app og tlf. Hvor flexture er mellem stoppesteder og er supplement til anden kollektiv trafik, bør bestillingstid være 30-60 min., for andre ture to timer.

Dog lige en tanke her: hvorfor er flexture mellem stoppesteder nødvendige? Hvis der regelmæssigt er rejsende som har behov for transport mellem stoppested var en tilpasning at ruterne måske på sin plads, så begge ruter betjener samme stoppested - eller lade denne transport indgå i billetten / rejseplanen ved køb så udgift og bestilling af FlexTrafik er inkluderet og rejsende undgår en dyr separat udgift og er sikret rettidig transport

Flexture bør kunne medbringe cykler og barnevogne mod gebyr.

Passagerrådet ser taksten på 7 kr/km som problematisk, da det er en væsentlig stigning fra de nuværende 4 kr/km i en del kommuner og dette vil reducere attraktiviteten af flextrafiken betydeligt i disse kommuner.

Når unge mennesker tager flextrafik til deres uddannelse er det vigtigt at ungdomskortet gælder således at vejen til uddannelsen er til at betale.

Nogle brugere føler sig utrygge fordi de oplever dårlig arbejdsmiljø og især "dødtrætte chauffører". Dette bør undgås. Der har også været klager over manglende danske sprogkundskaber hos nogle chauffører, som derfor ikke ringer til kunden om afhentningstid, hvilket kan være afgørende for nogle brugere.

Passagerrådet bidrager gerne yderligere til udvikling af et spændende produkt.

Med venlige hilsener

Passagerrådet i Region Midtjylland

Hans Michael Betsch  
Forperson for Passagerrådet i Region Midtjylland  
Tlf 20673743



---

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen, Johanne Seest Hebsgaard

Cc

Emne **Bilag 4 - Resumé af hørings svar  
vedr. harmonisering af åben  
flextrafik**

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

5. oktober 2022

Journalnr.:  
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:  
Johanne Seest Hebsgaard

E-mail:  
jsb@midttrafik.dk

## Baggrund

I november 2021 sendte Midttrafiks administration forslaget om harmonisering af åben flextrafik i politisk høring ved kommunerne i Midttrafiks område med høringsfrist i marts 2022. I høringsmaterialet indgik en beskrivelse af den foreslåede model for harmonisering, de konkrete ændringer i den enkelte kommunes ordninger og et estimat på den økonomiske betydning for kommunen. I forbindelse med høringen holdt Midttrafik møder med kommunernes administrationer, hvor der var mulighed for at høre mere om forslaget og konsekvenserne for egen kommune.

På kommunemøderne rejste flere kommuner en bekymring for risikoen for parallelkørsel med og kannibalisering af øvrig kollektiv trafik. Mere specifikt var kommunerne bekymrede for, at den foreslåede model for harmonisering ville give anledning til, at kunderne fremover ville bestille ture i den åbne flextrafik fremfor at tage bussen. Det var især lange ture til lav takst samt ture betalt med periodekort fra den kollektive trafik (fx pensionistkort eller Ungdomskort), der gav anledning til bekymring.

På den baggrund udarbejdede administrationen en justeret model med tiltag, der minimerer risikoen for parallelkørsel og kannibalisering betydeligt ved af begrænse længden af ture til laveste takst samt begrænse brugen af kollektiv trafiks rejsehjemmel til ture koordineret med kollektiv trafik.

Notater bestående af en grundig beskrivelse af den justerede model, en gennemgang af ændringerne i den enkelte kommunes ordninger og estimater på den økonomiske betydning for den enkelte kommune blev udsendt i marts 2022. I samme ombæring forlængedes høringsfristen til 1. juli 2022.

## Høringssvar

Midttrafik har modtaget høringssvar fra følgende: Horsens, Hedensted, Herning, Skanderborg, Aarhus, Favrskov, Struer, Ringkøbing-Skjern, Syddjurs, Norddjurs, Lemvig, Odder og Silkeborg kommuner samt et fælles høringssvar fra Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland (KSMV), som består af Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner. Som en del af sit høringssvar har Randers Kommune vedlagt kommentarer fra Ældrerådet og Handicaprådet, og Aarhus Kommune har vedlagt kommentarer fra Ældrerådet. Derudover er der modtaget høringssvar fra Region Midtjylland og Passagerrådet i Region Midtjylland.

Samtlige høringssvar tilslutter sig overordnet set harmoniseringen, og flere finder tilmed tiltagene i den justerede model tilfredsstillende ift. begrænsning af parallelkørsel med øvrig kollektiv trafik.

Nedenfor gives et resumé af de dele af de enkelte parters høringssvar, hvor parten stiller spørgsmål eller er uenige i det udsendte forslag til harmonisering. Administrationens kommentarer hertil fremgår nedenfor.

## Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland (KSMV)

KMSV består af Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Den åbne flextrafik bør kunne bestilles via Rejseplanen.	Modellen for harmonisering sikrer, at alle kørselstyper i den åbne flextrafik kan bestilles via Rejseplanen.
Ikke digitale borgere skal kunne ringe og bestille en rejse.	Kunderne vil som hidtil kunne ringe og bestille Flextur og Flexbus. Plustur kan som hidtil kun bestilles på Rejseplanen, da den bestilles sammen med en rejse med kollektiv trafik, hvilket Midttrafiks bestillingsmodtagelse ikke vil kunne håndtere.

<b>Høringssvar</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>
<p>Forskellige vilkår for brug af rejsehjemmel.</p>	<p>Muligheden for at bruge den kollektive trafiks rejsehjemmel, herunder Ungdomskort, pensionistkort eller andre periodekort er i harmoniseringsmodellen blevet begrænset til kun at omfatte Plustur og Flexbus for at mindske risikoen for parallelkørsel med og kannibalisering af øvrig kollektiv trafik, og dermed beskytte kommunernes økonomi.</p> <p>Priserne for kollektiv trafik er fastlagt ud fra serviceniveauet i den rutebaserede, kollektive trafik. Flextur har et højere serviceniveau end kollektiv trafik, bl.a. med kørsel fra/til selvvalgte adresser og på et af kunden valgt tidspunkt, hvorfor administrationen finder det rimeligt, at taksten er højere, og dermed at man ikke kan køre til takster fra kollektiv trafik.</p> <p>Administrationen har i den endelige model for harmonisering tilføjet, at man kan bruge DSB/Arriva-billetter i Plustur. Dette vil kun gælde for de samme DSB/Arriva-billetter, som man kan bruge i Midttrafiks busser.</p>
<p>Kommunesamarbejdet er bekymret for, at den kommunale ret til at definere sit eget serviceniveau sættes ud af spil.</p>	<p>Harmoniseringen betyder, at taksterne og rejsereglerne ensrettes. Kommunerne har stadig en høj grad af indflydelse på det lokale serviceniveau, idet man kan udpege byzoner, hvor kunderne betaler 14 kr./km for ikke at konkurrere med bybusserne, samt knudepunkter, hvor kunderne kan køre til 3 kr./km for at give kunderne særlig nem adgang til kommunens services eller den kollektive trafik.</p> <p>Det skal dertil tilføjes, at det følger af Lov om trafikskaber, at trafikskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikskabets område.</p>

<b>Høringssvar</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>
<p>Kompleksiteten er stadig høj, og forenklingen ligger i, at det er samme kompleksitet i alle kommuner.</p>	<p>Administrationen anerkender, at der også efter harmoniseringen vil være forskellige prisniveauer og vilkår i den åbne flextrafik. Harmoniseringen består i særdeleshed i, at kommunegrænser ophæves, og at regler og vilkår vil være de samme i hele Midttrafiks område. Kompleksiteten vil derfor blive mindre for kunder, der vil bruge åben flextrafik i flere kommuner.</p> <p>Det betyder også, at Midttrafik i samarbejde med kommunerne lettere vil kunne kommunikere regler og vilkår over for kunderne. Og det gør det muligt at få Flextur på Rejseplanen, hvilket gør det langt nemmere for kunderne at få et samlet overblik over deres muligheder med kollektiv trafik og åben flextrafik.</p> <p>Det er ikke tiltænkt at anvende begreberne service- og skiftsteder i kommunikationen mod kunderne, og de vil heller ikke fremover indgå i de forhold, kommunerne skal forholde sig til. Kilometerbegrænsninger vil også kun være parametre, der er indstillet i systemerne samt beskrevet i detaljerede vilkår, som kunderne ikke behøver at forholde sig til.</p> <p>Kunden kan med harmoniseringen nøjes med at fremsøge sine rejsemuligheder på Rejseplanen og få præsenteret rejseruter, rejsetider og priser for de forskellige rejsemuligheder uden at forholde sig til de mere tekniske parametre, der ligger bag.</p>
<p>Den endelige udrulningsplan bør overvejes, så fx ældreråd kan inddrages.</p>	<p>Tidsplanen for implementering af harmoniseringen giver den enkelte kommune tid til lokale høringer, når kommunen har fastlagt sit serviceniveau.</p>

Administrationen har været i dialog med de 8 kommuner i samarbejdsfora under kommunesamarbejdet og bilateralt. Generelt opleves opbakning til harmoniseringen.

**Favrskov Kommune**

<b>Hørings svar</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>
<p>Flextrafik-produktet er stadig for komplekst for borgerne.</p>	<p>Administrationen anerkender, at der også efter harmoniseringen vil være forskellige prisniveauer og vilkår i den åbne flextrafik. Harmoniseringen består i særdeleshed i, at kommunegrænser ophæves, og at regler og vilkår vil være de samme i hele Midttrafiks område. Komplexiteten vil derfor blive mindre for kunder, der vil bruge åben flextrafik i flere kommuner.</p> <p>Det betyder også, at Midttrafik i samarbejde med kommunerne lettere vil kunne kommunikere regler og vilkår overfor kunderne. Og det gør det muligt at få Flextur på Rejseplanen, hvilket gør det langt nemmere for kunderne at få et samlet overblik over deres muligheder med kollektiv trafik og åben flextrafik.</p> <p>Det er ikke tiltænkt at anvende begreberne service- og skiftsteder i kommunikationen mod kunderne, og de vil heller ikke fremover indgå i de forhold, kommunerne skal forholde sig til. Kilometerbegrænsninger vil også kun være parametre, der er indstillet i systemerne samt beskrevet i detaljerede vilkår, som kunderne ikke behøver at forholde sig til.</p> <p>Kunden kan med harmoniseringen nøjes med at fremsøge sine rejsemuligheder på Rejseplanen og få præsenteret rejseruter, rejsetider og priser for de forskellige rejsemuligheder uden at forholde sig til de mere tekniske parametre, der ligger bag.</p>
<p>Placeringen af knudepunkter har betydning for prisfastsættelsen af rejserne.</p>	<p>Det er korrekt, at kommunen med den harmoniserede model stadig har høj grad af indflydelse på det lokale serviceniveau i form af at kunne tilbyde kunderne rejser til lav takst (3 kr./km) til udvalgte knudepunkter.</p>
<p>Når der er fastlagt konkrete forslag til knudepunkter og byzoner ønsker Favrskov Kommune mulighed for offentlig høring.</p>	<p>Tidsplanen for implementering af harmoniseringen giver den enkelte kommune tid til lokale høringer, når kommunen har fastlagt sit serviceniveau.</p>

## Hedensted Kommune

Hørings svar	Administrationens bemærkninger
<p>Det er bekymrende, at ikke alle Flextrafik-produkter får ens bestillings- og betalings-procedurer.</p>	<p>Alle nuværende bestillingsmuligheder fastholdes, og derudover bliver det muligt at bestille Flextur på Rejseplanen. Det bliver fortsat ikke muligt at bestille Plustur telefonisk, da denne rejseform bestilles i sammenhæng med øvrig kollektiv trafik, hvilket Midttrafiks bestillingsmodtagelse ikke kan håndtere.</p>
<p>Det er bekymrende, at rejsehjemler som periodekort, Ungdomskort, pensionistkort m.v. kun kan bruges i sammenhæng med kollektiv trafik.</p>	<p>Alle nuværende betalingsmuligheder fastholdes, og derudover bliver det muligt at betale med betalingskort i bilerne for alle kørselstyper og med gyldig rejsehjemmel fra kollektiv trafik i Flexbus og Plustur. Kollektiv trafik rejsehjemmel kan ikke bruges i Flextur, da det vil øge risikoen for, at åben flextrafik bliver en konkurrent til kollektiv trafik, hvis man fx på et pensionistkort kan køre ubegrænset med Flextur. Dette valg er således truffet for at beskytte kommunernes økonomi.</p>
<p>Det er bekymrende, at DSB/Arriva pendlerkort ikke kan bruges.</p>	<p>Administrationen har i den endelige model for harmonisering tilføjet, at man kan bruge DSB/Arriva-billetter i Plustur. Dette gælder kun for de samme DSB/Arriva-billetter, som man kan bruge i Midttrafiks busser.</p>

<b>Høringssvar</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>
<p>Flextrafik-produktet er stadig for komplekst for borgerne.</p>	<p>Administrationen anerkender, at der også efter harmoniseringen vil være forskellige prisniveauer og vilkår i den åbne flextrafik. Harmoniseringen består i særdeleshed i, at kommunegrænser ophæves, og at regler og vilkår vil være de samme i hele Midttrafiks område. Komplexiteten vil derfor blive mindre for kunder, der vil bruge åben flextrafik i flere kommuner.</p> <p>Det betyder også, at Midttrafik i samarbejde med kommunerne lettere vil kunne kommunikere regler og vilkår overfor kunderne. Og det gør det muligt at få Flextur på Rejseplanen, hvilket gør det langt nemmere for kunderne at få et samlet overblik over deres muligheder med kollektiv trafik og åben flextrafik.</p> <p>Det er ikke tiltænkt at anvende begreberne service- og skiftsteder i kommunikationen mod kunderne, og de vil heller ikke fremover indgå i de forhold, kommunerne skal forholde sig til. Kilometerbegrænsninger vil også kun være parametre, der er indstillet i systemerne samt beskrevet i detaljerede vilkår, som kunderne ikke behøver at forholde sig til.</p> <p>Kunden kan med harmoniseringen nøjes med at fremsøge sine rejsemuligheder på Rejseplanen og få præsenteret rejseruter, rejsetider og priser for de forskellige rejsemuligheder uden at forholde sig til de mere tekniske parametre, der ligger bag.</p>
<p>Flextur bliver dyrere i Hedensted Kommune. Kommunen ønsker den lave takst til/fra knudepunkter i hele kommunen, hvilket strider mod Midttrafiks ønske.</p>	<p>Midttrafik har ikke en målsætning om et bestemt antal knudepunkter i den enkelte kommune, hvor kunderne kan køre til lav takst (3 kr./km). Det er op til kommunen at fastlægge, hvor man ønsker at tilbyde kunderne at kunne rejse til en lav takst. Midttrafik rådgiver gerne herom baseret på vores faglige viden om rejsemønstre m.m.</p>
<p>Plustur kan blive en konkurrent til busserne, eksempelvis fra Hedensted til Juelsminde.</p>	<p>Plustur er sat op således, at kunden kun får tilbudt en tur, hvis der ikke er kollektiv trafik i området på det ønskede tidspunkt, og at der er en videre forbindelse med kollektiv trafik i forbindelse med Plustur. Man kan således ikke bestille Plustur, hvis samme strækning kunne køres med kollektiv trafik, eller hvis turen med Plustur ikke kan ske i forbindelse med en tur med kollektiv trafik.</p>

<b>Høringssvar</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>
<p>Det er bekymrende, at Midttrafik og FlexDanmark er ved at overgå til andet it-system til Flextrafikken.</p>	<p>Det er korrekt, at FlexDanmark, der leverer it-systemet til koordinering af flextrafik er ved at skifte system.</p> <p>Administrationen er dog af den overbevisning, at forbedret service over for Midttrafiks kunder ikke skal forsinkes af udvikling af it-funktionalitet, som andre trafikelskaber allerede har.</p> <p>Administrationen er i tæt samarbejde med FlexDanmark for at finde en god løsning. Siden udsendelsen af høringsmaterialet er vi blevet bekræftet i, at det vil være muligt at få Flextur på Rejseplanen med rimelige midler.</p> <p>Administrationen vil følge nøje, at Midttrafiks behov bliver prioriteret i det fælles selskab.</p>
<p>Hedensted Kommune imødeser en klar beskrivelse af, hvornår Rejseplanen kan løfte bestillingsopgaven samt en beskrivelse af den centrale kommunikation om de åbne kørselsordninger.</p>	<p>Rejseplanen vil kunne modtage bestillinger på Flextur i god tid inden harmoniseringen i sommeren 2023. Flexbus og Plustur kan allerede bestilles via Rejseplanen.</p> <p>Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. Brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum vil blive inddraget i forhold til at udarbejde vejledninger.</p>



## Herning Kommune

Hørings svar	Administrationens bemærkninger
Henviser til det fælles høringssvar.	Se bemærkninger under dette punkt.
Anbefaler, at der laves en fordelingsmodel for Flextur til og fra supersygehusene.	<p>Flextur vil som hidtil have en finansieringsmodel, hvor det er den kommune, hvori turen starter, der betaler nettoudgiften til turen. Hvis turen er over en kommunegrænse, er det således den ene kommune, der betaler nettoudgiften for fremkørslen, og den anden kommune, der betaler nettoudgiften for tilbagekørslen.</p> <p>Administrationen er opmærksom på, at kommuner med sygehuse eller andre offentlige services, der dækker mere end egen kommune, dermed risikerer at skulle betale for kørsel med nabokommuners borgere.</p> <p>Visionen for harmoniseringen er, at det skal være nemt for borgerne at bruge den åbne flextrafik. En evt. anderledes finansieringsmodel for Flextur til eksempelvis supersygehuse må derfor ikke gøre det sværere for kunderne at bruge Flextur. Borgere fra alle kommuner i Midtjylland skal derfor kunne køre med Flextur til et supersygehus på samme vilkår.</p> <p>Administrationen vil det første år med harmonisering følge særligt op på Flextur til sygehusene. Måtte det vise sig at være et problem, vil Midttrafik sammen med kommunerne og regionen se på en alternativ finansieringsmodel for netop den type kørsel. Forudsætningen er, at det kan gøres, så kunderne ikke oplever særregler, og dermed at det er ens for alle kunder i Midtjylland. Administrationen vil tage udgangspunkt i den fungerende model fra Regionshospitalet i Randers.</p>

Herning Kommune har været den eneste kommune, der ikke hidtil har haft flextur. I budgetforliget for 2023 har forligspartierne hvert år afsat et beløb til Flextrafik-ordningen med henblik på at forbedre mobiliteten for borgerne i særligt kommunens yderområder og harmonisere på tværs af kommunegrænser.

## Horsens Kommune

Hørings svar	Administrationens bemærkninger
Egenbetalingen stiger for borgere bosat i oplandet fra 4 kr./km til 7 kr./km	Det er korrekt, at taksten stiger for Flextur, hvor borgerne kører fra en adresse til en anden adresse efter eget valg. Den harmoniserede takst er fastlagt for at beskytte kommunernes økonomi, idet andre kommuner har haft et højere takstniveau end Horsens, og ville opleve en væsentlig stigning i nettoudgiften, hvis deres takster skulle nedsættes. Horsens Kommune har dog mulighed for at sænke taksten til 3 kr./km til udvalgte knudepunkter, hvor de ønsker at give kunderne mulighed for at rejse til lavere takst.
Der bør være en begrænsning i længden af ture.	Med den model, der har været i høring i marts-juni 2022, er ture til 3 kr./km begrænset til 20 km, hvorefter taksten stiger til 7 kr./km.
Risiko for, at den kollektive trafik udhules af billig Flextur.	Denne risiko er imødekommet ved at begrænse ture til laveste takst (3 kr./km) til 20 km.
Pensionskort vil kunne bruges til Flextur og Plustur i kommunen og over kommunegrænsen.	I modellen for harmonisering vil kollektiv trafik rejsehjemmel som fx pensionistkort kun kunne bruges i Plustur, ikke i Flextur. I Plustur kan man kun bruge gyldig rejsehjemmel, så hvis fx et pensionistkort kun kan bruges i egen kommune, kan det også kun bruges til Plustur i kommunen.
Nabokommuner vil sandsynligvis skulle kompenseres for kørsel i nabokommuner.	Finansieringsprincippet for den åbne flextrafik er som hidtil, at nettoudgiften betales af den kommune, hvor turen starter. Der vil således ikke være kompensation kommunerne imellem.
Bestillingen af Flexbus er i dag kompliceret, hvor man både skal bruge Rejseplanen og Midttrafiks webshop.	Flexbus kan i dag bestilles på Rejseplanen. Hvis man ønsker at betale kontant i vognen, skal man ikke gøre andet end at bestille turen.  Da Flexbus også kan bruges med kollektiv trafiks rejsehjemmel, er der også en mulighed for, at man fra Rejseplanen kan gå til Midttrafiks webshop for at købe fx enkeltbilletter eller læse om muligheder for at købe klippekort m.m. Det er dog kun nødvendigt, hvis man ønsker at købe kollektiv trafik rejsehjemmel samtidig med, at man bestiller sin tur med Flexbus. Man kan også købe sin billet i Midttrafiks app eller bruge sit Rejsekort.
Horsens Kommune efterlyser klarere beskrivelse af forskellen mellem de tre kørselsformer, Flextur, Plustur og Flexbus.	Administrationen har i den endelige harmoniseringsmodel tilstræbt at gøre forskellene endnu tydeligere.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Horsens Kommune opstiller forslag til harmonisering af de kørselstyper, Flextur, Plustur og Flexbus.	Administrationen vurderer, at det opstillede forslag er i overensstemmelse med den model, der har været i høring marts-juni 2022 og den endelige model for harmonisering. Administrationen bemærker, at Horsens Kommunes høringssvar tilsyneladende er udarbejdet på baggrund af det oprindelige forslag, der blev udsendt i november 2021 og ikke den justerede model fra marts 2022.
Ønsker 2 børn gratis med i flextrafik.	Ønsket om at medtaget børn under 12 år er inkluderet i den endelige model for harmonisering for så vidt angår Plustur og Flexbus, hvor man kan køre på kollektiv trafiks rejsehjemmel, herunder på samme vilkår som i bussen medtage op til 2 børn under 12 år på en voksen billet.  Flextur er et tilbud med højere serviceniveau, hvor takster og rabatter fra den kollektive trafik ikke anvendes af hensyn til kommunernes økonomi.

### Lemvig Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Henviser til det fælles høringssvar.	Se bemærkninger under dette punkt.
Ønsker mulighed for øgede søgemuligheder på Rejseplanen, så der oplyses den rejse, der er økonomisk mest fordelagtigt for kunden.	Rejseplanen vil komme til at vise alle rejsemuligheder, herunder vise varighed og pris for mulighederne med bus, tog, Flextur, Plustur og Flexbus. Dette er illustreret med et eksempel i bilag 1.

### Norrdjurs Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Flextur UNG afskaffes.	Kommunen konstaterer selv, at der i stedet vil være gode tilbud til de unge for at kunne bruge Plustur, og at man nu kan køre over kommunegrænsen. Administrationen er enig i, at det samlet set stadig er attraktivt for unge at bruge den åbne flextrafik.
Håber på gode muligheder for at bruge den åbne flextur til nabokommunerne.	Administrationen opfordrer nabokommunerne til bilateral dialog, og Midttrafik bidrager gerne med faglig rådgivning om udpegning af fx knudepunkter.

## Odder Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Kommunen tager harmoniseringen til efterretning og fastholder nuværende knudepunkter og etablerer to nye.	Administrationen ser frem til fortsat at have attraktiv åben flextrafik i Odder Kommune. Midttrafik bidrager gerne med faglig rådgivning, hvis kommunen ønsker at se på yderligere muligheder for den åbne flextrafik.

## Randers Kommune

Randers Kommune har som supplement til kommunens eget høringssvar vedlagt høringssvar fra Handicaprådet og Ældrerådet i Randers Kommune.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Randers Kommune har en bekymring for, at løsningen bliver dyrere for kommunen, specielt med kørsel over kommunegrænser og kørsel til/fra Regionshospitalet i Randers.	<p>Administrationen har i bilag 5 estimeret den økonomiske konsekvens af harmoniseringen for de enkelte kommuner. Randers Kommune vil umiddelbart få en mindredgift på ca. 178 tkr. ift. 2019. Det beløb tager dog ikke højde for, at Randers Kommune evt. indfører knudepunkter, hvor kunderne kan køre til/fra til 3 kr./km. og dermed øge kommunens nettoudgift.</p> <p>Administrationen er opmærksom på, at kommuner med sygehuse eller andre offentlige services, der dækker mere end egen kommune, risikerer at skulle betale for kørsel med nabokommuners borgere.</p> <p>Visionen for harmoniseringen er, at det skal være nemt for borgerne at bruge den åbne flextrafik. En evt. anderledes finansieringsmodel for Flextur til eksempelvis supersygehuse må derfor ikke gøre det sværere for kunderne at bruge Flextur. Borgere fra alle kommuner i Midtjylland skal derfor kunne køre med Flextur til et supersygehus på samme vilkår.</p> <p>Administrationen vil det første år med harmonisering følge særligt op på Flextur til sygehusene. Måtte det vise sig at være et problem, vil Midttrafik sammen med kommunerne og regionen se på en alternativ finansieringsmodel for netop den type kørsel. Forudsætningen er, at det kan gøres, så kunderne ikke oplever særregler, og dermed at det er ens for alle kunder i Midtjylland. Administrationen vil tage udgangspunkt i den fungerende model fra Regionshospitalet i Randers.</p>
Randers Kommune opfordrer Midttrafik til at indtænke placering af alternative transportformer som fx elcykler som supplementet til flextrafik.	Administrationen vurderer ikke, at harmoniseringen af den åbne flextrafik i sig selv også omfatter alternative transportformer. Midttrafik vil gerne fagligt rådgive Randers Kommune om placering af knudepunkter, så disse hænger sammen med andre transportformer, herunder evt. lokationer med elcykler.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Randers Kommune foreslår, at knudepunkter i Plustur er aktive, så der ikke køres Plustur til knudepunkter uden busafgange.	Plustur er sat op således, at kunden kun får tilbudt en tur, hvis der ikke er kollektiv trafik i området på det ønskede tidspunkt, og at der er en videre forbindelse med kollektiv trafik i forbindelse med Plustur. Man kan således ikke bestille Plustur, hvis samme strækning kunne køres med kollektiv trafik, eller hvis turen med Plustur ikke kan ske i forbindelse med en tur med kollektiv trafik.
Midttrafik bør undersøge, om man kan køre til 7 kr./km, hvis man kører fra landzone til byzone.	Forslaget om at kunne køre fra oplandet til en valgfri adresse i byzonen til 7 kr./km (i stedet for de foreslåede 14 kr.) vil medføre en væsentlig lavere takst i forhold til de steder, der i dag har byzoner med 14 kr./km. Det vil alt andet lige medføre en væsentligt øget nettoudgift for disse kommuner, og har ikke været en del af det forslag, der har været i høring. Administrationen har derfor ikke imødekommet forslaget.
Handicaprådet i Randers ønsker, at man kan tilvælge hjælp til og fra hoveddør.	Den åbne flextrafik er kørsel fra adresse til adresse, dvs. fra/til kantstenen. Ligesom i den kollektive trafik er serviceniveauet tilpasset, at man selv kan bevæge sig til/fra køretøjet. Hvis chaufføren skal have tid til at følge kunden helt fra/til døren, vil det kræve mere tid og dermed gøre turene dyrere. Kommune har mulighed for i andre lukkede ordninger at visitere borgerne til et højere niveau af service.
Handicaprådet ønsker, at kommunikationen og kundeoplevelsen skal gøres bedre. De ønsker desuden brugervenlighed og overskuelighed.	Administrationen udarbejder en kommunikationsplan i god tid inden implementeringen af harmoniseringen. Brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum vil blive inddraget i forhold til at udarbejde vejledninger.  Rejseplanen er en af de mest benyttede digitale tjenester i Danmark og får generelt gode vurderinger. Rejseplanen arbejder løbende med forbedringer, herunder af tilgængeligheden.
Handicaprådet ønsker, at det fysiske månedskort til pensionister også kan bruges i flextrafik.	Gyldigt rejsehjemmel fra den kollektive trafik kan bruges i Flexbus og Plustur. Det gælder også det nye fuld-tidspensionistkort, der indføres i alle kommuner i 2022.
Handicaprådet håber på involvering ved fastlæggelse af knudepunkter i kommunen.	Det er op til Randers Kommune at fastlægge knudepunkter, herunder hvordan man ønsker lokal involvering og evt. høring. Midttrafik bidrager gerne med faglig rådgivning om placering af knudepunkter.
Handicaprådet ønsker at kunne bruge ledsagerkortet i flextrafik.	Ledsagerkortet kan i dag bruges i den kollektive trafik. Ledsagerkort vil derfor også kunne bruges i den åbne flextrafik, hvor kollektiv trafiks rejsehjemmel bruges, dvs. Plustur og Flexbus.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Handicaprådet anbefaler, at man inddrager relevante brugerorganisationer i arbejdet med indretning af stoppesteder.	Det er op til kommunen at indrette de enkelte stoppesteder, men administrationen bakker op om, at disse gøres brugervenlige. Midttrafik bidrager gerne med faglige råd om god indretning af stoppesteder.  Kommunerne har mulighed for at søge midler hos Midttrafiks Stoppestedspulje til at opgradere stoppestedetsforhold i kommunen.
Ældrerådet finder materialet ufyldstgørende til en høringsproces, da det lokale serviceniveau ikke er fastlagt.	Administrationens har sendt materialet i politisk høring ved kommunerne og dermed ikke i offentlig høring. Det er korrekt, at der ikke ligger forslag til det konkrete, lokale serviceniveau, idet dette fastlægges af kommunen, efter rammerne for harmoniseringen er godkendt af bestyrelsen i Midttrafik.
Ældrerådet ønsker, at ikke-digitale borgere ikke efterlades med begrænsede eller ingen muligheder for at bruge flextrafik.	De ikke-digitale kunder får ikke dårligere vilkår end i dag. De vil kunne bestille Flextur og Flexbus telefonisk som hidtil. Det bliver fortsat ikke muligt at bestille Plustur telefonisk, da denne rejseform bestilles i sammenhæng med øvrig kollektiv trafik, hvilket Midttrafiks bestillingsmodtagelse ikke kan håndtere.
Ældrerådet forventer, at Midttrafik lever op til rejsegarantien	Der vil fortsat være rejsegaranti på den åbne flextrafik.
Ældrerådet ønsker det tydeliggjort, hvornår pensionistkortet kan bruges.	Pensionistkortet kan bruges til rejser med Plustur og Flexbus på de strækninger, hvor pensionskortet også er gyldigt til rejser med kollektiv trafik.
Ældrerådet ønsker, at man kan betale kontant, med betalingskort og MobilePay til chaufføren.	Man kan fortsat betale kontant til chaufføren, og det bliver også muligt at betale med kontaktløs betalingskort i vognen. MobilePay bliver ikke umiddelbart muligt, men det undersøges at gøre det muligt på sigt.
Ældrerådet spørger ind til månedsfakturering.	Månedsfakturering er en mulighed i Flextur, hvor kunden får en månedlig fakturering for sin kørsel. Denne mulighed opretholdes i Flextur.

## Ringkøbing-Skjern Kommune

Hørings svar	Administrationens bemærkninger
<p>Herning Kommune bør udpege sygehuset i Gødstrup som et knudepunkt.</p> <p>Alle sygehuse bør klassificeres som et knudepunkt, så borgere kan få Flextur til et sygehus til 3 kr./km.</p>	<p>Administrationen forstår holdningen om, at et sygehus er et sted med offentlig service og derfor kan udpeges som et knudepunkt. Det er dog op til den enkelte kommune selv at vurdere, hvor man ønsker at udpege et knudepunkt. Administrationen vil ud fra en faglig vurdering anbefale, at sygehuse udpeges som knudepunkter.</p>
<p>Regionen skal inddrages i betaling af Flextur til/fra sygehuset for såvel patienter til undersøgelse som besøgende.</p>	<p>Administrationen er opmærksom på, at kommuner med sygehuse eller andre offentlige services, der dækker mere end egen kommune, risikerer at skulle betale for kørsel med nabokommuners borgere.</p> <p>Visionen for harmoniseringen er, at det skal være nemt for borgerne at bruge den åbne flextrafik. En evt. anderledes finansieringsmodel for Flextur til eksempelvis supersygehuse må derfor ikke gøre det sværere for kunderne at bruge Flextur. Borgere fra alle kommuner i Midtjylland skal derfor kunne køre med Flextur til et supersygehus på samme vilkår.</p> <p>Administrationen vil det første år med harmonisering følge særligt op på Flextur til sygehusene. Måtte det vise sig at være et problem, vil Midttrafik sammen med kommunerne og regionen se på en alternativ finansieringsmodel for netop den type kørsel. Forudsætningen er, at det kan gøres, så kunderne ikke oplever særregler, og dermed at det er ens for alle kunder i Midtjylland. Administrationen vil tage udgangspunkt i den fungerende model fra Regionshospitalet i Randers. Måtte kommunerne aftale en finansieringsmodel med regionen, hvor regionen helt eller delvist bidrager til denne kørsel, vil Midttrafik bidrage med rådgivning om, hvordan det kan ske i praksis.</p>
<p>Det bør være muligt at bestille Flextur telefonisk.</p>	<p>Det vil som hidtil være muligt at bestille Flextur telefonisk ved henvendelse til Midttrafiks bestillingsmodtagelse.</p>

## Silkeborg Kommune

Hørings svar	Administrationens bemærkninger
<p>Kommunerne må på sigt forvente højere udgifter til flextrafik i takt med, at mulighederne bliver mere kendte og tilgængelige.</p>	<p>Administrationen har i bilag 5 estimeret den økonomiske betydning for Silkeborg Kommune. Umiddelbart vil Silkeborg Kommune få en mindreudgift på ca. 267 tkr. ift. 2019. Det beløb tager dog ikke højde for, at Silkeborg Kommune evt. indfører knudepunkter, hvor kunderne kan køre til/fra til 3 kr./km. og dermed øge kommunens nettoudgift.</p> <p>Når harmoniseringen opnår sin vision om at gøre den åbne flextrafik mere forståelig og tilgængelig for kunderne, kan det i sig selv også medføre øget brug. En sådan dynamisk effekt er ikke indregnet i den estimerede udgift.</p>

## Skanderborg Kommune

Hørings svar	Administrationens bemærkninger
<p>Placering af knudepunkter fastlægges senere, så den økonomiske konsekvens er usikker.</p> <p>Det er afgørende for kommunen selv at kunne fastlægge det rette serviceniveau og påvirke de økonomiske konsekvenser.</p> <p>Der bør foretages nye økonomiske beregninger inden endelig beslutning.</p>	<p>Den enkelte kommune fastlægger selv byzone og knudepunkter, når bestyrelsen for Midttrafik har fastlagt rammerne for en harmonisering. Kommunen kan dermed selv fastlægge det lokale serviceniveau.</p> <p>Midttrafik bidrager med faglig rådgivning, herunder estimerer på den økonomiske betydning af de lokale valg for den enkelte kommune.</p>



Høringssvar	Administrationens bemærkninger
<p>Flexitur stiger i Skanderborg Kommune fra 4 kr./km til 7 kr./km. Skanderborg Kommune foreslår, at 7 kr./km bliver en maksimal pris, så den enkelte kommune kan vælge en lavere takst.</p>	<p>Visionen med harmoniseringen er at nedbringe kompleksiteten for kunderne. Det gælder i særdeleshed på takstområdet, hvor der i dag er en differentieret takst på Flexitur pr. kommune. Modellen for harmonisering indeholder en række ændringer, der alle er tilrettelagt for at mindske kompleksiteten for kunderne. Forenkling af taksterne er ét af tiltagene. Umiddelbart kunne en evt. differentieret pris synes som et af flere tiltag, der kan ses isoleret fra øvrige tiltag. Det er dog ikke tilfældet. En stor del af kompleksiteten i dag skyldes netop, at der er ret forskellige takster i de enkelte kommuner.</p> <p>Hvis den enkelte kommune skal have mulighed for at have lavere takster end andre kommuner, vil en række af fordelene ved harmoniseringen forsvinde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunegrænser vil de facto eksistere igen, og produktet vil blive mere komplekst og vanskeligt at forklare for kunderne. Det vil desuden gøre implementeringen i Rejseplanen mere vanskelig. Harmoniseringen ophæver som udgangspunkt kommunegrænserne, men hvis der oprettes særlige lokale takster, skal der fortsat tages højde for den enkelte kommunes grænse</li> <li>• Kunderne vil fortsat opleve forskellige priser på ud- og hjemrejser mellem kommuner, og to takster taler imod tanken om at kunne rejse frit over kommunegrænse uden at skulle bekymre sig om prisstrukturen.</li> <li>• Den administrative kompleksitet vil fortsat bestå i og med, at kommunerne sandsynligvis vil ønske at indgå prisaftaler som i dag for at forhindre forskellige priser på ud- og hjemrejse. Prisaftalerne vil være udtryk for harmonisering mellem enkelte kommuner, men ikke nødvendigvis alle – kunderne vil igen kunne opleve kompleksitet og vilkårlighed i prisstrukturen</li> </ul> <p>Opsummeret vil lokale takster betyde, at produktet fortsat er komplekst for kunden, fortsat vil være komplekst for administrationen at håndtere og det vil medføre stor risiko for fejl i Rejseplanen, da systemet vil skulle skelne mellem kommunegrænser.</p> <p>Det skal dertil tilføjes, at det følger af Lov om trafikskaber, at trafikskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikskabets område.</p>

<b>Høringssvar</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>
<p>Det er en forringelse, at Flextur UNG bortfalder.</p> <p>Der ønskes en model for opretholdelse af Flextur UNG.</p>	<p>Administrationen bemærker, som Skanderborg Kommune også selv gør, at Flextur UNG benyttes meget lidt. Med harmoniseringen får kunder med Ungdomskort i stedet mulighed for at bruge Ungdomskort til Plustur, når de skal videre med den kollektive trafik.</p> <p>Som ovenfor anført vil det modvirke harmoniseringen, hvis der indføres særlige lokale takster. Det samme vil gælde, hvis Flextur UNG opretholdes i en enkelt kommune. Ønsket om en særlig model for opretholdelse af Flextur UNG er derfor ikke imødekommet i modellen for harmonisering.</p>
<p>Flextur til et knudepunkt bør kunne bestilles via Rejseplanen.</p>	<p>Med harmoniseringen vil alle kørselsformer i åben flextrafik kunne bestilles på Rejseplanen, herunder Flextur til et knudepunkt.</p>
<p>Den enkle bestilling skal guide brugeren den mest fornuftige flextrafik-løsning.</p>	<p>Administrationen er helt enig, og det er også derfor, at en meget vigtig del af harmoniseringen er at få gjort tilbuddet så ensartet på tværs af kommuner, at vi kan få alle kørselsformer i den åbne flextrafik på Rejseplanen.</p> <p>På Rejseplanen vil kunden kunne indtaste, hvor hun skal til og fra samt hvornår. Rejseplanen vil så vise alle de relevante muligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik. Se eksempel i bilag 1.</p> <p>Dette kan lade sig gøre, fordi vi med harmoniseringen nedbringer kompleksiteten på tværs af kommunerne i Midttrafiks område.</p>
<p>Når der er fastlagt konkrete forslag til knudepunkter og byzoner ønsker Skanderborg Kommune mulighed for offentlig høring.</p>	<p>Tidsplanen for implementering af harmoniseringen giver den enkelte kommune tid til lokale høringer, når kommunen har fastlagt sit serviceniveau.</p>
<p>Skanderborg Kommune anbefaler, at Midttrafik arbejder for at foretage harmonisering af åben flextrafik på landsplan.</p>	<p>Midttrafik indgår i samarbejde med de øvrige trafikselskaber om tilrettelæggelse af åben flextrafik. Midttrafik har i samarbejde med NT og med tilsagn fra de øvrige trafikselskaber udarbejdet et visionspapir for åben flextrafik i fremtiden. Denne vision ligger til grund for trafikselskabernes videre arbejde med åben flextrafik, bl.a. i forbindelse med indførelsen af den kommende mobility-as-a-service. Det er vigtigt at bemærke, at en landsdækkende harmonisering har bedre vilkår for gennemførelse, hvis der ikke laves særordninger.</p>

## Struer Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Struer Kommune tilslutter sig det fælles høringssvar fra Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland.	Se administrationens bemærkninger ovenfor.
Struer Kommune har i dag en takst på 4 kr./km, og taksten vil stige til 7 kr./km, medmindre kommunen har udpeget et knudepunkt. Især svage borgere kan have svært ved at transportere sig til et knudepunkt.	Det er korrekt, at taksten vil stige for ture adresse til adresse. Kommunen vil kunne imødekomme de svageste borgere ved at udpege knudepunkter, som netop tilgodeser svage borgere. Borgerne vil i så fald kunne køre til 3 kr./km fra en vilkårlig adresse til knudepunktet.
Det er vigtigt, at der laves let tilgængeligt informationsmateriale til borgerne, når harmoniseringen træder i kraft.	Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. Brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum vil blive inddraget i forhold til at udarbejde vejledninger.

## Syddjurs Kommune

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
<p>Syddjurs Kommune er ærgerlig over ikke selv at kunne bestemme takster og tilbyde differentierede ordninger og vilkår for visse målgrupper i kommunen.</p> <p>I dag har man Flextur fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers til 4 kr./km og Flextur UNG med gratis Flextur inden for visse tidsrum.</p>	<p>Syddjurs Kommune vil kunne fastlægge det lokale serviceniveau ved at udpege knudepunkter, hvor kunderne kan køre til for 3 kr./km., eller hvor man kan køre til for at komme videre med kollektiv trafik.</p> <p>Det er op til Randers Kommune, om Regionshospitalet i Randers bliver et knudepunkt, hvor kunder kan køre til for 3 kr./km (for de første 20 km, derefter 7 kr./km). Hvis Randers Kommune vælger dette, vil også borgerne fra Syddjurs kommune kunne køre til denne takst.</p> <p>Flextur UNG har været brugt meget lidt, også i Syddjurs Kommune, så det er forholdsvist få brugere, der mister denne ordning. Med harmoniseringen får kunder med Ungdomskort i stedet mulighed for at bruge Ungdomskort til Plustur, når de skal videre med den kollektive trafik.</p>

<p>Syddjurs Kommune ønsker at fastholde den nuværende kilometertakst for Flextur adresse-til-adresse (4 kr./km).</p>	<p>Den harmoniserede takst er fastlagt for at beskytte kommunernes økonomi, idet andre kommuner har haft et højere takstniveau end Syddjurs, og ville opleve en væsentlig økonomisk stigning, hvis deres takster skulle nedsættes. Syddjurs Kommune har dog mulighed for at sænke taksten til 3 kr./km til udvalgte knudepunkter, hvor de ønsker at give kunderne mulighed for at rejse til lavere takst.</p> <p>Visionen med harmoniseringen er at nedbringe kompleksiteten for kunderne. Det gælder i særdeleshed på takstområdet, hvor der i dag er en differentieret takst på Flextur pr. kommune. Modellen for harmonisering indeholder en række ændringer, der alle er tilrettelagt for at mindske kompleksiteten for kunderne. Forenkling af taksterne er ét af tiltagene. Umiddelbart kunne en evt. differentieret pris synes som et af flere tiltag, der kan ses isoleret fra øvrige tiltag. Det er dog ikke tilfældet. En stor del af kompleksiteten i dag skyldes netop, at der er ret forskellige takster i de enkelte kommuner.</p> <p>Hvis den enkelte kommune skal have mulighed for at have lavere takster end andre kommuner, vil en række af fordelene ved harmoniseringen forsvinde:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunegrænser vil de facto eksistere igen, og produktet vil blive mere komplekst og vanskeligt at forklare for kunderne. Det vil desuden gøre implementeringen i Rejseplanen mere vanskelig. Harmoniseringen ophæver som udgangspunkt kommunegrænserne, men hvis der oprettes særlige lokale takster, skal der fortsat tages højde for den enkelte kommunes grænse</li><li>• Kunderne vil fortsat opleve forskellige priser på ud- og hjemrejser mellem kommuner, og to takster taler imod tanken om at kunne rejse frit over kommunegrænse uden at skulle bekymre sig om prisstrukturen.</li><li>• Den administrative kompleksitet vil fortsat bestå i og med, at kommunerne sandsynligvis vil ønske at indgå prisaftaler som i dag for at forhindre forskellige priser på ud- og hjemrejse. Prisaftalerne vil være udtryk for harmonisering mellem enkelte kommuner, men ikke nødvendigvis alle – kunderne vil igen kunne opleve kompleksitet og vilkårlighed i prisstrukturen</li></ul> <p>Opsummeret vil lokale takster betyde, at produktet fortsat er komplekst for kunden, fortsat vil være komplekst for administrationen at håndtere og det vil</p>
--	---

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
	<p>medføre stor risiko for fejl i Rejseplanen, da systemet vil skulle skelne mellem kommunegrænser.</p> <p>Det skal dertil tilføjes, at det følger af Lov om trafikskaber, at trafikskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikskabets område.</p>
<p>Kommunens knudepunkter skal kunne håndtere ventende borgeres behov, herunder borgere med et handicap.</p>	<p>Administrationen er enig i, at der skal være gode publikumsfaciliteter ved alle former for kollektiv trafik, også flextrafik. Det skal være muligt for chauffører at holde sikkert og for kunder at komme sikkert ind/ud af bilen og vente på sin forbindelse med kollektiv trafik.</p> <p>Midttrafik rådgiver gerne om god indretning af faciliteter på de steder, hvor den åbne flextrafiks kunder skal vente på vognene.</p> <p>Kommunerne har mulighed for at søge midler hos Midttrafiks Stoppestedspulje til at opgradere stoppestedforhold i kommunen.</p>

## Aarhus Kommune

Aarhus Kommunes høringssvar er suppleret med et høringssvar fra Ældrerådet i kommunen.

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
<p>Aarhus Kommune ser gerne, at der følges op på, hvordan rejsemønstrene over kommunegrænserne ændrer sig med harmoniseringen.</p>	<p>Administrationen vil løbende følge op på, hvordan anvendelsen af åben flextrafik udvikler sig. Måtte der undervejs vise sig væsentlige uhensigtsmæssigheder, vil bestyrelsen for Midttrafik blive orienteret.</p> <p>Efter et år laves en samlet evaluering af harmoniseringen.</p>
<p>Ældrerådet finder det ikke tydeligt, om harmoniseringen også gælder handicapkørsel.</p>	<p>Harmoniseringen gælder alene den åbne flextrafik, dvs. de kørselsordninger, der er åbne for alle kunder. Handicapkørsel er en visiteret ordning, som har et andet serviceniveau, og det er ikke omfattet af harmoniseringen.</p>
<p>Ældrerådet efterspørger mulighed for kørsel fra dør til dør som i handicapkørsel</p>	<p>Den åbne flextrafik er kørsel fra adresse til adresse, dvs. fra/til kantstenen. Ligesom i den kollektive trafik er serviceniveauet tilpasset, at man selv kan bevæge sig til/fra køretøjet. Hvis chaufføren skal have tid til at følge kunden helt fra/til døren, vil det kræve mere tid og dermed gøre turene dyrere. Kommune har mulighed for i andre lukkede ordninger at visitere borgerne til et højere niveau af service.</p>

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
Ældrerådet påpeger, at Handicaprådet ikke er hørt.	Administrationens har sendt materialet i politisk høring ved kommunerne og dermed ikke i offentlig høring. Den enkelte kommune kan vælge selv at lave lokal høring, fx når man fastlægger serviceniveauet i form af byzone og knudepunkter.
Stigningerne i taksterne virker voldsomme.	Ændringerne i takster i Aarhus Kommune er forskellige. For Flextur uden for byzonen stiger taksten fra 4 kr./km til 7 kr./km. For Flextur til knudepunkter i byzonen, falder prisen fra 4 kr./km til 3 kr./km (og ved kørsel til knudepunkter med Plustur kan kunden endda bruge sin rejsehjemmel fra kollektiv trafik).
Der bør være evaluering efter et år, så man har et bedre overblik over, hvad kunderne vælger og få rettet til.	Administrationen laver en samlet opfølgning og evaluering efter et år.
Den nye ordning skal gives meget opmærksomhed mht. formidling	Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. Brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum vil blive inddraget i forhold til at udarbejde vejledninger.

## Region Midtjylland

Høringssvar	Administrationens bemærkninger
<p>Det er væsentligt, at bestilling og betaling ikke udgør en barriere.</p> <p>Digitale løsninger skal videreudvikles og kontantbetaling reduceres.</p> <p>Dog kan der være kunder, der har brug for telefonisk betjening og mulighed for at betale kontant.</p>	<p>Administrationen er enig i, at bestilling og betaling skal gøres nemmere, hvilket opnås med harmoniseringen.</p> <p>De digitale løsninger videreudvikles, og kunderne kan undlade at betale kontant, bl.a. da der indføres betalingskort i vognene.</p> <p>Kunderne vil fortsat have samme muligheder for telefonisk bestilling og kontantbetaling som hidtil.</p>
Det foreslås, at Midttrafik gør brug af resultater fra et kommunikationsprojekt gennemført af regionen og Hedensted Kommune.	Midttrafik vil i god tid inden implementeringen af den harmoniserede model have lavet en kommunikationsplan, så det sikres, at kunderne kender de nye muligheder. Midttrafik vil i den sammenhæng trække på al faglig viden om god kommunikation fra egen erfaring, andre trafiksselskaber og øvrige relevante kommunikationstiltag inden for den kollektive trafik, herunder regionens projekt med Hedensted Kommune. Brugerrepræsentanter fra Tilgængelighedsforum vil blive inddraget i forhold til at udarbejde vejledninger.

## Passagerrådet

Passagerrådet i Region Midtjylland har 19 medlemmer, som kommer med forslag til forbedringer af bus og tog i regionen. Medlemmerne er til dels udpeget af for eksempel Ældresagen, Dansk Handicap Forbund og Danske Studerendes Fællesråd, og til dels fundet ved lodtrækning blandt opstillede kandidater. Passagerrådet har tæt samarbejde med sekretariatet i Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk.

Høringsvar	Administrationens bemærkninger
<p>For ture mellem stoppesteder, der supplerer anden kollektiv transport, bør det være muligt at betale med almindelige billetter og til almindelig takst.</p> <p>Der bør kunne betales med kort, MobilePay og kontanter.</p> <p>Det bør være muligt at betale med Rejsekort.</p>	<p>Ture mellem stoppesteder vil være Flexbus. Disse kan betales med gyldig rejsehjemmel fra kollektiv trafik.</p> <p>Kunden kan betale kontant til chaufføren, og det bliver også muligt at betale med kontaktløs betalingskort i vognen. MobilePay bliver ikke umiddelbart muligt, men det undersøges at gøre det muligt på sigt.</p> <p>Rejsekort Pendlerkort og PendlerKombi kan bruges i Flexbus og Plustur (skal oplyses ved bestilling, da der ikke er Rejsekort-udstyr i vognene).</p>
<p>Bestillingstider skal være rimelige og bestilling skal være nem.</p>	<p>Turene skal bestilles en time før afgang.</p> <p>Alle typer åben flextrafik vil kunne bestilles via Rejseplanen. Derudover kan Flextur og Flexbus bestilles telefonisk og Flextur på flextrafik-app'en.</p>
<p>Flextur bør kunne medbringe cykler og barnevogne mod gebyr.</p>	<p>Barne- og klapvogne kan allerede i dag medtages i flextrafik, hvis de kan klappes sammen. Pga. begrænset plads er det ikke muligt at medtage cykler.</p>
<p>Takststigningen i nogle kommuner fra 4 kr./km til 7 kr./km er problematisk.</p>	<p>Ændringerne i takster er forskellige fra kommune til kommune. Hidtil har kunderne betalt mellem 4 og 14 kr./km for en Flextur. For Flextur uden for byzonen stiger taksten i nogle kommuner fra 4 kr./km til 7 kr./km., mens den i andre kommuner fastholdes eller endda falder for en enkelt kommunes vedkommende. For Flextur til knudepunkter i byzonen, falder prisen til 3 kr./km i alle kommuner (og ved kørsel til knudepunkter med Plustur kan kunden endda bruge sin rejsehjemmel fra kollektiv trafik).</p>
<p>Unge mennesker bør kunne bruge Ungdomskortet hele vejen til deres uddannelse.</p>	<p>Unge med Ungdomskort vil kunne bruge Ungdomskortet i Plustur til at komme hen til en bus eller tog, hvor de også kan bruge Ungdomskortet. De kan dog ikke bruge Ungdomskortet til at køre flextrafik på strækninger, hvor der er kollektiv trafik.</p>

<b>Høringssvar</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>
<p>Nogle brugere føler sig utrygge pga. dødrætte chauffører og chauffører med manglende danskkundskaber.</p>	<p>Det skal altid være trygt for kunderne at køre med Midttrafik, uanset om det er i flextrafik, busser, tog eller letbane. Dette er uafhængigt af harmoniseringen af den åbne flextrafik.</p> <p>Hvis kunderne i flextrafik oplever trætte chauffører eller andre kritisable forhold, kan de altid kontakte Midttrafik og klage.</p>



---

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik

Udarbejdet af Johanne Seest Hebsgaard, Christina Nysten Justesen, Per Elbæk, Danni Giørtz-Jørgensen

Cc

Emne **Bilag 5 – Det bagvedliggende setup**

---

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00  
midttrafik.dk

17. oktober 2022

Journalnr.:  
9.9.4-11422-2020

Kontaktperson:  
Danni Giørtz-Jørgensen

E-mail:  
dgi@midttrafik.dk

### Baggrund

Dette notat beskriver den bagvedliggende vision og setup for at kunne tilbyde kunderne et enkelt og lettilgængeligt overblik over mulighederne med flextrafik efter harmoniseringen samt en samlet tilgang til at søge og bestille åben flextrafik.

Notatet er således *ikke* et udtryk for den kompleksitet, kunderne skal forholde sig til. Kundernes indgang til den åbne flextrafik beskrives i bilag 1. Kunderne vil til enhver tid kunne nøjes med at fremsøge deres rejse på Rejseplanen og få oplyst pris og tidspunkt, og dermed have et beslutningsgrundlag for deres valg af rejseform. Det er ikke afgørende for kundernes muligheder for at bruge den åbne flextrafik, at den kender nedenstående kompleksitet i det bagvedliggende setup.

Dette notat beskriver de opgaver, Midttrafik og til en vis grad kommunerne, skal løse for at kunne tilbyde kunderne en samlet tilgang til den åbne flextrafik på Rejseplanen. Notatet beskriver desuden de rejseregler, der ændres samt de estimerede økonomiske konsekvenser for den enkelte kommune.

### Overordnet vision for harmonisering af den åbne flextrafik

#### En vigtig del af den kollektive trafik

Kollektiv trafik er et velfærdsgode og skal være et tilbud til alle borgere, så der er lige frihed og muligheder for borgerne i regionen. Midttrafik skaber som trafikelskab rammerne for, at kommuner og region kan tilbyde kollektiv trafik, der passer til aktuelle behov og lokale ambitioner. Serviceniveauet kan variere, men produkterne skal være relevante og tilgængelige og bidrage til at skabe reel mobilitet for borgerne. Samtidig skal produkterne understøtte en fornuftig ressourceudnyttelse, både af hensyn til økonomi og miljø.

Her kan den åbne flextrafik spille en vigtig rolle, da den tilbyder en bred basismobilitet, idet den kun kører, når den bestilles, men til gengæld tilbyder kørsel, hvor der ikke er kollektiv trafik. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser med få passagerer – fx i tyndt befolkede områder eller i ydertidspunkter med lavt transportbehov. Midttrafik ser en stigende efterspørgsel fra ejerne på værktøjer til at skabe mobilitet i yderområder, og her giver den åbne flextrafik en række af de vigtigste svar.

Skal den åbne flextrafik opfylde sit fulde potentiale som effektiv, fladedækkende basismobilitet i fremtidens transportbillede er det essentielt, at tilbuddet fremstår enkelt og let tilgængeligt for kunderne. Det gør det ikke i dag.

### **Den nuværende løsning**

Midttrafik har gennemført en omfattende undersøgelse af åbne ordninger i flextrafik blandt nuværende og potentielle kunder, som peger på, at paletten af flextilbud og bestillingsmuligheder i dag er for kompleks, hvilket gør det svært for kunderne at forstå mulighederne for at anvende de åbne kørselsordninger.

Der er i dag mange forskellige ordninger på tværs af kommunerne, hvad angår takster, prisaftaler, særlige prisstrukturer, rabatorordninger, rejseregler, rejsehjemmel, særordninger (fx Flextur Ung), byzoner og tidsintervaller for kørsel. Kunderne peger bl.a. på kompleksiteten i de mange forskellige regler og produkter samt udfordringer med at søge information, bestille og betale som barrierer for deres brug af tilbuddet.

I den bedste mening har kommunerne tilbudt deres borgere forskellige ordninger, og Midttrafik har stort set imødekommet alle lokale ønsker. Resultatet er desværre, at kunderne og alle andre har svært ved at gennemskue produkterne. Og hvad værre er – kunderne har svært ved at bruge ordningerne. Det viste bl.a. en stor undersøgelse, Megafon foretog for Midttrafik i 2021 blandt kunder og potentielle kunder i den åbne flextrafik.

### **Vision for harmonisering**

Midttrafiks bestyrelse har derfor i 2021 besluttet at harmonisere ordningerne, så kunderne får enklere adgang til information, bestilling og betaling samt ens prisstruktur. Flextrafik skal være til at forstå, så kunderne får værdi af de produkter, der tilbydes.

Den vision er konkretiseret i denne model for harmonisering, som bl.a. betyder, at kunderne vil blive tilbudt:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét sted for at få overblik over mulighederne med kollektiv trafik inkl. åben flextrafik.

- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bestilles som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

Med en harmoniseret løsning kan Midttrafik i langt højere grad give kunderne god relevant information. Harmoniseringen giver grundlag for fælles kommunikation på tværs af de 18 kommuner. Samtidig bliver det nemt for kunderne at søge og bestille rejsen ét sted, nemlig på Rejseplanen, hvor de automatisk får tilbudt de relevante produkter i kollektiv trafik tilpasset deres behov. Nuværende bestillingskanaler som telefon, app og hjemmeside fastholdes som supplement.

Når 18 kommuner med hver deres særordninger skal rummes i én model, betyder det naturligvis, at de fleste kommuner vil opleve ændringer i den måde den åbne flextrafik har været tænkt på hidtil.

I respekt for, at kommunernes sammensætning, transport- og bystruktur og prioriteringer på mobilitetsområdet er forskellige, giver harmoniseringsoplægget fortsat kommunerne indflydelse på det lokale serviceniveau, gennem følgende håndtag:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med flextrafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra til en takst, der ligger nær kollektiv trafik eller endog ved brug af rejsehjemmel fra kollektiv trafik, hvis rejsen er bestilt i forbindelse med en rejse med kollektiv trafik.

Med harmoniseringen får den enkelte kommune således ingen muligheder for at lave lokale særordninger med fx priser eller billettyper, men kan i høj grad stadig påvirke det lokale serviceniveau ved at udpege byzoner med højere takster og/eller knudepunkter med lavere takster.

Harmoniseringen vil også kunne mærkes økonomisk for kunderne. Nogle vil opleve at prisen bliver lavere end i dag, mens den for andre bliver højere. Takstændringen for den enkelte kunde vil hænge tæt sammen med de valg, kommunen træffer omkring fastsættelse af byzone og knudepunkter.

### **Forudgående politisk høring**

Midttrafik udsendte i november 2021 forslaget til harmonisering i politisk høring ved kommunerne. Siden har der været administrativ dialog med alle kommuner, hvor der blev udtrykt bekymring for især den foreslåede egenbetaling, der gav kunderne mulighed for at rejse langt til lav takst, evt. endda "gratis" med periodekort (fx pendlerkort, Ungdomskort eller pensionistkort), hvilket kunne give en u hensigtsmæssig anvendelse af åben flex-

trafik og en høj nettoudgift for kommunerne. Dette blev imødekommet med en justeret model, der blev udsendt i marts 2022. Der var frist 1. juli 2022 for høringssvar. Midttrafik har modtaget høringssvar fra samtlige kommuner samt Region Midtjylland og Passagerrådet. Høringssvarene og administrationens bemærkninger hertil fremgår særskilt af bilag 3 og 4.

## **Indhold i harmoniseringen af den åbne flextrafik**

Nedenfor gennemgås harmoniseringen af den åbne flextrafik baseret på modellen fra marts 2022 samt høringssvarene.

Harmoniseringen afvejer de forskellige hensyn, der skal tages for at både mindske kompleksiteten for kunderne og beskytte kommunernes økonomi

### **Navngivning**

Administrationen havde oprindeligt arbejdet med, at den åbne flextrafik skulle have et nyt, samlet navn, som kunne adskille den åbne flextrafik fra andre visiterede kørselsformer i flextrafik (handicapkørsel, patientbefordring etc.). Ligeledes skulle de enkelte kørselsformer have nye navne for at markere, at ordningerne er blevet harmoniseret og dermed ændret.

Vi har sammen med et kommunikationsbureau undersøgt mulig ny navngivning, og vi har ikke for nuværende kunnet finde et godt alternativ til begrebet (åben) flextrafik, der desuden er det begreb, der bruges på landsplan. Midttrafik har taget initiativ til en dialog på landsplan om sammen med de andre trafikselskaber at integrere den åbne flextrafik bedre i den kollektive trafik, og det vil være naturligt, at en evt. ændret navngivning fastlægges med de andre trafikselskaber, evt. i sammenhæng med indførelsen af den landsdækkende mobility-as-a-service (MaaS) i perioden 2025-2027, hvor åben flextrafik spiller en væsentlig rolle.

I høringsmaterialet til kommunerne havde vi beskrevet de forskellige serviceniveauer med tekniske begreber i stedet for de kendte navne. Det gav anledning til en unødigt kompliceret kommunikation om forslaget til harmonisering, og dermed uklarhed i forhold til det primære formål – at gøre det nemmere for kunderne at bruge den åbne flextrafik. Vi vil derfor fastholde de kendte produktnavne; Flextur, Plustur og Flexbus.

De tekniske begreber, der blev brugt i høringsmaterialet, som fx skiftested, servicested og stoppested vil hellere ikke længere blive brugt. I stedet bruges fællesbetegnelsen "knodepunkt" både over for kunder og i dialogen med kommuner og andre. Konteksten afgør, om knudepunktet anvendes til at skifte til kollektiv trafik (Plustur) eller til at besøge en offentlig service (Flextur).

Midttrafik vil derfor også efter harmoniseringen fortsat bruge begreberne "åben flextrafik" og kalde de enkelte ordninger Flextur, Plustur og Flexbus.

## Serviceniveau

De tre nuværende ordninger, Flextur, Plustur og Flexbus fortsættes. Det er alle tre ordninger, der indgår i den samlede flextrafik, dvs. at kørslen koordineres med flextrafikks visiterede ordninger (handicapkørsel, patientbefordring etc.), og at man som kunde må påregne omvejskørsel og samkørsel med andre kunder. De visiterede ordninger fortsætter uændret og vil fortsat kunne bruges af kommunerne og regionen til kørselsbehov, der ikke kan dækkes af den åbne flextrafik.

Hidtil har der været lokale varianter af regler for især Flextur. Med harmoniseringen vil der være flg. serviceniveauer for de enkelte ordninger.

## Flextur

Flextur er et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse. Kørslen sker fra "kantsten til kantsten", dvs. kunden skal selv kunne bevæge til/fra det aftalte sted, ligesom man i øvrigt gør i kollektiv trafik. Dette er i modsætning til handicapkørsel, som er en visiteret ordning, hvor man kan blive bragt fra gadedør til gadedør. Taksten er som udgangspunkt 7 kr./km, min. 35 kr.

Nogle kommuner har udpeget byzoner, hvor kørsel i eller til/fra byzonen er til en højere takst for at undgå konkurrence med den almindelige kollektive trafik. Der vil fortsat være mulighed for at have/oprette byzoner. Prisen vil være 14 kr./km, min. 100 kr.

### FAKTA

Kommunerne kan fastlægge det lokale serviceniveau på 2 måder:

- **Byzone:** et område omkring en by, hvor kunden som udgangspunkt ikke får tilskud til at køre med åben flextrafik, da der er god kollektiv trafik, som flextrafik ikke skal konkurrere med.
- **Knodepunkt:** et sted, hvor kommunen ønsker at gøre det nemt og billigt for kunderne at rejse til, fx en rutebilstation, borgerservice, ældrecenter, sygehus etc. Knodepunktet kan ligge i eller uden for byzone.



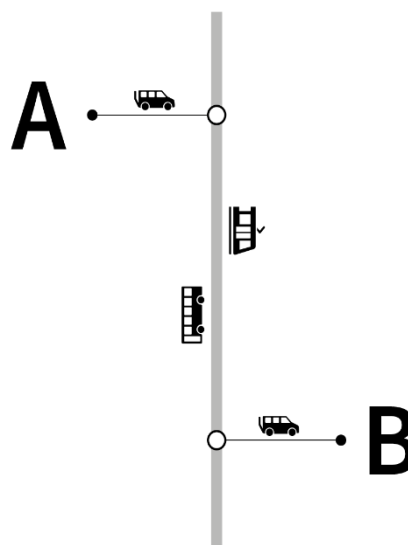
Figur 1 - Flextur

En kommune kan udpege knudepunkter, hvor kommunen ønsker at gøre det billigere for kunderne at køre til/fra. Et knudepunkt kan typisk være et sted, hvor der er offentlig service, fx borgerservice, lægehus eller bibliotek. Det er dog kommunen selv, der definerer sine knudepunkter, så der kan også anlægges en bredere fortolkning og omfatte langt flere steder, hvis kommunen ønsker et sådant serviceniveau. Denne kørsel fra adresse til knudepunkt kører på samme vilkår som Flextur i øvrigt, men til en reduceret takst, 3 kr./km, min 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km.

### Plustur

Plustur er et tilbud om kørsel fra mellem adresse og den kollektive trafik. Det er således et tilbud om, at borgerne kan blive kørt den første eller sidste del af turen med flextrafik – det er en ordning, der ofte omtales som "first/last mile". Kørslen er ligesom Flextur fra/til kanten og til/fra det knudepunkt, hvor man kan stige om til den kollektive trafik.

I dag tilbyder fem kommuner i Midttrafiks område Plustur (Lemvig, Skanderborg, Norddjurs, Silkeborg og Favrskov kommuner). Alle kommuner kan vælge at oprette knudepunkter, hvor kunderne kan køre med Plustur til/fra den kollektive trafik, hvis de ønsker det.



Figur 2 - Plustur

Taksten vil være 3 kr./km, min. 22 kr. Det vil være muligt at bruge rejsehjemmel fra kollektiv trafik.

Kommunerne fastlægger selv, om/hvor de ønsker knudepunkter i kommunen. Det vil i givet fald typisk være større trafikknudepunkter, rutebilstationer, banegårde etc.

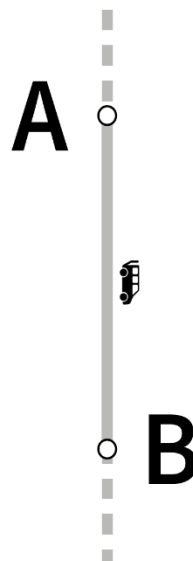
Når kunden søger sin rejse på Rejseplanen, vil kunden kun få tilbudt en tur, hvis der ikke er kollektiv trafik i området på det ønskede tidspunkt, og at der er en videre forbindelse med kollektiv trafik i forbindelse med Plustur. Man kan således ikke bestille Plustur, hvis samme strækning kunne køres med kollektiv trafik, eller hvis turen med Plustur ikke kan ske i forbindelse med en tur med kollektiv trafik.

### Flexbus

Flexbus er et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder i en køreplan, hvor en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den.

Taksten er den samme som i kollektiv trafik, og der kan bruges rejsehjemmel fra kollektiv trafik.

Kommunen kan således fastlægge en køreplan med afgang og stoppesteder for den enkelte Flexbus-rute, og turen vil kunne fremsøges på Rejseplanen og kun køre, hvis en kunde bestiller den. Det kan enten være hele ruten eller enkelte afgang i køreplanen, der betjenes af Flexbus, mens andre mere hyppigt benyttede afgang betjenes af en almindelig bus.



Figur 3 - Flexbus

### Pris

Der har hidtil været stor variation i kundernes egenbetaling for Flextur i de enkelte kommuner. Det har kostet 4, 7 eller 14 kr./km at køre fra adresse til adresse. Som udgangspunkt har det hidtil kostet 14 kr./km at køre en tur, der krydser en kommunegrænse, men nogle kommuner har haft pris-aftaler med nogle eller alle nabokommuner, så prisen har været lavere hen over kommunegrænsen. Med harmoniseringen bliver disse priser harmoniseret, og prisen vil være den samme inden for og på tværs af kommunegrænser.

For at tage hånd om de potentielle problemstillinger, kommunerne i de administrative møder rejste i forhold til prissætningen, er kundernes mulighed for at rejse til lav takst (3 kr./km) til knudepunkter begrænset til 20 km, hvorefter taksten stiger til normal takst (7 kr./km), så det ikke bliver en konkurrent til den almindelige kollektive trafik.

Den harmoniserede pris har været et af de største emner for høringssvarene. Nogle kommuner har ønsket mulighed for lokalt at sætte lavere takster end Midttrafiks forslag.

Ønsket om muligheden for lavere priser i enkelte kommuner er ikke imødekommet i harmoniseringen. Visionen med harmoniseringen er at nedbringe kompleksiteten for kunderne. Det gælder i særdeleshed på takstområdet, hvor der i dag er en differentieret takst på Flextur pr. kommune. Modellen for harmonisering indeholder en række ændringer, der alle er tilrettelagt for at mindske kompleksiteten for kunderne. Forenkling af taksterne er ét af tiltagene. Umiddelbart kunne en evt. differentieret pris synes som et af

flere tiltag, der kan ses isoleret fra øvrige tiltag. Det er dog ikke tilfældet. En stor del af kompleksiteten i dag skyldes netop, at der er ret forskellige takster i de enkelte kommuner.

Hvis den enkelte kommune skal have mulighed for at have lavere takster end andre kommuner, vil en række af fordelene ved harmoniseringen forsvinde:

- Kommunegrænser vil de facto eksistere igen, og produktet vil blive mere komplekst og vanskeligt at forklare for kunderne. Det vil desuden gøre implementeringen i Rejseplanen mere vanskelig. Harmoniseringen ophæver som udgangspunkt kommunegrænserne, men hvis der oprettes særlige lokale takster, skal der fortsat tages højde for den enkelte kommunes grænse
- Kunderne vil fortsat opleve forskellige priser på ud- og hjemrejser mellem kommuner, og to takster taler imod tanken om at kunne rejse frit over kommunegrænse uden at skulle bekymre sig om prisstrukturen.
- Den administrative kompleksitet vil fortsat bestå i og med, at kommunerne sandsynligvis vil ønske at indgå prisaftaler som i dag for at forhindre forskellige priser på ud- og hjemrejse. Prisaftalerne vil være udtryk for harmonisering mellem enkelte kommuner, men ikke nødvendigvis alle – kunderne vil igen kunne opleve kompleksitet og vilkårlighed i prisstrukturen

Opsummeret vil lokale takster betyde, at produktet fortsat er komplekst for kunden, fortsat vil være komplekst for administrationen at håndtere og det vil medføre stor risiko for fejl i Rejseplanen, da systemet vil skulle skelne mellem kommunegrænser.

Det skal dertil tilføjes, at det følger af Lov om trafikkselskaber, at trafikkselskaberne skal arbejde for at ensrette taksterne i trafikkselskabets område.

Nogle kommuner har generelt ønsket lavere takster. Dette er ikke imødekommet i harmoniseringen, da det vil medføre en øget nettoudgift for de kommuner, der hidtil har haft en højere takst. Det har desuden været vigtigt at skabe et økonomisk råderum til at lade kommunerne indføre knudepunkter og dermed højne det lokale serviceniveau, hvis man ønsker det.

Enkelte hørings svar ønsker desuden, at det skal være muligt at bruge den kollektive trafiks rejsehjemmel også i Flextur og dermed rejse til samme takst som i kollektiv trafik med Flextur. Flextur har generelt et højere serviceniveau end kollektiv bustrafik, idet man bliver kørt fra adresse til adresse på stort set det tidspunkt, man ønsker. Det er derfor naturligt, at prisen for Flextur skal være højere. En generel pris for Flextur på niveau med kollektiv trafik, herunder med mulighed for at bruge periodekort (fx pensionistkort eller Ungdomskort) med ubegrænset kørsel, vil derfor risikere at udgøre en konkurrent til den almindelige kollektive trafik, hvilket ikke er ønskværdigt.



Administrationen fastholder derfor det forslag til takster, som har været sendt i høring i marts 2022, og priserne bliver:

Type	Kr./km	Min. kr.
Flextur, adresse-til-adresse, hvor begge adresser er uden for byzone <sup>1</sup>	7	35
Flextur, adresse-til-knudepunkt, hvor adressen, man rejser fra/til, er uden for byzone <sup>1 3</sup>	3	22
Plustur, hvor adressen, man rejser fra/til, er uden for byzone <sup>2</sup>	3	22
Enhver kombination af rejser, hvor man rejser mellem to steder i byzone <sup>1 4</sup>	14	100
Flexbus <sup>5</sup>		

Noter:

1. Her kan kollektiv trafik rejsehjemmel *ikke* bruges.
2. Her kan gyldig kollektiv trafik rejsehjemmel fra Midttrafik bruges.
3. Maks. 20 km, herefter 7 kr./km
4. Kørsel mellem to knudepunkter, hvor begge ligger inden for en byzone betragtes som kørsel inden for byzone.
5. I Flexbus betaler kunden almindelig bustakst. Kunden kan betale med kontanter, enkeltbillet, klippekort, periodekort osv. som i bussen.

De eksisterende prisaftaler med nabokommuner i naboregionerne opretholdes, hvis kommunen ønsker det. Disse vil ikke kunne bestilles på Rejseplanen.

### Bestillingsmulighed

Hidtil har kunden kunnet bestille de tre kørselsformer på forskellig måde. Med harmoniseringen af serviceniveau og pris bliver det muligt at lægge Flextur på Rejseplanen og dermed opnå et af de vigtigste elementer i visionen for harmonisering af den åbne flextrafik: at kunderne kan bruge Rejseplanen til at se det komplette tilbud om kollektiv trafik, inkl. bus, letbane, tog og åben flextrafik.

Nuværende bestillingsmuligheder opretholdes.

Kunderne kan derfor efter harmoniseringen bestille åben flextrafik på følgende måde:

- Rejseplanen: Flextur, Plustur og Flexbus
- Midttrafik.flextrafik.dk og flextrafik app: Flextur
- Telefonisk henvendelse til Midttrafiks bestillingsmodtagelse: Flextur og Flexbus

Midttrafik vil i sin kommunikation til kunderne især fremhæve Rejseplanen, da denne bestillingskanal giver kunderne det bedste overblik over mulighederne med åben flextrafik og traditionel kollektiv trafik (se eksempel i bilag 1).

Flere hørings svar har efterspurgt muligheden for også at lave telefonisk bestilling af Plustur. Dette vil ikke blive tilbudt, da medarbejderne i Midttrafiks bestillingsmodtagelse i så fald skal fremsøge forskellige rejsemuligheder på Rejseplanen for kunderne og liste disse op i telefonen for kunderne for derefter at vælge den rette tur samt evt. også bestille den tilhørende rejse i kollektiv trafik. Det vil medføre et øget ressourcebehov i Midttrafiks bestillingsmodtagelse, og et uklart ansvar omkring den korrekte rådgivning. Desuden vil Midttrafiks bestillingsmodtagelse med nuværende værktøjer ikke kunne bestille en sammenhængende rejse med flextrafik og kollektiv trafik på vegne af kunden.

## **Betaling og rabatmuligheder**

### **Betaling**

Kunderne har i dag forskelligartede muligheder for at betale for deres tur med åben flextrafik. De nuværende muligheder fastholdes og udvides med to øvrige betalingsmuligheder:

- Betaling med betalingskort i vognen for alle kørselstyper.
- Gyldig kollektiv trafik rejsehjemmel i Plustur

I høringen har flere kommuner nævnt, at de fandt det problematisk, at administrationen har foreslået, at det kun er Midttrafiks rejsehjemmel, der kan bruges i Plustur, ligesom i Flexbus. Flere kunder vil kunne få glæde af, at de kan køre med DSB/Arriva tog og køre den resterende del af turen med Plustur. Administrationen anerkender behovet og det kundesvenlige heri. Kommunerne vil ikke få indtægtsdeling med DSB/Arriva, hvis Plustur omfattes af DSB/Arriva-billetter. Det får kommunerne i øvrigt heller ikke fra Region Midtjylland ved Plusture i sammenhæng med en regional busrejse.

Administrationen har på baggrund af hørings svarene udvidet muligheden, så kunderne i Plustur kan bruge de samme billetter fra DSB/Arrivas billetter, som de kan i busserne, når rejsen er bestilt i sammenhæng med en rejse med DSB/Arriva. Ligesom i Midttrafiks busser og tog, er det ikke alle DSB/Arriva billetter, man kan bruge, idet man ikke kan bruge billetter udstedt af DSB's udenlandske samarbejdspartnere eller DSB Orange samt nogle typer specialbilletter fra DSB eller Arriva.

DSB/Arriva-billetter kan fortsat ikke bruges i Flexbus, som er en særskilt rejse, der ikke koordineres med togafgange osv.

### **Rabatmuligheder**

Der har hidtil været forskellige rabatmuligheder, bl.a. rabat for medrejsende. I bestræbelserne på at tilnærme den åbne flextrafik til den kollektive trafik og beskytte kommunernes økonomi, gives der ikke længere 50% rabat på medrejsende. Det er en mindre andel af kunderne, der har benyttet sig af rabatten på medrejsende hidtil.

Der har hidtil været en rabat på 10% ved online bestilling. Regeringen, KL og Danske Regioner har vedtaget en ny fællesoffentlig digitaliseringsstrategi, hvori man bl.a. har fokus på, at den offentlige service skal være for alle og ikke må stille digitalt udfordrede dårligere. Samme signal er der i bl.a. Finansministeriets digitaliseringsstrategi og især i Passagerpulsens analyse af digitalisering i den kollektive trafik. Desuden vil en fjernelse af online-rabatten give kommunerne en samlet besparelse på ca. 0,5 mio. kr., der kan være med til at skabe et økonomiske råderum til et bedre serviceniveau for alle kunder i den åbne flextrafik.

I Flexbus og Plustur kan man – som i den kollektive trafik – medbringe op til 2 børn under 12 år gratis. Blot skal dette oplyses ved telefonisk bestilling ved Flexbus, mens der arbejdes på at kunne bestille det via Rejseplanen for Plustur. Tilsvarende kan man ligesom i kollektiv trafik bruge et ledsagerkort fra Danske Handicaporganisationer, hvis man er bevilget et sådant, hvor ledsageren kan rejse med til børnetakst.

Rabat på medrejsende børn eller ledsager med ledsagerkort tilbydes ikke i Flextur, der som nævnt er et tilbud med højere serviceniveau, hvor takster og rabatter fra den kollektive trafik ikke anvendes af hensyn til kommunernes økonomi.

Kunden kan medbringe ét hjælpemiddel (inkl. sammenklappeligt løbehjul eller klapvogn/barnevogn) pr. bestilling gratis i den harmoniserede åbne flextrafik. Cykler kan ikke medbringes. Yderligere et hjælpemiddel kan medbringes mod betaling ved telefonisk bestilling af Flextur og Flexbus.

I forbindelse med alle tre rejsetyper kan der bestilles rejse med op til tre medrejsende, dvs. højst en rejse for i alt fire personer. Dette er reduceret fra fire medrejsende for at sikre, at den åbne flextrafik kan køres med alle typer vogne, Midttrafik anvender i flextrafik.

### Betaling ved bestilling gennem Rejseplanen

	Flextur	Plustur	Flexbus
Betaling med kontanter i vognen	X	X	X
Betaling med betalingskort ved bestilling	X	X	X
Betaling med betalingskort i vognen	X	X	X
Gyldig rejsehjemmel fra Midttrafik (kontantbilletter, klippekort, pendlerkort, skolekort, pensionistkort)		X	X
Gyldig rejsehjemmel fra DSB/Arriva (gælder ikke for billetter, der er udstedt af DSB's udenlandske samarbejdspartnere eller DSB Orange samt nogle typer specialbilletter fra DSB eller Arriva)		X	
Rejsekort – kun Pendlerkort eller Pendler Kombi (kunden kan kun rejse på sin pendlerstrækning, da han ikke kan checke ind og ud)		X	X
Ungdomskort og Soldaterkort		X	X

Rejseplanen understøtter i første omgang ikke alle de viste betalingsmuligheder. Flest muligt vil være udviklet og implementeret ved overgangen i sommeren 2023 og resten vil blive tilføjet i en senere fase.

Den hidtidige ordning med månedsfakturering i Flextur opretholdes, men vil kun kunne bruges ved telefonisk bestilling, via [midttrafik.flextrafik.dk](http://midttrafik.flextrafik.dk) eller via app'en.

### **Øvrige rejseregler**

Øvrige rejseregler for brugen af den åbne flextrafik ændres ikke ifm. harmoniseringen.

På [www.midttrafik.dk/flextrafik/](http://www.midttrafik.dk/flextrafik/) kan man læse om rejsereglerne for:

- 1 times frist for bestilling og afbestilling af kørsel.
- Serviceniveau ift. at kunne tilbyde andet afhentningstidspunkt end det ønskede, muligheden for at bestille "senest-fremme" samt korrespondancen med øvrig kollektiv trafik.
- Serviceniveau ift. at kunne afvige det aftalte tidspunkt for afhentning, omvejskørsel og ankomst.
- Anvendelse af autostole i den åbne flextrafik.
- Medtagning af dyr, herunder servicehunde.
- Færgeoverfart, herunder om kunden kan blive siddende i bilen.
- Fastspænding i liftbiler.
- Driftsdøgnet, alle ugens dage kl. 6.00 - 24.00, undtagen 24. og 31. december.

### **Rejsegaranti**

Midttrafik har hidtil haft en rejsegaranti for flextrafik, der dækker udgifter til taxa eller bil, hvis kunden bliver mere end 20 min. forsinket pga. Midttrafik's forhold. Rejsegarantien for flextrafik er så vidt muligt på samme vilkår som Midttrafik's rejsegaranti for buskørsel, hvor der dog tages højde for den forskellige natur i rutebaseret kørsel i den kollektive trafik og den individuelle planlægning i flextrafik. Rejsegarantien for flextrafik fortsættes indtil videre uændret.

Der har været enkelte uheldige tilfælde, hvor en rejse med kombination af flextrafik og kollektiv trafik har stillet kunden dårligere ift. rejsegaranti, end hvis rejsen alene havde været med enten den ene eller den anden rejseform. Administrationen vil derfor arbejde med i første omgang en udstrakt grad af konduite i de tilfælde, hvor kunden oplever forsinkelser, der eksempelvis gør, at bussen er skyld i, at man ikke når sin Flexbus eller Plustur. På sigt vil administrationen undersøge mulighederne for en justeret rejsegaranti, der kan sikre kunden at være stillet lige så godt ved kombinationsrejser som ved rejser alene med kollektiv trafik eller flextrafik.

## Økonomi

### **Betaling af nettoudgift**

Den åbne flextrafik er delvist finansieret af kundernes egenbetaling. Kommunerne betaler nettoudgiften ved de enkelte ture. Nettoudgiften beregnes som vognmandsudgiften til den konkrete tur fratrukket egenbetalingen på den konkrete tur.

Derudover betaler kommunen et administrationsgebyr til Midttrafik pr. tur. Beløbet pr. tur fastsættes en gang årligt.

Da den åbne flextrafik er åben for alle borgere, ligesom kollektiv trafik, er kunderne ikke visiteret. Midttrafik har derfor ikke kendskab til kundens hjemkommune, og kan alene opkræve nettoudgiften og administrationsgebyret ved kommunerne ud fra, hvor turen køres.

Hovedprincippet i den åbne flextrafik har hidtil været, at nettoudgiften og administrationsgebyret finansieres af den kommune, hvor turen starter. Det har været mest relevant, hvor der har været prisaftaler, da øvrige kommunegrænseoverskridende ture har været til en høj takst (14 kr./km), som er omkostningsneutral for kommunerne. Der har været enkelte aftaler om anden betaling, fx har kommunerne på Djursland betalt nettoudgiften for ture både til og fra Regionshospitalet i Randers.

Da kommunegrænserne nu fjernes og taksten nogle steder bliver lavere, må der alt andet lige forventes flere ture mellem kommunerne.

Det er ikke umiddelbart muligt at etablere det fornødne datagrundlag til at fordele nettoudgiften til turen ud fra eksempelvis andele af rejsen i den ene eller den anden kommune, ligesom det kan introducere persondataretlige udfordringer, hvis eksempelvis borgernes hjemkommune skal registreres og lægges til grund for en fordeling på kundernes hjemkommune.

Det hidtidige hovedprincip opretholdes, dvs. at nettoudgiften og administrationsgebyret finansieres af den kommune, hvor turen starter.

### **Kørsel til sygehuse**

Det vil være oplagt for en kommune at udpege et sygehus som et knudepunkt.

Administrationen er opmærksom på, at flere kommuner i deres hørings svar har nævnt, at kørsel med Flextur til/fra knudepunkter på sygehuse enten bør finansieres af regionen eller fordeles på anden måde blandt kommunerne. Administrationen vil derfor følge særligt op på kørsel til sygehuse i det første år efter harmoniseringen.

Hvis evalueringen efter et år viser, at kørslen til sygehuse udgør et problem for den åbne flextrafik, vil administrationen drøfte en mulig anden

finansiering af netop denne type kørsel med kommunerne og regionen. Administrationen vil i så fald lægge vægt på, at ordningen ikke indfører øget kompleksitet for kunderne og kan håndteres administrativt. En særlig finansiering af kørsel til/fra sygehuse bør gælde alle kommuner, da alle kommuner i princippet kan have kørsel til alle sygehuse.

En sådan løsning findes i dag på Regionshospitalet i Randers, hvor den er velafprøvet. Her kan borgerne fra Syddjurs og Norddjurs kommuner køre til Regionshospitalet i Randers til en reduceret takst. Både turen frem og tilbage finansieres af den kommune, hvor den startede. Eksempelvis er alle ture fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers og retur til Syddjurs Kommune finansieret af Syddjurs Kommune. Så det koster ikke Randers Kommune noget, når borgere fra Syddjurs og Norddjurs kommuner kører med Flextur til og fra sygehuset.

### **Økonomisk konsekvens**

Administrationen har i høringsmaterialet til hver enkelt kommune estimeret den økonomiske konsekvens for hver enkelt kommune. Estimerne er lavet under disse forudsætninger:

- Beregningerne er lavet på baggrund af kørte 2019-ture, da 2020 og 2021 er for påvirket af Corona.
- De konkrete ture i 2019 er regnet igennem med ovenstående takster for egenbetaling og dermed kommet frem til et estimat for nettotilskud til Flextur.
  - Der er alene beregnet på de knudepunkter, der allerede er i kommunerne i dag. Ikke alle kommuner har i dag knudepunkter, så der må forventes en ændring i antallet af knudepunkter. Flere knudepunkter vil betyde lavere egenbetaling og dermed højere nettoudgift for kommunen.
- Antallet og udgiften til Plustur er estimeret på baggrund af de fem kommuner, der har Plustur. For øvrige kommuner er estimatet lavet forholdsmæssigt ift. de fem kommuner, der har Plustur i dag. Her har vi således forudsat, at alle kommuner indfører Plustur, hvilket ikke er et krav.
- Administrationen har ikke lagt dynamiske effekter ind i form af evt. stigende efterspørgsel de steder, hvor taksterne reduceres (fx pga. knudepunkter eller generelt). Tilsvarende har vi ikke lagt ind, at fjernelsen af kommunegrænserne eller mere ensartet og lettere tilgængelig information om tilbuddene måske vil øge antallet af ture. Midttrafik har ikke et fornødent grundlag for at vurdere sådanne effekter.
- Der er ikke lavet beregninger på Flexbus, da denne ordning ikke påvirkes af harmoniseringen.

Hver enkelt kommune har fået en detaljeret beregning under ovenstående forudsætninger. De enkelt kommuners tal kan samles i de følgende to tabeller.

Alle kommuner				
Rejsetype	Forudsat antal ture	Nettoudg. 2019	Nettoudg. med harmonisering	Ændring i nettoudg.
Flexstur, adresse-til-adresse	168.518	9.009.260	4.755.000	-4.254.260
Flexstur, adresse-til-knudepunkt	8.141	616.246	569.000	-47.246
<b>I alt Flexstur</b>	176.660	9.625.506	5.324.000	-4.301.506
Plustur	13.300	7.048	1.434.000	1.426.952
<b>Samlet</b>	189.960	9.632.554	6.758.000	-2.874.554

Tabel 1 - Overordnet økonomisk estimat ifm. harmonisering af åben flextrafik (ekskl. adm.gebyr.)

Hver enkelt kommune				
Kommune	Forudsat antal ture	Nettoudg. 2019	Nettoudg. med harmonisering	Ændring i nettoudg.
Favrskov	13.007	653.171	460.000	-193.171
Hedensted	17.916	1.134.155	811.000	-323.155
Herning	6.974	0	134.000	134.000
Holstebro	3.360	210.562	40.000	-170.562
Horsens	8.562	434.694	378.000	-56.694
Ikast-Brande	4.004	102.479	137.000	34.521
Lemvig	6.749	559.583	153.000	-406.583
Norrdjurs	17.145	692.085	751.000	58.915
Odder	2.147	100.433	117.000	16.567
Randers	6.525	287.853	110.000	-177.853
Ringkøbing-Skjern	17.936	1.467.313	1.042.000	-425.313
Silkeborg	13.097	439.124	172.000	-267.124
Skanderborg	21.232	1.258.886	768.000	-490.886
Skive	3.107	64.730	63.000	-1.730
Struer	2.518	102.963	79.000	-23.963
Syddjurs	19.489	1.436.695	968.000	-468.695
Viborg	7.530	99.598	145.000	45.402
Aarhus	18.662	588.231	430.000	-158.231
<b>Samlet</b>	189.960	9.632.554	6.758.000	-2.874.554

Tabel 2 - Økonomisk estimat for den enkelte kommune ifm. harmonisering af åben flextrafik (ekskl. adm.gebyr.)

Herning Kommune har ikke hidtil haft støttet åben flextrafik, og kommunens tal er derfor estimeret på baggrund af tal fra Viborg Kommune tilpasset forskellen i de to kommuners størrelse. I Herning Kommunes budgetforlig for 2023 har forligspartierne hvert år afsat et beløb til Flextrafik-ordningen med henblik på at forbedre mobiliteten for borgerne i særligt kommunens yderområder og harmonisere på tværs af kommunegrænser.

Som det fremgår af tabellerne, estimerer administrationen en mindre udgift for kommunerne på ca. 2,9 mio. kr. i forhold til 2019, da egenbetalingen stiger i flere kommuner. Ændringerne i estimaterne er dog, jf. tabel 2, væsentligt forskellige fra kommune til kommune, idet kørselsmønstrene er meget forskellige i kommunerne. Det kan bemærkes, at den samlede nettoudgift i det oprindelige forslag fra november 2019 var på 10,9 mio. kr., og i forslaget sendt i høring i marts 2022 var den samlede estimerede nettoudgift på 7,2 mio. kr. Faldet skyldtes begrænsningen af længde på ture til 3 kr./km i Flextur, begrænsningen af kollektiv rejsehjemmel, så det kun kan bruges til Plustur og Flexbus samt fjernelsen af medrejsenderabat. Nettoudgiften er i ovenstående faldet yderligere med ca. 0,5 mio. kr., da onlinerabatten på 10% er fjernet.

Den umiddelbare samlede besparelse på ca. 2,9 mio. kr. ift. 2019 skaber et økonomiske råderum, som kommunerne kan bruge til at ændre serviceniveauet fx ved at indføre flere knudepunkter, hvortil kunderne kan køre til reduceret takst (3 kr./km), og dermed øge kommunens nettoudgift.

Estimatet er baseret på historiske data. Det er administrationens bedste bud på økonomiske konsekvenser, men da en så omfattende ændring af kørselsordningen ikke tidligere er gennemført, er estimaterne behæftet med en del usikkerhed.

Når harmoniseringen opnår sin vision om at gøre den åbne flextrafik mere forståelig og tilgængelig for kunderne, kan det i sig selv også medføre øget brug. En sådan dynamisk effekt er ikke indregnet i den estimerede udgift.

### **Kommunernes mulighed for at påvirke serviceniveau**

Som det fremgik af visionen for harmoniseringen af den åbne flextrafik, ønsker administrationen i respekt for, at kommunernes sammensætning, transport- og bystruktur og prioriteringer på mobilitetsområdet er forskellige, fortsat at give kommunerne indflydelse på det lokale serviceniveau, gennem følgende håndtag inden for rammerne af den harmoniserede åbne flextrafik:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med åben flextrafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Flextur til en takst, der ligger nær kollektiv trafik (3 kr./km).



- Kommune kan også fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Plustur til en takst, der ligger nær kollektiv trafik (3 kr./km). Da Plustur bestilles i kombination med Midttrafiks busser eller tog, kan man også rejse med gyldig rejsehjemmel fra kollektiv trafik på hele rejsen (fx Ungdomskort eller pensionistkort).
- Et knudepunkt i Plustur kan godt være det samme sted som et knudepunkt under Flexstur og dermed kunne bruges i begge serviceniveauer.

Den enkelte kommune kan således i høj grad selv påvirke serviceniveauet i egen kommune ved at skruer på ovenstående parametre. De valg, kommunen træffer, vil have betydning for kommunens nettoudgift.

Det kan fx dreje sig om, at kommunen kan:

- Fastlægge mange knudepunkter i Plustur, så turene bliver kortere, men muligheden for at vælge mellem flere forskellige kollektiv trafik tilbud bliver lavere – eller færre knudepunkter, så turene bliver længere, men kunderne kommer til reelle trafikknudepunkter. Første mulighed vil alt andet lige give lavere nettoudgift for kommunen. Kommune kan også vælge slet ikke at lave knudepunkter til Plustur, hvormed udgiften til Plustur bliver væsentligt mindre eller helt bortfalder (der kan være knudepunkter til Plustur i nabokommunerne, som kan bruges fra adresser i kommunen).
- Fastlægge mange knudepunkter i Flexstur (fx et knudepunkt i hver by med over 250 indbyggere), så kunderne til lav takst (3 kr./km) kan komme til fritidsaktiviteter og bruge Flexstur som kollektiv trafik – eller færre/ingen knudepunkter, så kunderne kun kan køre til fx borgerservice eller slet ikke kan køre til den lavere takst. Første mulighed vil alt andet lige give højere nettoudgift for kommunen.
- Fravælge byzone eller holde den til den absolut midterste kerne af byen, så Flexstur kan bruges i den størst mulige del af kommunen – eller lave en byzone, der dækker hele hovedbyen inkl. evt. forstæder. Første mulighed vil alt andet lige give højere nettoudgift for kommunen.

Ovenstående valg afhænger af kommunens beslutning om, hvilket serviceniveau, man vil tilbyde borgerne, samt naturligvis det økonomiske råderum i kommunen.

Af hensyn til klar kommunikation til kunderne kan knudepunkter og byzoner kun ændres en gang om året ved køreplansskifte.

## **Implementeringsplan**

### **Dialog og rådgivning af kommuner**

#### **Rådgivning af kommunerne**

Administrationen kan rådgive de enkelte kommuner om fastlæggelse af det lokale serviceniveau. Midttrafik kan bidrage med viden og inspiration fra andre kommuner, herunder forslag til principper for fastlæggelse af byzoner og knudepunkter. Midttrafik kan desuden bidrage med beregninger ift. valg af knudepunkter i det omfang, det kan lade sig gøre ud fra eksisterende datagrundlag.

På baggrund heraf kan den enkelte kommune selv tilrettelægge sin beslutningsproces, herunder politisk behandling og evt. inddragelse af interessenter, så de kan træffe beslutning om det lokale serviceniveau inden for rammerne, som bestyrelsen for Midttrafik har besluttet.

Tidsplanen skal give tid til såvel rådgivning af kommunerne som til evt. inddragelse af interessenter og politiske beslutninger om det valgte serviceniveau.

Administrationen vil desuden præsentere emnet for Fagligt Forum, som er et forum hvor Midttrafiks administration mødes med relevante administrative medarbejdere ved kommunerne.

#### **Høring**

Flere kommuner har i deres høringssvar efterlyst en offentlig høring af harmoniseringen af åben flextrafik, herunder høring af fx ældreråd og handicapråd. Administrationen mener ikke, at Midttrafik skal gennemføre en offentlig høring, da bestyrelsen med sin beslutning om en harmoniseret flextrafik fastlægger rammerne, inden for hvilke kommunerne hver især skal træffe beslutning om deres lokale serviceniveau. Tidsplanen for implementering giver mulighed for, at den enkelte kommune kan gennemføre en høring i egen kommune, når forslag til konkret lokale valg af byzone og knudepunkter i Flextur og Plustur er truffet, hvis de ønsker det.

#### **Teknisk implementering**

En væsentlig del af modellen for harmonisering er, at Midttrafik kan få etableret fremsøgning og bestilling af Flextur på Rejseplanen som ovenfor beskrevet. Midttrafik er afhængig af FlexDanmark samt Rejsekort & Rejseplanen A/S, som er to selvstændige selskaber, kan prioritere Midttrafiks udviklingsønsker.

Andre trafikkselskaber har Flextur på Rejseplanen, men Midttrafiks setup med byzoner og knudepunkter gør det mere kompliceret. FlexDanmark har godkendt, at de laver den fornødne udvikling for at få Midttrafiks Flextur på Rejseplanen.

Som det fremgår ovenfor, udestår der opgaver omkring at kunne vælge alle betalingsmuligheder på Rejseplanen, hvilket Midttrafik arbejder videre med at få med ved lanceringen af harmoniseringen eller i en efterfølgende fase.

### **Implementering i vognene**

Enkelte elementer af harmoniseringen af den åbne flextrafik involverer ændringer i de vogne, der udfører flextrafik.

Det drejer sig primært om installering af løsninger til at modtage kontaktløs betaling med betalingskort i de enkelte vogne. Dette er et krav i det udbud af vogne til flextrafik, Midttrafik gennemfører sammen med Sydtrafik og Fynbus i disse måneder. Udbuddet har driftsstart 1. marts 2023, hvorefter der vil kunne modtages betaling med betalingskort i alle vogne, der kører flextrafik for Midttrafik.

I de kontrakter, der indgås i dette udbud, vil der være mulighed for, at Midttrafik kan kræve vognene folieret i et større omfang end hidtil. Den store kundeundersøgelse viste, at nogle kunder er tilbageholdende med at bruge åben flextrafik, da de synes, at de nuværende vogne signalerer visiteret kørsel for ældre, handicappede og sygehuspatienter. Med de udvidede muligheder for foliering, vil Midttrafik afprøve forskellige former for grafisk udtryk af vognene og dermed indsamle erfaring med, hvordan det gøres mest muligt attraktivt for kunderne at bruge den åbne flextrafik samtidig med, at vognene også kan bruges til handicapkørsel og patientbefordring. Forsøgene vil blive gennemført med et mindre udsnit af de vogne, der har hjemsted i Midttrafik's område. På baggrund af disse erfaringer kan evt. ændrede krav til foliering på vognene indarbejdes i et kommende udbud.

### **Endelig implementering**

Som det fremgår ovenfor, vil der forestå et arbejde i de enkelte kommuner med at fastlægge det lokale serviceniveau samt udvikling af it-understøttelse af Flextur på Rejseplanen og implementering af især løsninger til kontaktløs betaling med betalingskort i vognene.

På den baggrund vurderer administrationen, at den harmoniserede åbne flextrafik kan implementeres i slutningen af Q2 2023. Det vil således være oplagt, at implementeringen sker i sammenhæng med det årlige køreplansskifte i slutningen af juni. Administrationen regner derfor med, at den harmoniserede åbne flextrafik indføres ved køreplansskiftet juni 2023.

Administrationen vil op til ændringen sikre god fælles kommunikation ad Midttrafik's sædvanlige kanaler til kunderne om de ændringer, der sker. Administrationen vil inddrage brugere, fx fra Midttrafik's tilgængelighedsforum, for at sikre, at vejledninger etc. er velegnet til målgrupperne. Der udarbejdes desuden en kommunikationspakke, som hver enkelt kommune kan bruge, hvis man ønsker yderligere markedsføring i egen kommune.

## Opfølgning

Harmoniseringen af den åbne flextrafik ændrer på en række af de kendte parametre i den åbne flextrafik, ikke mindst prisen og ensartningen af vilkårene på tværs af kommunegrænser i Midttrafiks område.

Administrationen vil løbende følge udviklingen i mønstrene i brugen af den åbne flextrafik nøje og om nødvendigt indstille justeringer til bestyrelsen, hvis det måtte skønnes nødvendigt.

Administrationen vil desuden lave en samlet analyse og evaluering af harmoniseringen efter et års drift, dvs. i sommeren 2024. Analysen og evalueringen samt evt. anbefalinger til justeringer forelægges bestyrelsen.

Samlet set vil tidsplanen for harmoniseringen af den åbne flextrafik blive:

- Primo november 2022: udmelding til kommunerne om bestyrelsens beslutning med invitation til at melde ønsker til rådgivning ind.
- November 2022 orientering til Fagligt Forum.
- November-januar 2022: – rådgivning af kommunerne.
- 1. marts 2023: frist for kommunernes indmelding af valg af knudepunkter, knudepunkter og byzoner.
- November 2022 til juni 2023: udvikling af funktionalitet og etablering af datagrundlag til at få Flextur på Rejseplanen sammen med FlexDanmark og Rejseplanen.
- 1. marts 2023: udstyr til at modtage betalingskort i vognene.
- Maj-juni 2023: fælles kommunikation til kunderne om ændret åben flextrafik, pakke til kommunerne til lokal markedsføring samt udarbejdelse af vejledninger til kunderne med inddragelse af bl.a. Tilgængelighedsforum.
- Ultimo juni 2023: indførelse af harmoniseret åben flextrafik.
- Juni 2023-juni 2024: udviklingen i brug af åben flextrafik følges nøje og ordningen justeres evt.
- August-september 2024: evaluering af den harmoniserede ordning.

## Videre perspektiver

### Fælles navn

Som nævnt i indledningen har der været overvejelser om at skabe et nyt fælles navn for den åbne flextrafik for at knytte tilbuddet nærmere til kollektiv trafik og distancere det fra de visiterede kørselsordninger. Administrationen har søgt at finde et fælles navn for den åbne flexkørsel. Det har i det samarbejde ikke været muligt at finde et godt, fælles navn

Et godt fælles navn vil på sigt kunne skabe et bedre brand omkring den åbne flextrafik, og der skal måske også ses på, om de tre kørselstyper fortsat skal hedde Flextur, Plustur og Flexbus.

En sådan opgave kan evt. løses i samarbejde med de øvrige trafikselskaber, så en indsats for at gøre den åbne flextrafik mere anerkendt som en integreret del af den kollektive trafik bliver løftet på landsplan. Det kunne

eksempelvis være i forbindelse med implementeringen af visionerne omkring mobility-as-a-service, hvor alle mobilitetsformer skal tænkes ind i en samlet, national løsning for kunderne.

Administrationen bør også arbejde videre med at få Flextur og Plustur til at smelte sammen til ét produkt, så Flextur til et knudepunkt og Plustur bliver det samme, og vi kun har to produkter – Flextur og Flexbus. Der skal dog findes nogle gode løsninger på at bibeholde fordelene fra hvert af de to produkter, så det vil blive i en senere fase.

### **Yderligere harmonisering**

Det oprindelige arbejde med harmonisering af den åbne flextrafik identificerede flere mulige tiltag til harmonisering, der ikke er inkluderet i nærværende model for harmonisering. Tiltagene er enten fravalgt pga. manglende teknisk understøttelse eller for at imødekomme kommunernes bekymring for uhensigtsmæssig brug af tilbuddene, herunder at de økonomiske konsekvenser kunne blive for store for kommunerne.

Tiltagene blev dog identificeret som harmoniseringsmuligheder, der ville gøre den åbne flextrafik yderligere attraktiv for kunderne. Administrationen vil derfor løbende følge, om der opstår muligheder for yderligere harmonisering, fx pga. teknisk udvikling eller inspiration fra andre trafiksselskaber til at forbedre den åbne flextrafik uden at påføre kommunerne større økonomiske byrder.

Nogle af de tiltag, der har været overvejet, men ikke indarbejdet i nærværende oplæg er flg.:

- Yderligere anvendelse af Rejsekort som betaling i den åbne flextrafik. Der gennemføres et mindre forsøg i Nordjylland med anvendelse af Rejsekort i den kollektive trafik på en måde, hvor man ikke bruger de fysiske check-in standere. Det kan måske give mulighed for bedre benyttelse af Rejsekort som betalingsmiddel i den åbne flextrafik i 2025 eller senere.
- Sydtrafik arbejder med at kunne bruge Rejsekort som betalingsmiddel i Flextur, hvor man bruger kortet til betaling ved bestillingen online. Hvis dette lykkes, kan Midttrafik også overveje at tilbyde dette.
- Yderligere udbredelse af muligheden for at bruge kollektiv trafiks rejsehjemmel i den åbne flextrafik, hvis det kan gøres på en måde, så vi ikke undergraver grundlaget for god kollektiv trafik med busser og tog.
- Mulighed for at kombinere Flexbus og Plustur, så man kan bestille Plustur i forlængelse af en Flexbus, hvilket ikke er muligt teknisk at understøtte nu.
- Hvis den åbne flextrafik skal være en fuldt integreret del af den kollektive trafik, skal det overvejes, om principperne for prisberegning skal harmoniseres. Den kollektive trafiks priser beregnes ud fra antal zoner, mens den åbne flextrafik anvender antal kilometer i direkte kørsel. Det vil være et stort både it-mæssigt og administrativt projekt at ændre en

af de to beregningsprincipper. Det er ikke noget, der er planer om i sektoren pt.

- MobilePay, ApplePay og lignende betalingsformer kan ikke pt. tilbydes i alle vogne og er derfor ikke et generelt tilbud. På sigt kan det evt. indføres som et krav til alle vognmænd i flextrafik, da det er en betalingsform, mange foretrækker at bruge.



IDÉOPLÆG - VISION FOR RØNDE BUSTERMINAL

# FREMTIDENS GRØNNE MOBILITETSHUB



midttrafik

urban  
creators



SØREN NYMARKSVEJ 3  
8270 HØJBJERG

IDÉOPLÆG VEDR.  
**VISION FOR RØNDE BUSTERMINAL, FREMTIDENS  
GRØNNE MOBILITETSHUB**

SEPTEMBER 2022

UDARBEJDET I SAMARBEJDE MED:



KØBENHAVN:  
URBAN CREATORS  
NORDRE TOLDBØD 27  
1259 KØBENHAVN  
DANMARK

AALBORG:  
URBAN CREATORS  
STRANDVEJEN 9, 1  
9000 AALBORG  
DANMARK

# INDHOLD

<b>1/</b>	<b>Introduktion</b>	<b>3</b>
<b>2/</b>	<b>Hvad er et mobilitetshub?</b>	<b>4</b>
<b>3/</b>	<b>Vision for Mobilitetshub Rønde</b>	<b>6</b>
<b>4/</b>	<b>Fra busterminal til hub</b>	<b>8</b>
	Fra busterminal til hub - hvad skal der til?	8
	Rønde Busterminal i dag	9
	Udfordringer vendes til potentialer	13
<b>5/</b>	<b>Idéer til Mobilitetshub Rønde</b>	<b>14</b>
	Eksempel på udmøntning af visionen	14
	3 temaer	15
	Strategier	16
	Elementer	19
<b>6/</b>	<b>Trin-for-trin</b>	<b>21</b>



# 1/ INTRODUKTION

Med god busbetjening i den ene hånd og en velfungerende busterminal i den anden, ønsker Midttrafik at gå skridtet videre og etablere et mobilitetshub på Rønde Busterminal. Nye vaner hos kunderne skaber et behov for modernisering af eksisterende løsninger.

## FÆLLES OM FREMTIDENS GRØNNE MOBILITETSHUB

Visionen for Mobilitetshub Rønde baserer sig på en inddragelsesproces, hvor visionsfortællingen og idéer er blevet udviklet i fællesskab. Midttrafik har afholdt to workshops med inddragelse af relevante interessenter, herunder Syddjurs Kommune, Region Midtjylland og repræsentanter fra Distriktsrådet, Handelsstandsforeningen, Handicaprådet og Demorådet. En del af processen har været at skabe den fælles visionsfortælling og sætte ord og billeder på fremtidens Rønde Busterminal. Deltagerne så mange potentialer for en udvikling af busterminalen og havde mange idéer til både indretning og inddragelse af lokale ildsjæle i udviklingen.

Deltagernes idéer ses til højre illustreret med ord og billeder, herunder deres udvalgte inspirationsfotos samt overskrifter og ord på 'Rønde Busterminal i 2030'.



## 2/ HVAD ER ET MOBILITETSHUB?

Et mobilitetshub gør det nemt for brugerne at kombinere den kollektive trafik med andre transportformer, fordi det hele er samlet ét sted. Udover at være et trafikalt knudepunkt med en god regional opkobling, så er et mobilitetshub også et mødested. Her kan der være forskellige servicetilbud fx cykelværksted, pakkeboks, en café, kaffevogn, kiosk eller detailhandel. Til et mobilitetshub kan også knyttes forskellige transportmidler i form af delemobilitet såsom løbehjul, delecykler og debiler m.v. Der kan også være elementer, der understøtter det lokale fællesskab og forskellige aktiviteter såsom fitness, legeplads og sanseoplevelser.

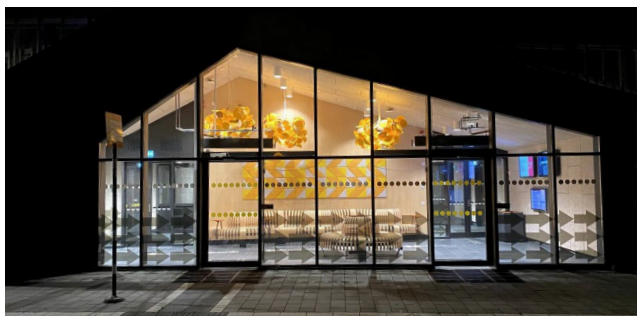
Et mobilitetshub er tilgængeligt for alle, og wayfinding guider brugeren let rundt. Designet af et mobilitetshub har flere genkendelige elementer, der gør rejsen tryk og komfortabel, fx læskærme, bænke, tavler med realtidsinformation, wi-fi, belysning etc. Men der er også en række elementer, der er unikke for hvert hub og kommunikerer stedets identitet og særegne potentialer.

—> **Formålet med at investere i mobilitetshub er at gøre den kollektive transport attraktiv for flere, fremme bæredygtige transportformer og skabe mérværdi i lokalområdet. Mobilitetshub Rønde inviterer nye kunder ind i den kollektive trafik på en tryk måde.**



Få mere information om  
Midttrafiks arbejde med hubs  
her: [lej@midttrafik.dk](mailto:lej@midttrafik.dk)

## EKSEMPLER



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



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



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



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







# 3/ VISION FOR RØNDE BUSTERMINAL

## —→ FREMTIDENS GRØNNE MOBILITETSHUB

"Hub Rønde er et overskueligt sted at bruge Flextur i forbindelse med min udrejse. Jeg ved lige, hvor jeg skal stille mig for at vente på min vogn"

Flextrafik-brugeren

**Mobilitetshub Rønde er porten mellem Aarhus og det naturskønne Djursland - her bliver du budt velkommen og sendt godt videre. Derfor har flere valgt den kollektive transport til.**

**Her samles alle transportformer. Mobiliteten mødes i et knudepunkt og forbinder dig let til det store opland. Det er nemt at finde rundt, at skifte fra én transportform til en anden, og det er tilgængeligt for alle. Derfor vælger mange også den bæredygtige rejse til.**

**Ved din ankomst træder du direkte ud i Røndes lokale byliv og får en smagsprøve på Djurslands storslåede natur. Som nyankommet bliver du nysgerrig på, hvad der mon sker om hjørnet.**

**Mobilitetshub Rønde er mere end bare et stop på rejsen. Her er ventetid også kvalitetstid, oplevelsestid, sansetid og kaffetid. Det er blevet et centralt mødested for alle - hverdagspassageren, turisten, den studerende, den besøgende og den lokale.**

"Det er trygt og rart, at jeg kan se, hvornår min bus kommer, og om jeg er sent på den. Og så fedt, at vi lige kan købe lidt snacks, inden bussen kommer"

Elev på Rønde Efterskole

"Det er rart, at der er turistinformation og tydelige skilte videre ud mod Kalø og allerede ved ankomsten med bussen fornemmer man at "naturen kalder"

Turist i Rønde

"Det er nemt at bruge delebilen ud til kirken og tilbage igen, når jeg skal hjem."

Lokal i Rønde

"Jeg cyklede til Rønde og skulle videre mod Aarhus. Det var nemt at sætte min cykel og tage bussen. Jeg opdagede at man også kan leje cykler på hub'en"

Turist i Rønde

"Mobilitetshub Rønde er et sted, som samler Rønde bymidte. Her kan jeg lide at opholde mig, købe ind og tage rejsen videre."

Borger i Syddjurs Kommune

"Jeg er stolt af at være på arbejde her. Omdannelsen af Rønde Busterminal har betydet, at jeg kan gøre mit job lidt bedre og passagerne virker gladere"

Buschauffør

# 4/ FRA BUSTERMINAL TIL MOBILITETSHUB

## HVAD SKAL DER TIL?

Rønde Busterminal har et stort potentiale som hub, netop, fordi det er her flere regionale buslinjer mødes, og fordi busterminalen er placeret centralt i Rønde by.

Vejen fra busterminal til mobilitetshub handler i høj grad om en forening mellem tekniske forhold og bekvemmelighed på terminalområdet - for målet er at få skabt en positiv oplevelse af den samlede rejsetid.

For at forstå det fulde potentiale for Rønde Busterminal som mobilitetshub og muligheden for at tiltrække flere passagerer til den kollektive transport, er det nødvendigt at vide, hvordan stedet fungerer i dag. Det gælder både det kollektive tilbud, herunder skiftemuligheder, opkoblingen til nærmiljøet med fx stiforbindelser og selve byrummet.



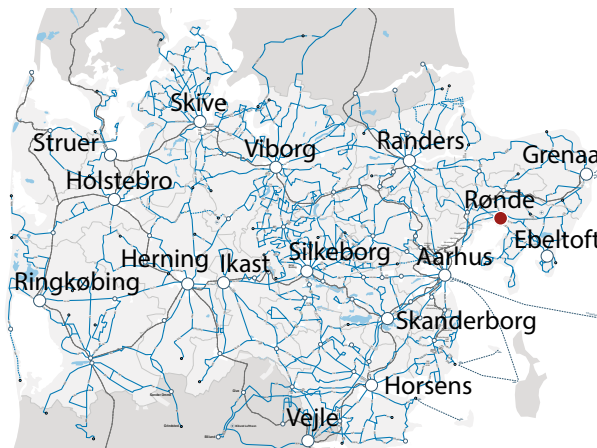
**5** busruter  
– 3 regionalruter og 2 lokalruter



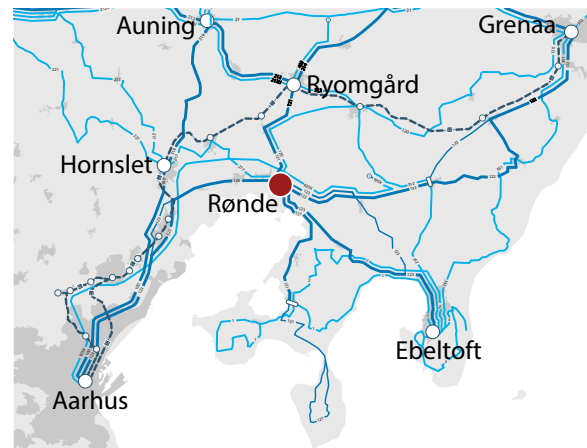
ca. **1.300**  
daglige passagerer  
på Rønde Busterminal i dag



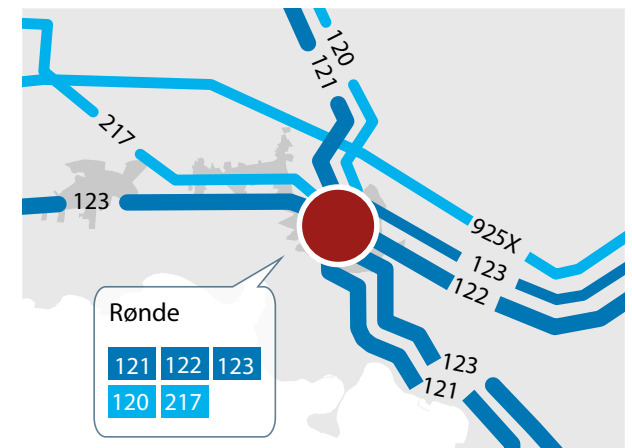
ca. **25%** af de daglige passagerer  
skifter bus på Rønde Busterminal



ET REGIONALT KNUDEPUNKT



FORBINDER DIG TIL SYDDJURS



TÆT KNYTTET TIL BYMIDTEN I RØNDE





### RØNDE BUSTERMINAL I DAG

- Fokusområde for idéoplæg
- P** Offentligt tilgængelig parkering
- P** Privat parkering
-  Overdækket cykelparkering
- Venteskur
- ◀...▶ Stiforbindelse



## RØNDE BUSTERMINAL I DAG

### BETJENING AF RØNDE BUSTERMINAL

Rønde Busterminal betjenes af fem busruter – 3 regionalruter [121, 122 og 223] og 2 lokalruter [120 og 117]. Derudover betjenes busterminalen også af Flextrafik, skolebusser og turistbusser.

Rute 123 dækker som den eneste bus den største rejsestrøm til og fra Aarhus med kvartersdrift. Adgangen til Aarhus fra de øvrige ruter er således afhængig af et godt skifte i Rønde.

De øvrige regionalruter forbinder Rønde med henholdsvis, Randers, Grenaa, Ebeltoft samt letbanestationen i Ryomgård, og betjener Rønde øst-vest via Hovedgaden. De to lokalruter betjener Rønde i den nordsydlige akse via Smouenvej mod nord og Molsvej mod syd. Lokalrute 120 har ruteforløb mellem Rønde og Grenaa, og lokalrute 217 forbinder Rønde med letbanestationerne i Mørke og Hornslet.

### BUSTERMINALENS FACILITETER

Busterminalen er indrettet med faste standpladser fordelt på tre platforme, som udgør ventearealet ved bussens stoppesteder. Funktioner direkte knyttet til terminalområdet er seks læhuse, bænke, to overdækkede cykelskure, et chaufførlokale og et offentligt toilet, som ses på kortet til højre. Busterminalen er også omgivet af øvrige funktioner bl.a. et fitnesscenter og et apotek.

### NÆRHED TIL BYENS TILBUD OG FUNKTIONER

Med en placering i den østlige ende af Hovedgaden i Rønde by, er busterminalen tæt forbundet med Røndes primære handels- og byliv. Der er indkøbs- og parkeringsmuligheder i gåafstand og kort gang til byens uddannelsesinstitutioner og bibliotek.

### PARKERING

De store parkeringsarealer syd for Hovedgaden kan opfylde behovet for parkering i skiftet mellem forskellige transportmidler som fx ved pendlerture. Samkørsel kan fremtidigt med fordel ske fra det nærmeste parkeringsareal vest for busterminalen. Her er i dag både privat og offentligt tilgængelig parkering.

### FORBINDELSER

Der er flere stiforbindelser, der kobler busterminalen med de omkringliggende veje, hvilket medvirker til, at busterminalen ikke opleves isoleret. Ankomsten til busterminalen er i dag præget af manglende skiltning, samt to brede asfalterede indkørsler, som skyldes bussernes svingradier, der optager plads. Hovedgaden er en trafikret færdselsåre i Rønde og opleves svær at krydse. Passagerer tilskyndes i dag til at krydse vejarealet ved nord/syd- og vest/øst-gående akser, som ikke er reelle fodgængerfelter, men blot et skifte i belægning. Det store vejareal gør det svært for cyklisterne at aflæse, hvor det er bedst at placere sig.

### STEDER AT MØDES

Ophold i terminalområdet, mens man venter på sin bus, sker primært på platformene idag. Der er få andre opholdssteder nær terminalområdet, men det opleves ikke, at disse tilbyder kombinationen af læ og overblik over terminalen, som kan være med til at gøre oplevelsen af ventetid mere behagelig. Arealet foran Kulturhotellet er det eneste reelle pladsrum nær terminalområdet. Dette areal opleves dog ofte vindblæst.

### GRØNNE ELEMENTER

Busterminalen fremstår hårdt belagt og med få grønne flader. Foran Kulturhotellet og langs med Hovedgaden findes gadetræer og ved det vestlige parkeringsareal er der enkeltstående træer og anden beplantning. Derudover er der få plantekummer placeret sammen med bænke i de to pladsrum, jf. forrige afsnit.





Bænke på platformene bliver anvendt meget, mens bænke placeret væk fra platformene anvendes minimalt.



Parkering og standsning dominerer den sydlige del af busterminalen. Kun busser er tilladt at køre ind mellem platformene.



Et kort over seværdigheder i Rønne by og omegn samt Djursland er i dag placeret på dette kort syd for platformene.



Cykelparkering nær busterminalen er i dag i to overdækkede skure placeret vest og øst for bussernes stoppesteder.



Skiltning af bussernes stoppesteder, som det ser ud i dag. Det er svært at læse busnumret på afstand.



Pladsen foran Kulturhotellet administreres både af Kulturhotellet og et værtshus.



Akse med skifte i belægning, se afsnit om forbindelser. Kontrasten mellem belægningstyperne er ikke stor nok til, at svagtseende kan orientere sig.



Det er i dag muligt at finde noget at spise og drikke nær busterminalen, men der mangler et hurtigt "grab & go" med udsyn til sit stoppested.



Apoteket er velbesøgt, og parkering på terminalområdet sker hovedsageligt i forbindelse med ærinder på apoteket.

### KORRESPONDANCE MELLEM BUSRUTER

Gode skiftemuligheder kræver plads. Jævnfør de nuværende køreplaner vil der i myldretiden være ca. 8-9 busser i hver retning, der betjener Rønde Busterminal fordelt over en time. Tilsvarende for de øvrige dagtimer er der mellem 4-6 busser i hver retning i timen. I aften- og de sene timer er der henholdsvis ca. 5-6 busser og ca. 3 busser per time. Busruterne korresponderer med hinanden, og har derfor korte ophold på terminalen samtidig, dette giver kunderne mulighed for at skifte mellem ruterne med kort ventetid. Tages der udgangspunkt i tidsintervallet mellem kl. 15.00-16.00, fremgår det af køreplanerne, at der på ét tidspunkt i det givne tidsinterval er fem holdende busser samtidig på busterminalen.

#### FREKVENNS:

- 120:** 1 afgang om morgenen og 1-2 afgang om eftermiddagen
- 121:** Timesdrift kl. 5.00-18.00
- 122:** Timesdrift kl. 7.00-21.00 og to-timesdrift kl. 21.00-23.00
- 123:** Kvartersdrift kl. 6:30-19.00 og halvtimesdrift kl. 19.00-24.00
- 217:** Timesdrift fra kl. 6.00-8.00 og fra kl. 12.00-18.00. Fra kl. 9.00-11.00 er der to-timesdrift samt 1 afgang fra 19.00-22.00

### SKIFT PÅ TERMINALEN

Rønde Busterminal er allerede et velfungerende knudepunkt. Der er et dagligt antal passagerer på ca. 1.300 på terminalen. Der er lavet en analyse af antal skift på terminalen ud fra rejsekombinationer mellem de fem tilknyttede busruter – eksempelvis 122+217. Her fremgår det, at 25% af passagererne skifter mellem ruter i Rønde. Størstedelen heraf skifter til og fra rute 123.

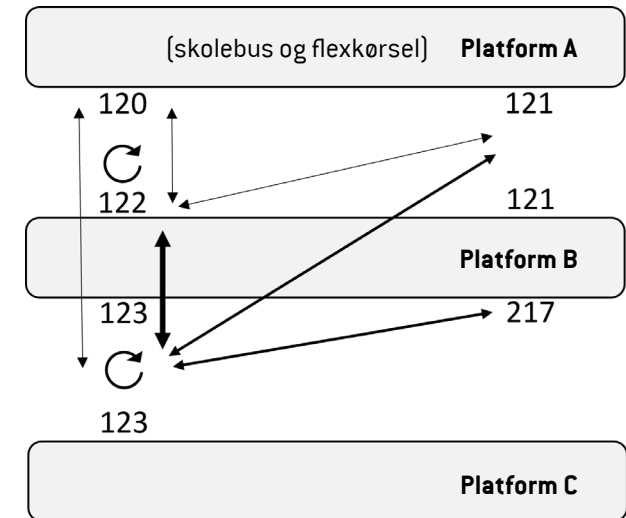
### FODGÆNGERFLOW PÅ TERMINALEN

Analyserne af terminalen viser, at et stort antal passagerer ankommer fra hovedgaden og krydser det trafikerede areal foran busperronerne. Langt de fleste rejsende opholder sig naturligt på den midterste platform, når de foretager et skift mellem busserne. Der er mindre eller ingen brug af den nordlige og sydlige platform. Figuren til højre illustrerer busterminalens tre platforme og de passagerflow, der er på terminalen.

### OPTIMERING AF TERMINALEN


Rønde Busterminal i dag er et meget trafikeret sted og trafiksikkerheden for gående er udfordret med de mange biler, der krydser terminalområdet. Der har derfor været kigget nærmere på løsninger, der kan frede terminalområdet. Der kigges blandt andet på muligheden for at ensrette hele terminalområdet. Dette vil give et roligere terminalområde og lette orienteringen for de bløde trafikanter på terminalen. Tekniske undersøgelser af muligheden for ensretning er igangsat. Blandt andet vil en ensretning medvirke en øget køretid på en del

ruter. Bussernes placering på terminalen skal ligeledes afklares. Den største aktivitet ses på platform B, hvor der med fordel kan tænkes ventefaciliteter ind til det korte ophold. Den minimale anvendelse af platform A og platform C, som nedenstående figur viser, muliggør en udnyttelse af disse arealer til nye faciliteter og ny indretning af busterminalen. En del af kørearealet nord for platform A skal dog bibeholdes til brug for flexkørsel og skolebusser.



Skiftemønstre på Rønde Busterminal i dag.

## UDFORDRINGER VENDES TIL POTENTIALER



- ...store vejarealer, der ikke benyttes
- ...mange hårde, grå flader, der ikke virker indbydende
- ...vindblæste platforme og læhuse
- ...vindblæste og få siddemuligheder til det længere ophold
- ...mangler grønne transportmuligheder
- ...mangler informationer og overblik
- ...mangler kobling fra terminalen til de omkringliggende seværdigheder
- ...utryghed på terminalens bagsider
- ...ringe tilgængelighed for bl.a. svagtseende og dårligt gående
- ...usikkerhed omkring, hvor man må og kan færdes sikkert
- ...en busterminal domineret af biler
- ...manglende kvalitet i busterminalens faciliteter, fx offentligt wc
- ...svært at krydse Hovedgaden
- ...svært at se, at her ligger en busterminal



- ...udnytte det store areal til mere
- ...arbejde med det grønne på en synlig og inviterende måde
- ...læfyldte siddemuligheder til det korte ophold
- ...styrke ventefaciliteter til det længere ophold
- ...fremme delemobilitet
- ...trafikinformationer og mere synlig skiltning
- ...mere information til besøgende og turister
- ...mere belysning i tilstødende arealer
- ...øge tilgængeligheden med ledelinjer, kontraster og sænkede kantsten
- ...styrke orienterbarheden og tryghed for gående og cyklister
- ...fredeliggørelse med pladسدannelse, kys-og-kør og evt. ensretning
- ...forbedre terminalens ventefaciliteter
- ...krydsningsmulighed på Hovedgaden
- ...forbedring af ankomstveje og kobling til by

# 5/ IDÉER TIL MOBILITETHUB RØNDE



## 3 TEMAER FOR UDVIKLINGEN

Baseret på input fra inddragelsesprocessen er der udpeget tre overordnede temaer for udvikling af Rønde Busterminal.



### DET GODE MØDESTED

I temaet 'det gode mødested' er fokus på, at Rønde Busterminal skal være en slags byens "dagligstue" - et uformelt, rummeligt, legende og sanseligt miljø få skridt fra Hovedgaden.

Vi vil derfor se en udvikling fra:

- fra terminal til mødested
- fra at være afkoblet til at blive integreret i bymidten



### DEN GRØNNE PORT

I temaet 'den grønne port' er fokus på at byde velkommen til Mols Bjerge og Kalø Vig, byde velkommen i den kollektive trafik samt skabe flere og bedre muligheder for at benytte sig af grønne mobilitetsformer.

Vi vil derfor se en udvikling fra:

- fra transitrum til levende byrum
- fra grå til grøn flade



### DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

I temaet 'den sammenhængende rejse' er fokus på faciliteter, der øger kvaliteten af skiftet mellem transportmidler og af ventetiden på Rønde Busterminal samt god opkobling til de lokale og regionale cykelruter.

Vi vil derfor se en udvikling fra:

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



## DET GODE MØDESTED

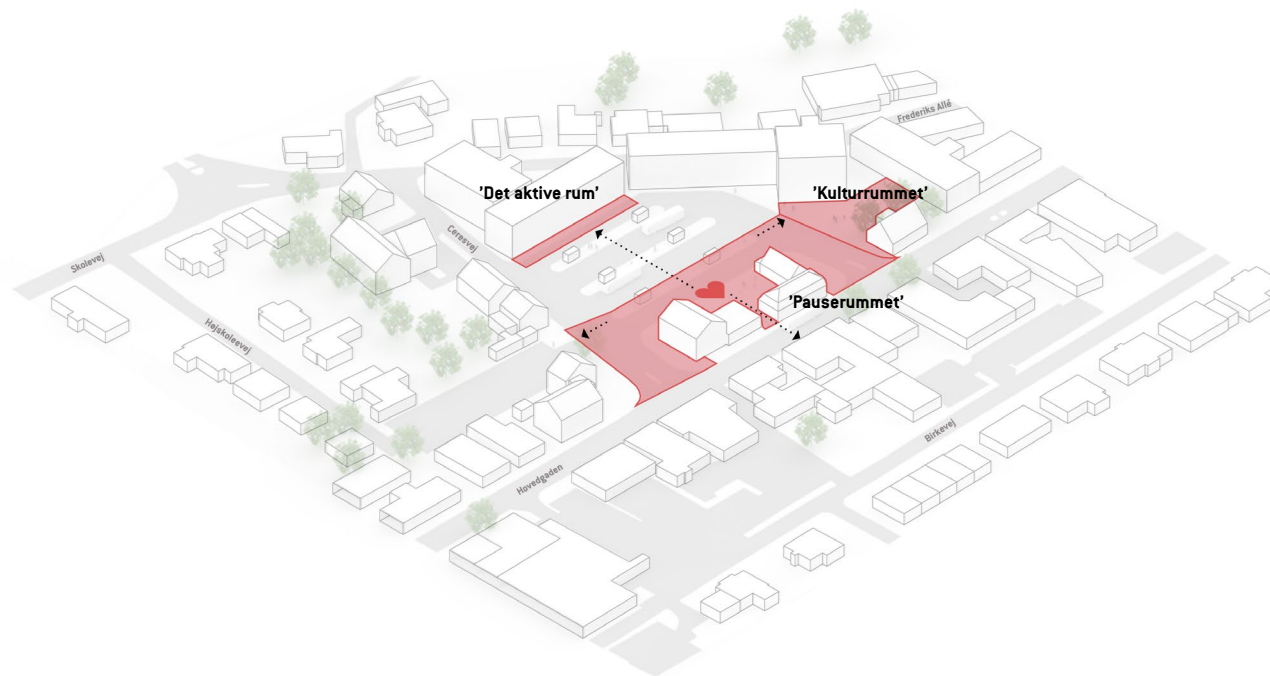


### RUM TIL OPHOLD OG BEDRE FÆRDELSE

En bedre udnyttelse af busterminalens store areal skal skabe mere rum til ophold og bedre færdsel for passagerer og andre bløde trafikanter.

Med en ny inddeling skabes variation i ventezoner og rum til ophold, som både indbyder til den aktive ventetid nær bussens stoppested og den passive ventetid i et nærtliggende miljø med overblik over busterminalen. Her tilbyder 'pauserummet', 'kulturrummet' og 'det aktive rum' forskellige faciliteter og funktioner til gavn for passagerer og byens øvrige brugere. 'Pauserummet' er busterminalens centrale mødested og informationspunkt. Det er her de fleste faciliteter er samlet, og hvortil man ankommer fra Hovedgaden eller bliver sat af ved Kys og Kør.

I indretningen af de tre rum som gode mødesteder er det vigtigt at indtænke rumdannende elementer, komfortable siddemuligheder og eventuelt iøjnefaldende elementer, som kan starte små samtaler. Det er særligt vigtigt at få skabt en rumlig indretning i 'Pauserummet', da dette i dag opleves som et stort åbent areal.



### RØNDE MOBILITESHUB ER DET GODE MØDESTED

Flere muligheder for ophold og en tydelig zoneinddeling gør Rønne Mobilitetshub til det gode mødested. Ankomsten til busterminalen vises bl.a. i en flade med anden belægning, hvor færdsel og ophold i højere grad sker på passagerens og de bløde trafikanters præmisser.

### EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Byrumsinventar, der danner rum



Belysning, der danner rum



Komfortable siddemuligheder for alle



Zoneangivende belægning og ledelinje

# DEN GRØNNE PORT



## EN GRØN OG SANSELIG BUSTERMINAL

Der skabes en bedre og mere synlig ankomst ved at give terminalområdet flere grønne landskabstræk, som forbynder busterminalen med det omgivende, naturskønne Djursland. Det grønne skal opleves med flere sanser og hele kroppen - det skal være smukt at kigge på, kunne duftes, danne læfyldte oaser til ophold. Der skal opleves fugleflojt og summen af insekter.

Der støttes op omkring busterminalens grønne identitet med flere bæredygtige tiltag som fx et fokus på biodiversitet, øget synlighed af grønne mobilitetsformer og affaldssortering.

Landskabelige elementer skal også lede gående gennem passagen fra Hovedgaden og ind i busterminalens centrale rum - 'pauserummet'. Grønne landskabstræk skaber også en mere attraktiv og synlig ankomst for forbipasserende på Hovedgaden. Da der ikke kan ændres i bredden af indkørselsvejene, arbejdes der med overgangen mellem busterminal og Hovedgaden på andre måder, der skaber synlighed og sammenhæng, som fx ændringer i belægning, skiltning og grønne træk.



## RØNDE MOBILITESHUB ER DEN GRØNNE PORT

løjnefaldende landskabstræk og grønne mobilitetsformer gør Rønde Mobilitetshub til den grønne port. Landskabet tydeliggør gangarealer og opdeler busterminalens store, asfalterede areal i flere, mindre steder til ophold.

## EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Eksempel på grønne tage på venteskure



Eksempel på funktionel anvendelse af grønt bed



Eksempel på midlertidige grønne oaser



Eksempel på plantekummer som vejvisning



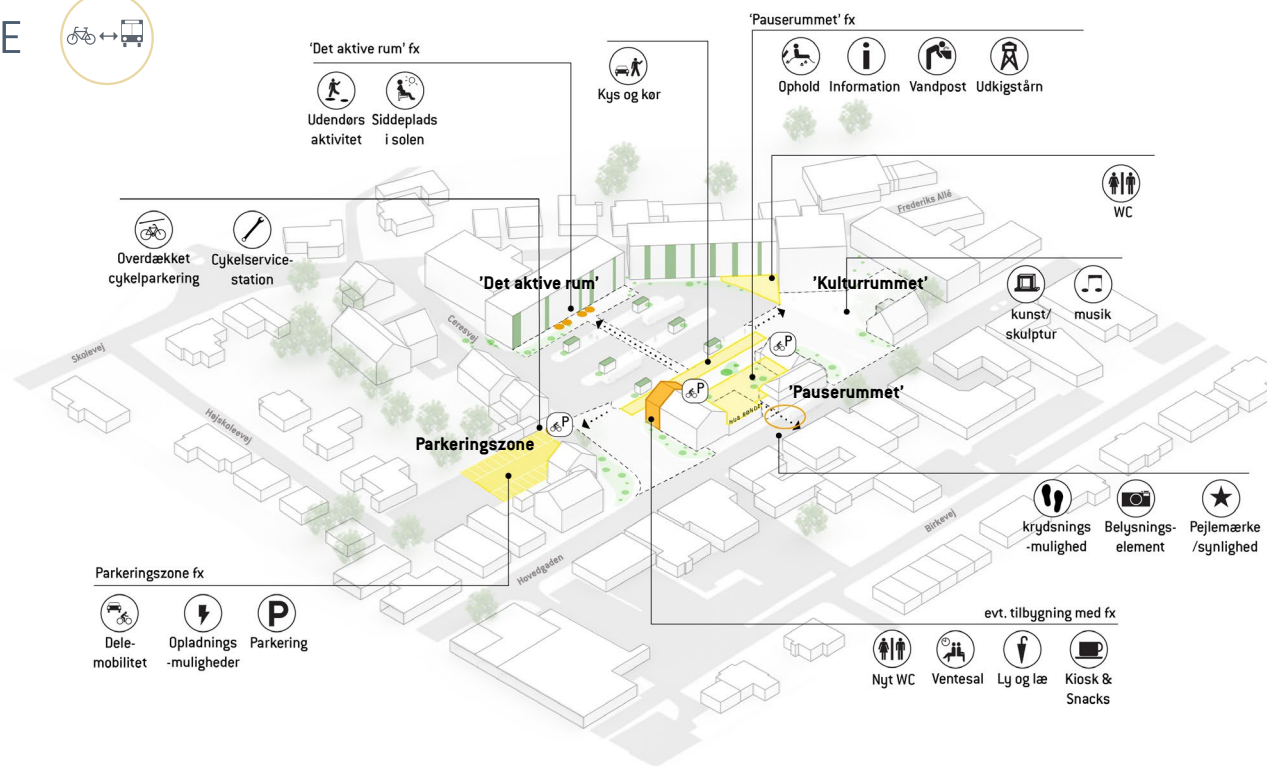
# DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE



## FLERE PUBLIKUMSVENDTE FACILITETER

Flere publikumsvendte faciliteter på Rønde Mobilitetshub øger kvaliteten af ophold og ventetid på busterminalen for passagerer og øvrige brugere af byen. Busterminalen indrettes i zoner med fokus på god visuel kontakt mellem funktioner og faciliteter. 'Pauserummet' indrettes fx med Kys & Kør, ventesal, trafikinformationer, snackautomat, komfortable opholdsmuligheder og et nyt toilet - tiltag, der medvirker til at sikre en god oplevelse af opholdet på busterminalen og hjælpe kunderne godt videre. En tilføjelse på længere sigt kan være et eleveret opholdsareal som fx et udsigtstårn, hvor det er muligt at få et kig til Kalø Vig.

I parkeringszonen tilbydes pendlerparkering og delemobilitet fx delebiler og -cykler fra reserverede og tydeligt markerede pladser. I zonen er der opladningsmuligheder til transportmidler på el og let tilgængelig, belyst, overdækket og evt. aflåselig cykelparkering. I zonen opstilles en realtidsskærm, så de rejsende kan se, hvornår deres bus afgår, mens de fx låser cyklen. Indretningen understøtter en kommende supercykelsti og bidrager med information om cykelstier, der kan hjælpe både hverdagscyklister og turister med at komme nemt og trygt på den rigtige rute.



## RØNDE MOBILITESHUB UNDERSTØTTER DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

Flere faciliteter og tilbud af høj kvalitet på Rønde Mobilitetshub bidrager til en positiv oplevelse af rejsen. Faciliteter placeres nøje med fokus på synlighed og i tilknytning til trafikinformationer.

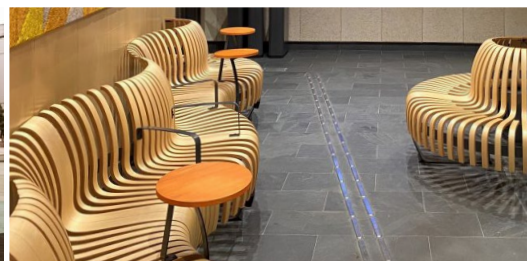
## EKSEMPLER PÅ INDRETNING



Mobipunkt i Bergen med markering af pladser



Aktiviteter til ventetiden og lokalområdets beboere



Mulighed for at sidde med fx en laptop



Ankomst og pejlemærke



# ELEMENTER

Mange forskellige elementer kan indgå i indretningen af et mobilitetshub. Nogle elementer vil være genkendelige vartegn for alle mobilitetshub, mens andre vil adskille sig fra hub til hub - og være indrettet på baggrund af den enkelte lokations fysiske rammer og særlige kvaliteter.




Her ses et katalog over elementer i et mobilitetshub samt udvalgte elementer, der vil være relevant for Rønde. Lys grå markering betyder, at dette element ikke indgår i visionen for Mobilitetshub Rønde.

## LOKALE FUNKTIONER






### Lokalt særpræg

- ✓  Midlertidig byinventar og -eksperimenter
- ✓  Kunst











### Aktiviteter

- ✓  Fysisk udfoldelse
- ✓  Legeplads
- ✓  Vandreruter






### Servicetilbud

- ✓  Wifi
- ✓  Vandpost
- ✓  Kiosk og snacks
- ✓  Aflåselig cykelboks
- ✓  Pakkeboks





## FYSISKE RAMMER

- ✓  Landskabelige elementer
- ✓  Overdækket cykelparkering
- ✓  Ledelinjer og ramper
- ✓  Tryghedsskabende belysning
- ✓  Ventesal
- ✓  Offentligt toilet
- ✓  Ladestandere
- ✓  Servicestation til cykler
- ✓  Chaufførlokale
- ✓  Siddemuligheder til aktiv og passiv ventetid

## ORIENTERING OG INFORMATION

- ✓  Pejlemærke
- ✓  Trafikinformation
- ✓  Genkendelig wayfinding
- ✓  Turistinformation
- ✓  Countdown

## OMSTIGNINGSMULIGHEDER /SKIFTEMULIGHEDER

- ✓  Delemobilitet
- ✓  Parkeringszone
- ✓  Flextrafik
- ✓  Kys & Kør



**Generelt opfører vi os mere empatisk og med større respekt, når der er tegn på, at nogen har draget omsorg for et område. En menneskelig skala, og at der er andre mennesker til stede, er essentielt for, at knudepunktet opleves som trygt.”**

- Sofie Kirt Strandbygaard, PhD, Ekspert i tryghed

# 6/ TRIN-FOR-TRIN

## DEN VIDERE PROCES

Med Midttrafiks visionsoplæg er første skridt taget mod at løfte Rønde Busterminal til et stærkt mobilitetshub. En række lokale aktører har medvirket i tilblivelsen af visionsplanen og netop den lokale forankring er central for at tage skridtet fra vision til handling. Det første skridt vil være at opnå politisk forankring og sikre fælles forståelse med Syddjurs Kommune om en mere konkret plan for både indretning og implementering. Midttrafik kan bidrage med viden og delvis medfinansiering, men det vil være kommunen, som ejer og infrastrukturforvalter, der skal drive projektet.

## ETAPEVIS UDVIKLING

Det samlede oplæg beskriver et visionært slutprodukt, som kan fungere som endemål for udviklingsarbejdet. Implementeringen af den samlede vision skal afpasses med den tilgængelige økonomi og ejerforhold og skal ses i sammenhæng med kommunens andre planer for

udviklingen af Rønde. Det er derfor hensigtsmæssigt at udvikle hubben etapevist og starte med de mest effektive og enkle greb. Dermed kan kvaliteten for brugerne rykkes mærkbart på kort sigt samtidig med, at første skridt tages i en gradvis realisering af visionen. Som en første grundsten har Midttrafik allerede givet Syddjurs Kommune tilsagn om medfinansiering af en styrket indsats for digital formidling på terminalen. Dette projekt kan være et springbræt til at tænke en samlet etape 1 for udviklingen af hubben. Herunder ses et eksempel på en etapevis udvikling, som lægger ud med ét eller flere åbningstræk.

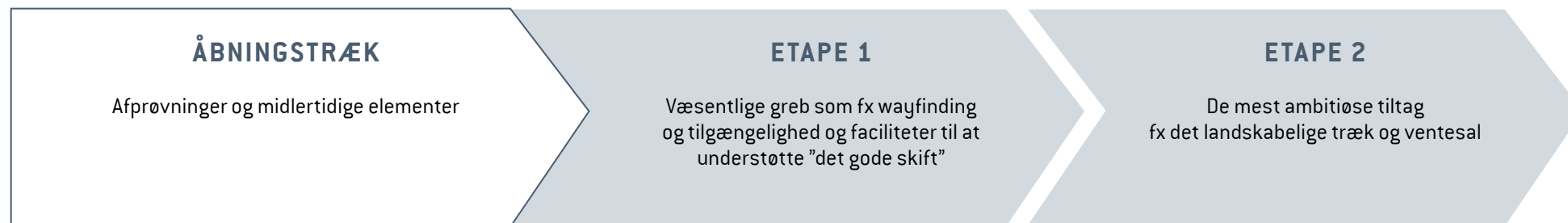
## LOKALE DRIVKRÆFTER ER GENVEJ TIL SUCCES

Arbejdet med oplægget har afdækket en bred vifte af lokale aktører med visioner og vilje til at bidrage. Det vil være en styrke for projektet, hvis disse lokale drivkræfter kan inddrages i nogle af de konkrete delprojekter allerede i første etape. Derved fastholdes visionens

momentum lokalt. Elementer i visionen kan afprøves og evalueres før endelig etablering, og der skabes et fælles ejerskab omkring projektet. Erfaringer peger på, at samskabelse underbygger en adfærdsregulerende opmærksomhed på at holde området pænt, samtidig med at det kan give en gevinst for bidragsyderne. 1. etape kunne derfor bl.a. indeholde:

Åbningstrækket kan derfor være at:

- Inddrage unge fra byens uddannelser og kulturinstitutioner som f.eks. Kulturhotellet til at lave et ”hæng ud tema”
- Inddrage lokalrådet i udvikling af midlertidige grønne elementer
- Afprøvning af tilgængelighedstiltag – f.eks. information og handicap-parkeringsplads med tavle og afmærkning
- Pop-up cykeludlejning/værksted varetaget af lokal cykelhandler
- Afprøvning af wayfinding og digital information



En etapevis udvikling for Mobilitetshub Rønde



# Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik

CVR 29943176

Godkendt på bestyrelsesmøde den 4. november 2022

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord.....	2
1 Indledning .....	3
2 Opgaver og ansvar .....	5
3 Budget .....	7
4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling .....	9
5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger .....	12
6 Likviditetsstyring og finansfunktioner .....	14
7 Regnskabsaflæggelse m.m.....	15
8 Øvrige bestemmelser .....	17
9 Bilagsfortegnelse .....	18
Ændringslog .....	19

## Forord

Midttrafik har en bruttoomsætning på cirka 2 mia. kr. der, jf. Trafikselskabsloven, skal finansieres af billetindtægter og tilskud fra de deltagende kommuner og regionen, og jf. samme lov § 3, stk. 2, kan ingen kommune eller region forpligtes til at betale mere end kommunens eller regionens forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser.

Midttrafiks vigtigste mål er "Flere tilfredse kunder". Dette mål skal nås gennem en kompetent organisation, dygtige leverandører og et godt samarbejde med kommunerne og regionen. Et grundlæggende element i Midttrafiks strategiplan er at være meget visionær og teste nye muligheder og samtidigt fastholde en stabil drift, god kvalitet og have styr på økonomien. Midttrafik skal fortsat opretholde positionen som landets billigste trafikselskab.

Kasse- og Regnskabsregulativet udgør, sammen med Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner, det regelsæt som Midttrafiks pengestrømme administreres efter. Regulativet har dermed også en rolle i at sikre, at Midttrafik når de mål der er opstillet i strategiplanen:

- ✓ Tilfredse kunder
- ✓ Dygtige leverandører
- ✓ Tilfredse bestillere
- ✓ En kompetent og effektiv organisation

Økonomistyringen i Midttrafik skal være kendetegnet ved valid og lettilgængelig rapportering, baseret på klare regler og fornuftige incitamenter. Økonomiske risici skal til enhver tid begrænses - og let identificeres og adresseres, hvis de skulle opstå.

Midttrafik laver ikke kun det lovpligtige årsregnskab, der skal også laves en informativ og overskuelig regnskabsopgørelse for hver af kommunerne samt regionen. En sådan opgørelse laves primo regnskabsåret, to gange i løbet af året samt i forbindelse med årsregnskabet. Digitalisering skal fortsat udnyttes til at fremme systematik og effektivitet i arbejdsgange og forretningsprocesser på økonomiområdet, og det kræver klare rammer og velbeskrevne procedurer for den daglige økonomiske forvaltning.

Grundlæggende skal Midttrafik til enhver tid sikre stabil drift og god kvalitet, så kommunerne og regionen får mest muligt kollektiv trafik for pengene. Kasse- og Regnskabsregulativet er således et væsentligt fundament for opfyldelse af strategiplanens mål.

Jens Erik Sørensen  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

## 1 Indledning

Kasse- og regnskabsregulativet med tilhørende bilag fastlægger de overordnede regler og retningslinjer for den økonomiske forvaltning i Midttrafik og er gældende for alle Midttrafiks regnskabsområder.

AarBus udarbejder eget kasse- og regnskabsregulativ indenfor rammerne af Midttrafiks regulativ.

Den økonomiske forvaltning og håndtering af Midttrafiks økonomi hviler på det fælles ledelses- og styringsgrundlag, og derudover gælder en række lovbestemmelser på området, som det også fremgår af dette regulativ.

Bestyrelsen fastsætter, med godkendelse af Kasse og- og regnskabsregulativet, de nærmere regler for regnskabsvæsen, økonomistyring og forretningsgange, herunder varemottagelse, attestation og ledelsestilsyn med anvisning af ind- og udbetalinger, samt regler for interne kontroller, funktionsadskillelser og fuldmagtsforhold.

De detaljerede regler vedrørende bevillinger, tidsfrister og formkrav til regnskabet reguleres af Indenrigsministeriets Budget- og Regnskabssystem for kommuner.

Kasse- og Regnskabsregulativet med tilhørende bilag skal tilstilles Midttrafiks revision, der også skal underrettes om alle ændringer af regulativet, herunder ændringer i bilagsmaterialet, før det sættes i kraft.

### 1.1 Forhold til lovgivning

Midttrafik er etableret den 1. januar 2007 på baggrund af Trafikselskabsloven og er omfattet af Kommunestyrelsesloven § 60.

Kasse- og regnskabsregulativet tilrettelægges i overensstemmelse med gældende lovgivning samt god norm og skik for offentlig regnskabsførelse og økonomisk forvaltning. Nedenstående love, regler og bekendtgørelser samt Midttrafiks vedtægter ligger til grund for regulativet:

- ✓ Lov om Trafikselskaber
- ✓ Lov om Kommuners styrelse
- ✓ Lov om offentligt betalingssystem
- ✓ Lånebekendtgørelsen
- ✓ Budget- og Regnskabssystem for Kommuner

### 1.2 Formål

Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre effektive og betryggende forretningsgange vedrørende Midttrafiks regnskabsvæsen og økonomistyring, herunder at:

- ✓ ansvaret for de økonomiske opgaver er entydigt placeret
- ✓ Bestyrelsen og Repræsentantskabet sikres viden om og indsigt i Midttrafiks økonomi
- ✓ der fastlægges overordnede principper for dokumentation af forretningsgange og økonomikontrol
- ✓ der etableres et effektivt og ensartet kontrolniveau, som kan begrænse forekomsten af væsentlige fejl.



### **1.3 Bilagsmateriale til regulativet**

Der foreligger en række bilag til Kasse- og regnskabsregulativet, hvor regulativets regler specificeres i administrative retningslinjer. Disse bilag har samme gyldighed som hoveddokumentet.

Direktionen er bemyndiget til at fastlægge administrative retningslinjer og dermed godkende ændringer i bilagsmaterialet indenfor rammerne af Kasse- og Regnskabsregulativet, dog kan Bilag 2 om delegeringsregler ikke ændres uden bestyrelsens godkendelse. Direktionen kan ikke beslutte supplerende bilag uden bestyrelsens godkendelse.

### **1.4 Gyldighed og ændringer**

Regulativet er gældende for alle Midttrafiks forretningsområder. I det omfang Midttrafik varetager kasse- eller regnskabsfunktioner for eksterne virksomheder gælder regulativet også for disse.

Kasse- og Regnskabsregulativet samt efterfølgende ændringsforslag fremsendes via Direktionen til Bestyrelsen.

## 2 Opgaver og ansvar

### 2.1 Repræsentantskab

Midttrafiks repræsentantskab skal godkende bestyrelsens beslutning om byrdefordelingsprincipper, årets budget samt årsregnskabet

### 2.2 Bestyrelse

Bestyrelsen for Midttrafik har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for etablering af en forsvarlig drift, forhold vedrørende Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt løn- og personaleforhold.

### 2.3 Daglig ledelse

Midttrafiks direktion består af en direktør. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative økonomiske ledelse indenfor rammerne af det udstukne budget og indenfor de af bestyrelsen udstukne rammer.

#### *Direktør og vicedirektør*

Direktøren varetager ansvaret overfor bestyrelsen vedrørende bus- og togselskaber, og udvalgte organisationsenheder.

Vicedirektøren har, under ansvar overfor direktøren, ansvaret for relationen til leverandørerne samt de øvrige organisationsenheder. Vicedirektøren er desuden stedfortræder for direktøren.

Se endvidere bilag 1 for organisationsdiagram og ledelsesfortegnelse over Midttrafik.

#### *Gruppeleder*

Gruppelederne har det overordnede ansvar for:

- ✓ at Kasse- og regnskabsregulativet med tilhørende bilag overholdes
- ✓ at der etableres et hensigtsmæssigt system til styring af Midttrafiks forretningsmæssige og finansielle risici
- ✓ at der findes velbeskrevne forretningsgange og interne kontrolsystemer samt vejledninger, og at disse ajourføres.
- ✓ at kontroller tilrettelægges hvor risikoen er størst
- ✓ at interne kontroller overholdes
- ✓ at it-systemer anvendt i opgaveløsningen overholder Midttrafiks It-Sikkerhedspolitik.

### 2.4 Økonomifunktionen

Gruppeleder for økonomifunktionen har med reference til direktøren det daglige ansvar for Midttrafiks bogføring og regnskabsaflæggelse herunder overholdelse af de i regulativet med tilhørende bilag fastlagte forretningsgange og kontrolforanstaltninger.

Gruppeleder for økonomi skal sikre, at der udarbejdes forslag til eventuelle ændringer og justeringer af kasseregnskabsregulativet med tilhørende bilagsmateriale, og har ansvaret for at udarbejde forslag til indstilling til direktionen vedrørende ændringer i kasse- og regnskabsregulativet.

Økonomifunktionen har ansvar for samarbejdet med Midttrafiks valgte revisionsfirma.

## **2.5 Revisionen**

Administrationen antager en sagkyndig revision der skal godkendes af bestyrelsen.

Revisionen skal udføres i overensstemmelse med de krav der følger af lov om kommuners styrelse, revisorlovgivningen, danske og internationale revisionsstandarder, revisionsregulativet for Midttrafik samt god revisionssskik.

Revisionen har adgang til alle Midttrafiks bevillingsområder og budgetansvarlige enheder, der skal bistå med oplysninger som led i revisionens funktion.

## **2.6 It-systemer og digitalisering**

Midttrafik har digitalisering som en af de grundlæggende værdier, og de administrative processer herunder forvaltningen af kasse- og regnskabsregulativet skal i videst muligt omfang også ske digitalt. Der er en stor afhængighed af velfungerende it-systemer og høj sikkerhed omkring implementering, drift og backup.

Ansvar for overholdelse af it-sikkerhedspolitikken følger Midttrafiks organisatoriske opbygning, og direktør og vicedirektør er øverste sikkerhedsansvarlige for Midttrafiks it-systemer og godkender Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog.

Midttrafik overholder persondataforordningen, og kasse- og regnskabsregulativet skal med sine retningslinjer underbygge håndteringen af og adgangen til enhver form for personoplysninger.

Der henvises til Midttrafiks Informationssikkerhedshåndbog, for nærmere opgave- og ansvarsbeskrivelser samt ajourført oversigt over systemansvarlige og dataejere i organisationen.

## 3 Budget

### 3.1 Gældende regler

Midttrafiks budget inkl. budget for overslagsårene udarbejdes som udgangspunkt efter gældende regler fastlagt af Indenrigsministeriet, og skal opfylde form og procedurekrav i Budget- og Regnskabssystem for kommuner.

Ifølge trafikseksloven § 3 skal Midttrafik finansieres ved salg af billetprodukter samt tilskud fra de deltagende parter.

### 3.2 Budget – indhold, tidsplan og proces

Grubeleder for Økonomi er ansvarlig for udarbejdelsen af Midttrafiks budget, som fastlægges i samarbejde med kommunerne og regionen under hensyntagen til ønsker om kommende års ruter, linjeføring og frekvens samt omfanget af flextrafik.

Grubeleder for økonomi er endvidere ansvarlig for udarbejdelse af en tidsplan for budgetprocessen som skal sikre:

- ✓ At byrdefordelingsprincipperne for det kommende års budget godkendes af bestyrelsen og forelægges repræsentantskabet til godkendelse forud for arbejdet med budgettet.
- ✓ At budgetforslaget sendes til administrativ høring ved kommunerne og regionen.
- ✓ At budgetforslaget fremlægges af direktionen til Midttrafiks bestyrelse rettidigt inden politisk vedtagelse af kommunernes og regionens egne budgetforslag.
- ✓ At Midttrafiks budget fremlægges af direktionen til endelig godkendelse ved Midttrafiks bestyrelse senest 15. december.
- ✓ At det godkendte budget forelægges repræsentantskabet til efterretning.

### 3.2 Bevillingsmyndighed

Bevillingsmyndigheden er ved bestyrelsen. Foranstaltninger der vil medføre indtægter eller udgifter, som ikke er bevilliget i forbindelse med vedtagelse af budgettet må ikke iværksættes før bestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling. Dog kan foranstaltninger der er påbudt ved lov eller anden retsforordning iværksættes forud for bestyrelsens bevilling.

### 3.3 Tillægsbevillinger

Direktøren er ansvarlig for, at der udarbejdes indstilling til bestyrelsen hvis yderligere bevillinger er ønskelige eller nødvendige.

Enhver tillægsbevilling til Midttrafiks vedtagne budget skal begrundes med til hvilket formål bevillingen gives, samt hvorledes den finansieres.

### 3.4 Budgettets funktion

Det af bestyrelsen vedtagne budget angiver den bindende regel for næste års budget. De poster hvor der ved vedtagelsen af budgettet samtidigt er taget bevillingsmæssig stilling angiver den bindende regel for budgetårets forvaltning. Bevillingsniveauet er som udgangspunkt de enkelte forretningsområder og indenfor disse kan der foretages budgetomplaceringer uden forelæggelse for bestyrelsen.

Budgettet skal ledsages af bemærkninger der forklarer baggrund, forudsætninger og eventuelle målsætninger med budgettets poster.

Det godkendte budget fastlægger størrelsen af årets a conto-finansiering.

### **3.5 Budgetansvar**

Direktøren og vicedirektøren har overfor bestyrelsen ansvaret for, at Midttrafiks samlede budget og de fastlagte bevillinger overholdes.

Budgetansvaret følger Midttrafiks organisatoriske opbygning, og gruppeledere såvel som funktionsledere er ansvarlige for, at budgettet på de enkelte bevillingsområder ikke overskrides.

Ansatte i Midttrafik der er bemyndiget til at beslutte overførsel af budgetbeløb indenfor et bevillingsområde, er overfor direktionen ansvarlige for, at den meddelte bevilling ikke overskrides.

### **3.6 Budgetopfølgning**

Midttrafiks administration er ansvarlige for, at budgetopfølgning minimum sker to gange i regnskabsåret:

- ✓ overfor ejerkredsen samt øvrige bestillere af Midttrafiks ydelser.
- ✓ overfor budgetansvarlige ledere i forhold til forbrug vedrørende Midttrafiks administration.

Budgetopfølgningen skal som minimum indeholde oversigt med oplysning om det vedtagne budget, forbrug til og med den aktuelle periode, samt oplysning om årets forventede forbrug. Oversigten skal ledsages af nødvendige forklaringer.

Bilag 3 har en nærmere beskrivelse af budgetopfølgningen.

### **3.7 Offentliggørelse**

Det vedtagne budget og flerårige budgetoverslag skal være tilgængeligt for offentligheden.

## 4 Regler for indkøb, disponering og bilagsbehandling

Direktør, vicedirektør og gruppeledere har ansvaret for, at ingen udgift afholdes eller nogen indtægt oppebæres uden det fornødne budget, samt at bogføring sker i overensstemmelse med regler fastsat af Indenrigsministeriet og Midttrafikks bestyrelse.

Bilag 4 har en mere detaljeret beskrivelse af bilagsbehandlingen

### 4.1 Begrebsafklaring

#### *Tegningsregler og delegering*

I henhold til vedtægterne tegnes Midttrafik af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller den samlede bestyrelse.

Delegering af tegningsretten fremgår af bilag 2

#### *Indkøb af varer og tjenesteydelser*

Regler for indkøb af varer og tjenesteydelser fremgår af Midttrafikks indkøbspolitik, der også fastsætter beløbsgrænse for udbudspligt, specifikke regler for køb af advokatbistand og konsulentytelser samt retningslinjer for mindre indkøb og muligheder for anvendelse af statens og kommunernes indkøbsaftaler.

Midttrafikks indkøbspolitik godkendes af bestyrelsen.

Der henvises til den gældende indkøbspolitik.

#### *Disponering*

Ved disponering forstås, at der er indgået en forpligtende aftale eller afgivet en ordre, hvor Midttrafik er forpligtet til at aftage en ydelse og effektuere betalingen.

Det er muligt at registrere disponeringer i Midttrafikks økonomisystem, således disse kan fremgå af rapportering og medtages ved vurdering af den samlede økonomi.

#### *Varemodtagelse*

Størsteparten af Midttrafikks udgifter er kontraktbaserede og kræver derfor ikke en registreret varemodtagelse i økonomisystemet.

For øvrige varer og tjenesteydelser som afregnes via elektronisk fakturering skal der være en registreret varemodtagelse i økonomisystemet.

Den der kvitterer for varemodtagelsen, indestår for:

- ✓ at Midttrafik har modtaget den fakturerede vare/tjenesteydelse
- ✓ at kvalitet, mængde og pris er kontrolleret
- ✓ at kontraktforhold eller andre aftaler er i overensstemmelse med fakturaen
- ✓ at fakturaen er behørigt specificeret
- ✓ at fakturaen er sammentalt og efterregnet

#### *Kontering*

Ved konteringen påføres finanskontonummer til efterfølgende bogføring, og informativ posteringstekst tilføjes. Den der varetager konteringen skal sikre, at formålet med udgiften hhv., indtægten svarer til formålet med den valgte konto, under hensyntagen til kontoplanens grupperingsstruktur.

### *Attestation*

Når et bilag er attesteret i økonomisystemet, samles det op til bogføring og betaling på valørdagen.

Den der attesterer et bilag, står inde for:

- ✓ at bilaget bogføres på korrekt regnskabsår
- ✓ at bilaget er konteret korrekt i henhold til reglerne om refusionsmoms i kommunernes budget- og regnskabssystem samt momsloven

### *Godkendelse af store udbetalinger*

Såfremt en betaling til en leverandør overstiger en administrativt fastsat beløbsgrænse, kræves der godkendelse inden udbetaling.

Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten.

### *Ledelsestilsyn på forbrug*

En gang månedligt foretages der ledelsestilsyn og anvisning af forbrug via økonomisystemets rapport "Ledelsestilsyn", og i den forbindelse skal en administrativt fastsat andel af bilagene kontrolleres. Ved kontrollen tages primært stilling til den budgetmæssige hjemmel. Som bemærkning til rapporten skal det formuleres, hvordan kontrollen er tilrettelagt, herunder hvilke kriterier der ligger til grund for udvælgelse af bilag.

Når kontrollen er afsluttet og det generelle ledelsestilsyn gennemført, anvises rapporten og den gemmes automatisk i økonomisystemet.

Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn og anvise den tilhørende rapport. Anvisningsbeføjelsen via ledelsestilsynet kan med direktørens godkendelse delegeres til budgetansvarlige ledere.

## **4.2 Betalinger med særlig risiko**

Opsætningen i Midttrafiks økonomisystem sikrer, at man ikke kan attestere bilag der indeholder en udbetaling til sig selv, uanset om det er elektronisk faktura eller bilag oprettet via finanskladde.

### *Kørselsbilag*

Betingelserne for skattefri befordringsgodtgørelse reguleres af Ligningsloven og fordrer at arbejdsgiver fører kontrol med antallet af kørte kilometer samt at bogføringsbilaget overholder gældende regler og oplysninger om:

- ✓ Modtagers navn, adresse og cpr-nummer
- ✓ Kørselens erhvervmæssige formål
- ✓ Dato for kørslen
- ✓ Kørselens formål
- ✓ Angivelse af kørte kilometer
- ✓ Den anvendte sats for godtgørelsen
- ✓ Beregning af beløbet til godtgørelse

Der kan ikke ydes befordringsgodtgørelse for flere kilometer end der ville være kørt, såfremt kørslen var påbegyndt og afsluttet ved tjenestestedet. Regler for trekantskørsel skal ligeledes overholdes.

Kørslen skal være foretaget i egen bil.

Refusion af udlæg eller befordringsgodtgørelse skal godkendes af organisatorisk leder, eller leder delegeret hertil, forud for udbetalingen. En underordnet kan ikke godkende bilag for en overordnet, bortset fra gruppeleder for økonomi som godkender refusioner og befordringsgodtgørelse for direktøren.

#### *Udbetaling af løn*

Midttrafiks udbetalinger af løn til ansatte samt honorar til bestyrelsesmedlemmer foretages i systemet SD-Løn. Udbetalingerne sker til medarbejderens NemKonto via en systemopsætning i lønsystemet og Midttrafiks økonomisystem har ikke nogen rolle i relation til udbetalingen.

Lønforbruget for den enkelte afdeling i Midttrafik godkendes månedligt af afdelingsleder for lønfunktionen og kvartalsvist af gruppeleder for Økonomi.

Hver måned vil en ansat i Midttrafik iværksætte lønkørsel som indeholder lønudbetalingen til medarbejderen selv. Afdelingsleder for lønfunktionen fører derfor specifik kontrol med den udbetalte løn til pågældende medarbejdere.

Forekommer der ændringer i ansættelsesforhold, fast løn eller engangstillæg foretages en lønindberetning til systemet, og når dette sker, udskrives en oversigt, som sammen med tilhørende bilag sendes til kontrol og underskrift ved afdelingsleder. Af oversigten fremgår det hvem der har foretaget lønindberetningen.

Gruppeleder for Økonomi godkender kvartalsvist eventuelle lønindberetninger.

Kvartalsvist udskrives "legalitets- og kontrolliste" som indeholder samtlige ansatte i Midttrafik med angivelse af ansættelsesdecimal og løntrin. Listen gennemgås af gruppeleder for Økonomi, og godkendes samt underskrives efterfølgende af direktøren.

De udskrevne oversigter med lønindberetninger samt legalitets- og kontrollister opbevares i fem år plus indeværende regnskabsår.

Gruppeleder for økonomi er ansvarlig for udførelsen af afstemning mellem løn- og økonomisystem.

#### *Udgifter til repræsentation m.m.*

Repræsentation omfatter udgifter til bespisning, gaver m.v. og herunder tilsvarende til medarbejdere. Kommerciel gæstfrihed anses også for at være repræsentation.

I tilfælde hvor regninger overstiger 5.000 kr. eller en gennemsnitspris på 600 kr. pr. person skal den ansvarlige for arrangementet sikre, at udlægget godkendes af Midttrafiks direktør forud for refusion af udlægget. Direktørens godkendelse skal fremgå som dokumentation ved refusionen.

Materialet til direktørens godkendelse skal indeholde følgende oplysninger:

- ✓ Beløb
- ✓ Hvem beløbet skal udbetales til ved refusionen
- ✓ Organisatorisk afdeling der er ansvarlig for repræsentationen
- ✓ Navn på hotel/restaurant m.m. oplyses
- ✓ Dato for repræsentationen
- ✓ Anledning for repræsentationen
- ✓ Oplysning om deltagerne: navn, ansættelsessted/firma, relation til Midttrafik.

Der vil blive foretaget controlling af refusioner af udlæg i løbet af regnskabsåret.



## 5 Regnskabsgrundlag og effektivering af betalinger

### 5.1 Regnskabsgrundlag og registrering

Midttrafiks regnskab føres i ét økonomisystem på grundlag af enten:

- ✓ modtagne elektroniske fakturaer
- ✓ kontraktbegrundet omvendt fakturering baseret på relevant aktivitetssystem indenfor bus – eller flextrafikområdet
- ✓ automatisk indlæst afregnings- eller faktureringsgrundlag.
- ✓ kørselsgodtgørelse eller refusion af udlæg oprettes på særlige bilag i økonomisystemet og udbetales herfra efter ledergodkendelse
- ✓ Indlæsning af lønposter fra lønsystem

Midttrafik accepterer ikke faktura fremsendt i papirformat hvis leverandøren har et dansk CVR-nummer. Fakturaer modtaget på papirform eller via mail fra en udenlandsk leverandør godkendes til betaling ved ansvarlig leder og digitaliseres derefter ved scanning.

#### *Aktivitetssystemer*

En væsentlig del af Midttrafiks bogførte indtægter og udgifter sker på grundlag af registreringer i relevante aktivitetssystemer, eksempelvis billetsystemer, køreplanssystem og system til afvikling af flextrafikkørsler.

Systemejeren for det enkelte aktivitetssystem har det overordnede ansvar for systemets anvendelse og herunder, at den forretningsmæssige anvendelse er sammenhængende og i overensstemmelse med både den til enhver tid gældende lovgivning, samt politiske og administrative målsætning for det pågældende fagområde. Systemejeren har ansvaret for at der bliver lavet en beskrivelse af de væsentligste forretningsgange, herunder interne kontroller samt at disse kan dokumenteres.

Systemejeren har ansvaret for at der, i samarbejde med relevante medarbejdere, bliver beskrevet nogle rammer for arbejdet med det enkelte system og herunder tildelt rettigheder til de medarbejdere i Midttrafik, der skal have adgang til systemets forskellige funktioner. Systemejeren skal have et dokumenteret overblik over datakvaliteten. Dette overblik tilvejebringes ved, eksempelvis at logge fejl eller ved en systematisk stikprøvekontrol. Kontrollen skal sikre den valgte kvalitet i det pågældende system. Alle kontroller skal tilrettelægges ud fra en vurdering af væsentlighed og risici.

Det er systemejers ansvar, at medarbejdere ikke kontrollerer sig selv og at der er faste procedurer for hvordan personfølsomme data samt ind- og udbetalinger bliver kontrolleret således at ingen medarbejder udsættes for situationer som kan betvivle den pågældendes handling.

Anvendelse af IT-systemer, som håndterer betalinger, medfører risici for svig. Der skal derfor tilrettelægges kontroller, som reducerer disse risici og som sikrer medarbejderne mod uberettiget mistanke.

### 5.2 Betalingseffektivering

Før en fordring er gyldig til betalingseffektivering, skal følgende være oplyst:

- ✓ CVR-nummer
- ✓ Firmanavn og adresse
- ✓ Angivelse af varenavn og antal
- ✓ Momsspecifikation

## Kasse- og regnskabsregulativ

- ✓ Fakturanummer
- ✓ Ean-nummer og evt. reference

- herefter må betaling ske via NemHandel-systemet, hvis bilaget er konteret, attesteret og eventuelt godkendt i forhold til kriteriet for store udbetalinger.

Udbetaling af rejsegaranti eller anden form for refusion til kunder sker på baggrund af afgørelse truffet af en medarbejder i Kundeservice-funktionen. Udbetaling sker til kundens NemKonto via NemHandel-systemet.

Udbetaling af løn effektueres direkte fra Midttrafiks lønsystem, hvorfra der dagligt indlæses oplysninger om posteringer til bogføring i økonomisystemet.

Midttrafik foretager ikke udbetalinger til leverandører direkte fra bankkonti, og er dette undtagelsesvis ikke muligt at undgå, kræves der mundtlig godkendelse fra leder inkl. begrundelse for formålet med overførslen, samt godkendelse i banken af to brugere i forening.

## 6 Likviditetsstyring og finansfunktioner

### 6.1 Kontantkasser og bankkonti

Der kan etableres kontantkasser, hvor Midttrafik er ansvarlig for funktioner med kundekontakt, eksempelvis Midttrafiks Kundecenter eller Biletkontrollen på Søren Nymarks Vej.

Alle bankkonti oprettes i Midttrafiks navn og cvr-nummer. Bankkonti til Midttrafik må kun oprettes og ophæves af Midttrafiks økonomifunktion. AarBus administrerer dog selv vedligehold af bankkonti.

Direktøren er ansvarlig for hvilke personer der i forening tildeles administratorrettigheder til at oprette og redigere fuldmagter og brugere til Midttrafiks bankkonti.

Der tildeles alene type C-fuldmagter til betalinger fra Midttrafiks bankkonti, således det alene er gruppeleder for Økonomi, som kan godkende en udbetaling direkte fra banken.

### 6.2 Afstemninger og ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag

Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag, der bl.a. omfatter afstemning mellem aktivitetssystemer og økonomisystem, afstemning af balancekonti samt konti vedrørende byrdefordeling og finansiering heraf. Ledelsestilsynet kan uddelegeres.

Kontantbeholdninger skal afstemmes og bogføres minimum en gang ugentligt. Midttrafiks økonomifunktion er ansvarlig for, at bogførte likvide beholdninger afstemmes med pengeinstitutts noteringer. Likvide beholdninger skal minimum afstemmes månedligt

Aktivitetssystemer, eks. til salg af rejsehjemmel, afstemmes månedligt med registreringerne i Midttrafiks økonomisystem.

Balanceposter vedrørende kortfristede tilgodehavender og kortfristet gæld skal minimum afstemmes kvartalsvist.

Øvrige langfristede balanceposter samt egenkapital skal minimum afstemmes i forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet.

Byrdefordeling samt a conto finansiering heraf skal minimum afstemmes kvartalsvist.

Der henvises til bilag 5 for nærmere retningslinjer vedr. afstemning og ledelsestilsyn heraf.

### 6.3 Likvide beholdninger, anbringelse af frie midler samt lån og leasing

Betalingseffektueringer af udgifter og indtægter varetages af Midttrafiks økonomifunktion, der også via anvendelse af finansielle instrumenter skal sikre, der altid er behørig dækning for udbetalinger fra Midttrafiks hovedbankkonto.

Likvide beholdninger der ikke skal anvendes i den daglige drift skal anbringes således der opnås maksimalt afkast indenfor rammer og risikoprofil som er fastlagt i Midttrafiks finanspolitik og godkendt af Midttrafiks bestyrelse.

Rammer og risikoprofil ved optagelse af langfristet lån eller leasingaftaler reguleres af finanspolitikken.

Midttrafiks direktør er ansvarlig for beslutninger om dispositioner indenfor den besluttede finanspolitik.

Der henvises til den til enhver tid gældende finanspolitik.

## 7 Regnskabsaflæggelse m.m.

### 7.1 Aflæggelse af årsregnskab

Midttrafiks regnskabsår er kalenderåret og regnskabet udarbejdes af økonomifunktionen, til bestyrelsen på vegne af direktøren i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslov samt Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner.

Årsregnskabet indeholder:

- ✓ Præsentation af Midttrafiks bestyrelse, samt ledelses- og revisionspåtegning
- ✓ Ledelsesberetning der beskriver Midttrafiks økonomiske resultat i ord og redegør for forvaltningen af bevillinger i regnskabsåret
- ✓ Anvendt regnskabspraksis
- ✓ Resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter, regnskabsoversigt på bevillingsniveau, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for AarBus
- ✓ Billagssamling med byrdefordeling blandt kommunerne, regionen samt øvrige bestillere

Revisionens beretning om revision af årsregnskabet forelægges bestyrelsen, inkl. besvarelse af revisionens eventuelle bemærkninger til årsregnskabet.

Midttrafiks årsregnskab, revisionens beretning samt bestyrelsens beslutninger dertil fremsendes til tilsynsmyndigheden.

Det endeligt reviderede og godkendte regnskab skal være tilgængeligt for offentligheden via Midttrafiks hjemmeside.

Gruppeleder for økonomi har ansvaret for inden udgangen af december måned at udarbejde en detaljeret tids- og aktivitetsplan for kommende regnskabsaflæggelse, således foreskrevne formkrav og tidsfrister overholdes.

### 7.2 Finansfunktioner, afstemninger m.m.

Midttrafiks økonomifunktion skal i forbindelse med regnskabsaflæggelsen sikre:

- ✓ at bogførte indtægter svarer til registreringer i tilhørende aktivitetssystemer
- ✓ at bogførte likvide midler er afstemt med bankens noteringer pr 31. december
- ✓ at eventuelle bogførte lån er afstemte med kreditinstituttets noteringer pr. 31. december
- ✓ at mellemregningskonti er afstemte og afregnet i henhold til korrekt regnskabsår
- ✓ at tilgodehavender samt gældsforpligtelser er afstemte, og der er foretaget vurdering af afskrivning på tab vedrørende debitorer.

Der henvises til Bilag 5 for nærmere beskrivelser.

### 7.3 Aflæggelse af projektregnskaber

For så vidt angår projektregnskaber eller tilsvarende, hvor der er fastsat særlige tidsfrister vedrørende revision eller hvor særlig behandling er påkrævet, skal specialregnskaber med dertilhørende bemærkninger udarbejdes til de tidspunkter og med det indhold som er foreskrevet ved lov eller på anden måde.

#### **7.4 Afregning af byrdefordeling med kommuner og region**

I henhold til lov om trafikkselskaber kan ingen kommune eller region forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, samt de hertil svarende administrationsudgifter.

I forbindelse med årsregnskabet opgøres, via byrdefordelingen, den andel af Midttrafiks ydelser som hver finansierende part har bestilt, og værdien heraf sammenholdes med årets indbetalte a conto-beløb.

Bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet godkender samtidigt årets byrdefordeling til endelig afregning med kommuner og region.

Bilag 6 redegør for den administrative proces for afregning af byrdefordelingen.

## 8 Øvrige bestemmelser

### 8.1 Adkomstpapirer m.v.

Midttrafiks adkomstpapirer i form af skøder, leasingaftaler, kontrakter m.v. skal opbevares forsvarligt og registreres på hensigtsmæssig måde.

### 8.2 Garantier og sikkerhedsstillelser

Garantier og anden sikkerhedsstillelse for tredjemands ydelser til Midttrafik skal registreres og opbevares forsvarligt.

### 8.3 Postindgang

Postforsendelser til Midttrafik må ikke åbnes af personer med ansvar for bogholderi- eller kassetjenester. Posten til Midttrafik åbnes centralt og i den forbindelse føres en oversigt over forsendelser som indeholder kontante beløb eller andre værdier. Oversigten underskrives af den person der har varetaget åbning og fordeling af posten.

### 8.4 Forsikringspolitik

Midttrafiks risikostyring og forsikringspolitik fastsættes af bestyrelsen efter indstilling af direktøren ved større ændringer.

### 8.5 Ikrafttrædelse og opdatering

Det oprindelige Kasse- og Regnskabsregulativ trådte i kraft den 1. januar 2007. Regulativet opdateres i det omfang det er nødvendigt som følge af ændret lovgivning eller tilsvarende, og behovet for opdateringer skal vurderes mindst en gang om året.

Nærværende regulativ er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 4. november 2022.

Jens Erik Sørensen  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

## **9 Bilagsfortegnelse**

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger og øvrige finansfunktioner i relation til regnskabet

Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser

Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem

Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis

## Ændringslog

Denne udgave af Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ og herunder systematikken med et overordnet hoveddokument og en mere specifik bilagssamling er godkendt på bestyrelsesmødet den 2. november 2018.

Godkendt på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020:

Afsnit 4.1, side 10:

Ændring fra "Denne godkendelse skal ske ved en budgetansvarlig leder." til "Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten."

Det præciseres i efterfølgende overskrift, at ledelsestilsynet vedrører forbrug

Afsnit 6.2, side 14:

Ændring fra "Gruppeleder for økonomi er ansvarlig for at regnskabsgrundlaget løbende kvalitetssikres via afstemninger."

til "*Direktøren er ansvarlig for at foretage ledelsestilsyn på regnskabets tekniske grundlag, der bl.a. omfatter afstemning mellem aktivitetssystemer og økonomisystem, afstemning af balancekonti samt konti vedrørende byrdefordeling og finansiering heraf. Ledelsestilsynet kan uddelegeres.*"

Ændring fra "Rejsekort likviditet afstemmes månedligt, ligesom væsentlige balancekonti vedrørende debitorer og kreditorer. Midttrafik app afstemmes månedligt, mens Ungdomskort afstemmes kvartalsvist."

til "*Aktivitetssystemer, eks. til salg af rejsehjemmel, afstemmes månedligt med registreringerne i Midttrafiks økonomisystem.*

*Balanceposter vedrørende kortfristede tilgodehavender og kortfristet gæld skal minimum afstemmes kvartalsvist.*

*Øvrige langfristede balanceposter samt egenkapital skal minimum afstemmes i forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet.*

*Byrdefordeling samt a conto finansiering heraf skal minimum afstemmes kvartalsvist."*

Det præciseres, at likvide beholdninger minimum skal afstemmes månedligt.

Fremsat på bestyrelsesmødet 4. november 2022:

Afsnit 3.6, side 8:

Ændring fra "Midttrafiks administration er ansvarlige for, at budgetopfølgning minimum sker kvartalsvist i regnskabsåret"

til "Midttrafiks administration er ansvarlige for, at budgetopfølgning minimum sker to gange i regnskabsåret"

Herudover er der rettet sproglige begreber, eks. er "nem-handel" ændret til NemHandel.

Underskrifter på dokumentet er ændret til nuværende formand.



**BILAGSSAMLING**  
til  
**Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik**  
CVR 29943176

Godkendt på bestyrelsesmøde den 4. november 2022

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Ændringsprotokol: .....	1
Forord.....	3
Bilag 1: Midttrafiks organisation .....	4
Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler .....	6
Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning .....	7
Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn .....	8
Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger, de tilhørende ledelsestilsyn heraf samt øvrige finansfunktioner i relation til regnskabets tekniske grundlag .....	11
Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser .....	13
Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem .....	14
Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Midttrafik .....	15

## Ændringsprotokol:

1. juli 2019: Tilføjelse til Bilag 4, p. 8, ændring markeret med gult:  
*Direktionen kan beslutte, at denne godkendelse af store udbetalinger foretages for alle Midttrafiks afdelinger af gruppeleder for økonomi, og i dennes fravær uddelegeres godkendelsen til en af de øvrige budgetansvarlige ledere, eller ansatte med status som chefkonsulent.*  
Godkendt af Jens Erik Sørensen 1. juli 2019, godkendelse er journaliseret på sag nr. 1.1.1 Regnskab 2019
2. Februar 2020: Denne ændring var ikke i overensstemmelse med rammen hoveddokumentet, der blev ajourført på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020 med følgende tekst: *Direktøren er ansvarlig for godkendelse af store udbetalinger, og kan uddelegere godkendelsesretten.* Begrundelsen for denne ændring er som det fremgår af sagsfremstillingen, at ansatte i Økonomiafdelingen med status som chefkonsulent kan varetage opgave med godkendelse af store udbetalinger.  
Ovenstående er dermed præciseret til: *Direktionen uddelegerer godkendelsesretten til budgetansvarlige ledere samt ansatte i økonomiafdelingen med status som chefkonsulent, der kan godkende udbetalinger for alle afdelinger i Midttrafik.*
3. Februar 2020: Korrektion til Bilag 4, p. 9 besluttet på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020: Det præciseres, at afsnit B4.4 omhandler ledelsestilsyn på forbrug.
4. Februar 2020: Korrektion til Bilag 5, p. 10, besluttet på bestyrelsesmødet den 7. februar 2020: Det præciseres, at ledelsestilsynet omhandler regnskabets tekniske grundlag, og at ledelsestilsyn på afstemninger kan godkendes af Gruppeleder for Økonomi samt koordinator for Regnskabsafdelingen.
5. Oktober 2022: Nuværende formand er tilføjet som underskriver, ledelsesfortegnelse er ajourført og nyt organisationsdiagram er indsat. Desuden er der foretaget sproglige og begrebsmæssige korrektioner.

6. Oktober 2022: Bilag 3, afsnit B3.2: Budgetopfølgning til kommuner er region er ændret fra at være kvartalsvis til at være minimum 2 gang årligt.
7. Oktober 2022: Bilag 4, afsnit B4.2: Ny administrativ proces for registrering af busudgifter i prisme er tilføjet
8. Oktober 2022: Bilag 6: Ny model for afregning af byrdefordeling er tilføjet, og muligheden for asymmetrisk og kvartalsvis opkrævning af aconto-rater til budget 2023 er tilføjet.

## Forord

Midttrafiks bestyrelse har godkendt "Kasse- og Regnskabsregulativ for Midttrafik" sammen med nærværende bilagssamling, og i den forbindelse er det godkendt, at bilag 1 samt bilagene 3-7 kan vedligeholdes i henhold til udviklingen i administrative retningslinjer eller processer og kan godkendes af direktionen.

Bilag 2 kan kun ændres med bestyrelsens godkendelse.

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 2. november 2018 godkendt, at bilagssamlingen består af nedenstående liste, der ikke kan ændres uden fornyet fremlæggelse af Kasse- og Regnskabsregulativet for bestyrelsen

Bilag 1: Midttrafiks organisation

Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger og øvrige finansfunktioner i relation til regnskabet

Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser

Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem

### **Ikrafttrædelse og opdatering**

Det oprindelige Kasse- og Regnskabsregulativ trådte i kraft den 1. januar 2007.

Regulativet opdateres i det omfang det er nødvendigt som følge af ændret lovgivning eller tilsvarende, og behovet for opdateringer, herunder omfanget af bilagsmateriale, skal vurderes mindst en gang om året.

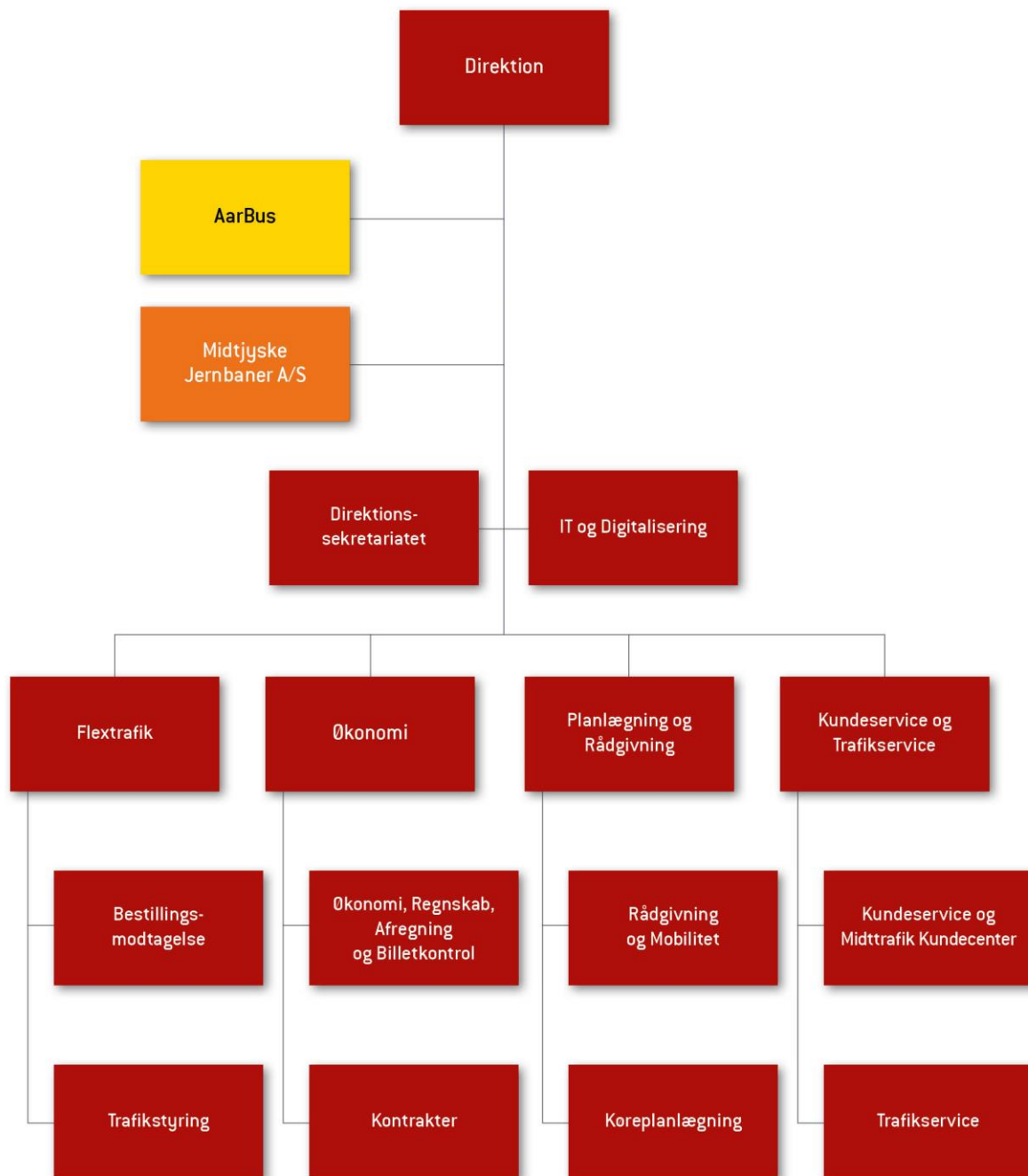
Nærværende regulativ er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 2. november 2018, opdateret i februar 2020 og november 2022.

Jens Erik Sørensen  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

## Bilag 1: Midttrafiks organisation

Midttrafiks organisation fremgår af nedenstående diagram:



Ledelsesfortegnelse for Midttrafiks organisation:

Direktør: Jens Erik Sørensen, ansvar overfor bestyrelsen for Økonomi, Flextrafik, Letbanesekretariat samt Mobilitet og rådgivning, samt ansvaret for bus- og togselskaber og bestillerne.

Vicedirektør: Mette Julbo-Nielsen, har under ansvar overfor direktøren ansvaret for Direktionssekretariatet, Kundeservice, Trafikservice, Kommunikation og Løn og Personale samt ansvaret for mediehåndtering og organisations- og forretningsudvikling.

<b>Organisatorisk enhed</b>	<b>Leder</b>
Direktør Jens Erik Sørensen	
Flextrafik – Bestillingsmodtagelse	Merete Lundgaard Nielsen
Flextrafik – Trafikstyring	Frank Christensen
Økonomi, Regnskab, Afregning	Lone Litvak
Kontrakter	Thomas Dalgaard Mikkelsen
Rådgivning og Mobilitet	Henrik Juul Vestergaard
Køre Planlægning	Poul Masud
Vicedirektør Mette Julbo-Nielsen	
Direktionssekretariatet	Bodil L. Møller
IT og Digitalisering	
Kundeservice og Midttrafik Kundecenter	Emma Købke Rager
Trafikservice	Martin Boisen Tams

Opdateret oktober 2022

## Bilag 2: Tegnings og delegeringsregler

Ifølge Midttrafiks vedtægter, § 22, stk. 4, tegnes selskabet af bestyrelsens formand, eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

Nedenstående delegering af tegningsretten er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet den 7. september 2016.

Afdeling	Underskriftsret	Navn
Bestyrelse	Køb og salg af fast ejendom, optagelse af lån, påtagelse af garantiforpligtelser	Formand eller næstformand sammen med direktøren
Direktion	Tegningsret Kontrakter over 5 mio. kr.	Direktør sammen med Vicedirektør
Direktion	Kontrakter på eller under 5 mio. kr.	Direktør eller Vicedirektør
Gruppeledere	Kontrakter på eller under 5 mio. kr.	Direktør eller vicedirektør sammen med en relevant gruppeleder
Gruppeledere	Fornyelse af kontrakter der er indgået i samspil med Direktør eller Vicedirektør, samt kontrakter på eller under 1 mio. kr.	Gruppeledere i henhold til gældende organisering
Funktionsleder	Ingen	Ingen
Medarbejder	Ingen	Ingen

Underskriftsretten kan uddelegeres, når de underskriftberettigede har godkendt kontrakter jf. overstående skema. Funktionsledere, koordinatore og medarbejdere kan herefter underskrive kontrakter fysisk/ elektronisk.

Enhver form for uddelegering fritager ikke delegaten fra ansvar.

Bilag 2 om delegeringsregler kan ikke ændres uden bestyrelsen forudgående godkendelse.

Højbjerg den            /            2022

Jens Erik Sørensen  
Direktør

Steen Vindum  
Bestyrelsesformand

*Nærværende bilag 2 er godkendt af Midttrafiks bestyrelse på møde den 7. september 2016, og er fremlagt igen den 2. november 2018 i forbindelse med godkendelse af Kasse- og Regnskabsregulativet.*

## Bilag 3: Administrative retningslinjer for budgetopfølgning

Midttrafiks økonomiafdeling har ansvaret for budgetopfølgning både eksternt i forhold til kommuner og regionen og internt i relation til budgetansvarlige ledere i administrationen.

### **B3.1 Intern budgetopfølgning vedrørende administrationen**

Økonomiafdelingen laver opfølgning på årets forventede forbrug i administrationen, på baggrund af forbruget til og med seneste kvartalsskifte.

Der laves et udtræk til den enkelte budgetansvarlige leder på kontoniveau, og heraf ses dels årets budget, dels akkumuleret forbrug samt forbrugsprocenten. Den budgetansvarlige leder skal herefter angive forventningen til årets samlede forbrug på hver enkelt konto.

Svarene fra de enkelte ledere summeres og resultatet for administrationen prognosticeres, idet byrdefordeling af administrationen svarer til budgettet og ikke til det faktiske forbrug.

### **B3.2 Ekstern budgetopfølgning i forhold til kommuner og region**

Midttrafiks økonomiafdeling er ansvarlig for budgetopfølgning overfor kommuner og region minimum 2 gange årligt, hvor der prognosticeres over årets forventede forbrug:

- ✓ Formålet med disse budgetopfølgninger er at prognosticere det forventede regnskab i regnskabsåret og dette sammenholdes med vedtagne budget, forbrug til og med kvartalet der rapporteres for, samt seneste prognose for forventet regnskab. Rapporten indeholder dels tabel for hele Midttrafik, samt for de enkelte kommuner og regionen, og ledsages af uddybende forklaringer hvor det er relevant.

Rapporten med kvartalsrapportering og forventet regnskab fremlægges af direktion til godkendelse ved Midttrafiks bestyrelse, og materialet for den enkelte kommune og regionen er efterfølgende tilgængeligt via Midttrafiks ekstranet.

*Den enkelte kommunes eller regionens specifikke forbrug fremgår af bogføringen*

Størsteparten af Midttrafiks forbrug bogføres direkte på konti der via afledte dimensioner i kontoplanen kan henføres til den enkelte kommune eller regionen som er bestiller af den pågældende aktivitet. Øvrige udgifter opgøres i forbindelse med budgetopfølgningen og via fordelingsnøgler beregnes andelen til de respektive kommuner eller regionen, hvorefter der bogføres på fordelingskonti til kommunerne og regionen efter et nøje fastlagt princip.

I forbindelse med den formelle budgetopfølgning er det således muligt, via et udtræk af en rapport i økonomisystemet, at dokumentere den enkelte kommunes eller regionens præcise andel af Midttrafiks forbrug. På øvrige tidspunkter af regnskabsåret vil samme rapport kunne vise 90-95 % af kommunens eller regionens udgifter.



## Bilag 4: Administrative retningslinjer for bilagsbehandling og ledelsestilsyn

Midttrafik er som § 60-selskab omfattet af lov om offentlige betalinger og modtager og behandler dermed kun fakturaer i OIUBL-format til indlæsning i økonomisystemet. Eneste undtagelse herfra gælder udenlandske leverandører som kan sende faktura pr. mail. Der betales ikke fakturaer via en direkte bankoverførsel.

Udbetaling af refusion eller kørselsgodtgørelse til Midttrafiks medarbejdere minder om flowet for elektroniske fakturaer, dog er bilaget konteret og attesteret når det oprettes i økonomisystemet til bilagsbehandling.

Bilagsbehandlingen for elektroniske fakturaer i Midttrafik omfatter følgende delprocesser:

- ✓ Indlæsning af modtagne fakturaer via Nem-Handelssystemet
- ✓ Varemodtagelse og evt. kontering
- ✓ Attestation samt kontering hvis det ikke er foretaget ved varemodtagelsen
- ✓ Bogføring i finans- og kreditormodul
- ✓ Godkendelse af store udbetalinger
- ✓ Udbetaling
- ✓ Ledelsestilsyn, kontrol og anvisning

En væsentlig del af Midttrafiks udgifter er baseret på et kontraktligt forhold med omvendt fakturering, hvor udbetalingens størrelse fastsættes på baggrund af et eller flere aktivitetssystemer. Udbetalinger af rejsegaranti og lignende fra Midttrafiks Kundeservice følger samme proces. Bilagsbehandlingen i disse tilfælde omfatter følgende delprocesser:

- ✓ Udtræk fra aktivitetssystem, og oprettelse af finanskladde – enten manuelt eller via snitflade
- ✓ Bogføring i finans- og kreditormodul
- ✓ Godkendelse af store udbetalinger
- ✓ Udbetaling
- ✓ Ledelsestilsyn, kontrol og anvisning

### B4.1 Behandling af elektroniske fakturaer

Hver afdeling i Midttrafik, samt andre mindre, eksempelvis projektrelaterede, enheder kan tildeles et ean-nummer, hvortil der kan sendes en elektronisk faktura.

Når der bestilles en vare eller indgås aftale om tjenesteydelser, er det den enkeltes ansvar at sikre, der er oplyst korrekt ean-nummer til sælger.

Fra ultimo 2018 udpeges minimum én bruger for hvert ean-nummer som er ansvarlig for at sikre varemodtagelsen i økonomisystemet samt eventuelt angive kontering for bilaget. Ved varemodtagelsen godkendes det, at de på fakturaen angivne mængder og priser er i overensstemmelse med den indgåede aftale og svarer til den modtagne vare eller tjenesteydelse. Varemodtagelsen sker således decentralt. Økonomisystemet sender advismails til bilagsbehandleren så længe der forekommer bilag til behandling i fakturapuljen.

Varemodtagelsen sker ved at udfylde feltet Notat med ordene: "Varemodtagelse OK".

Økonomiafdelingen har det videre ansvar for bilagsbehandlingen, og bilaget overdrages mellem afdelingerne via udfyldelse af feltet Kategori, som udfyldes med en af nedenstående muligheder:

- ✓ OK – kategorien angiver, at bilaget er ok og varemottaget og skal effektueres til betaling
- ✓ Afventer – kategorien angiver, at bilaget ikke er ok, og afventer nærmere afklaring, eksempelvis med sælger
- ✓ Hjælp – kategorien angiver, at den ansvarlige for varemottagelsen ikke kender til bilaget eller har andre udfordringer og behøver hjælp fra økonomiafdelingen til det videre forløb. Efter dialog om problemstillingen overtager økonomiafdelingen den videre proces med bilaget.

Økonomiafdelingen kvalitetssikrer herefter det påførte finanskontonummer eller påfører selv finanskonto i overensstemmelse med kontoplanens grupperingsstruktur samt momsregler. Herefter attesteres bilaget, som opsamles til bogføring i finans- og kreditormodul.

Såfremt beløbet til udbetaling overstiger en administrativt fastsat beløbsgrænse, skal det godkendes af budgetansvarlig leder forud for udbetalingen. Direktionen uddelegerer godkendelsesretten til budgetansvarlige ledere samt ansatte i økonomiafdelingen med status som chefkonsulent, der kan godkende udbetalinger for alle afdelinger i Midttrafik.

Bilag der er bogført i finans- og kreditormodul samt godkendt efter reglerne om store udbetalinger, opsamles af økonomisystemet på valørdagen og sendes til betaling vil nem-handelssystemet. Der udbetales til de betalingsoplysninger der er fremgået af den elektroniske faktura.

Dagen efter betalingen indlæses kvitteringssvar automatisk i økonomisystemet, hvoraf det fremgår om betalingen er gennemført.

#### **B4.2 Behandling af bilag som følge af kontraktbaseret omvendt fakturering**

Bilagsbehandling vedrørende den kontraktbaserede omvendte fakturering varetages af dedikerede afregningsmedarbejdere som dels har kendskab til de grundlæggende aktivitetssystemer, dels kender reglerne for afregning på området.

##### *Manuel oprettelse af finanskladde*

På afregningstidspunktet laves et udtræk fra aktivitetssystemet, som kvalitetstjekkes inden indtastning i finanskladde i økonomisystemet. Inden finanskladden attesteres afstemmes indtastningen med udtrækket fra aktivitetssystemet. Relevant dokumentation om afregningen vedhæftes til finanskladden.

Når finanskladden attesteres, bogføres bilagene i finans- og kreditormodul og udbetalingen godkendes i henhold til reglerne om store udbetalinger. Herefter opsamles bilaget på valørdagen økonomisystemet og der udbetales til leverandørens nem-konto via Nem-Handels systemet.

##### *Indlæsning af afregningsfil til finanskladde*

I forbindelse med afregning på busområdet er der effektueret to semi-automatiske indlæsninger filer til finanskladde vedrørende indtægter hhv. udgifter.

Afregningsfilen vedr. indtægter er baseret på:

- ✓ udtræk fra Rejsekort A/S vedrørende periodens solgte billetindtægter,
- ✓ udtræk fra Rejsekort A/S vedrørende optankning på rejsekort foretaget ved buschaufføren
- ✓ øvrige indtægter til afregning
- ✓ periodens a conto-indtægter

Når regnearket er opdateret for afregningsperioden, oversættes det indtastede på baggrund af regnearkets opsætninger til koden for indlæsning via snitfladen, og filen indlæses i økonomisystemet via menupunktet Finans/Periodisk/Indlæsning fra eksterne systemer. Den indlæste finanskladde kvalitetssikres og bogføres.

Filen til periodens busudgifter dannes i køreplanssystemet Perdis, hvor periodens afregning udskrives til excel, kvalitetssikres og indlæses via Prismes FIE-funktionalitet. Den indlæste fil kan ikke danne kreditorposter, og der laves en workaround på en dummykonto, som efter indlæsningen tømmes for saldi ved bogføring til de aktuelle kreditorer.

### **B4.3 Behandling af bilag vedrørende Kundeservices udbetaling af rejsegaranti og lignende**

I henhold til Midttrafiks rejseregler træffer Kundeservice afgørelse om udbetaling af rejsegaranti m.m. på baggrund af en henvendelse fra kunden. Der oprettes finanskladde hvor beløbene til udbetaling indtastes, og såfremt kunden ikke tidligere har modtaget rejsegaranti fra Midttrafik oprettes kunden automatisk i kreditorregisteret efter indtastning af cpr-nummer. Udbetalingen sker via Nem-Handelssystemet til kundens NemKonto, som fastsættes på baggrund af det oplyste cpr-nummer. Bilagsbehandleren har i denne forbindelse ikke direkte adgang til Midttrafiks kreditorregister, herunder registerets tabel for bankkonti. Der arbejdes ultimo 2022 på en proces hvor Midttrafiks Journalsystem afleverer filer til indlæsning i Prisme.

Finanskladden bogføres i finans- og kreditor modul, den godkendes efter reglerne om store udbetalinger og udbetalingen opsamles automatisk på valørdagen.

De dagligt modtagne kvitteringssvar fra NemHandel angiver om betalingen har kunnet gennemføres, og er dette undtagelsesvist ikke tilfældet kontaktes kunden med en opfordring til at få registreret en NemKonto. Bankkonti vedr. udbetaling til udenlandske kunder registreres efterfølgende af dedikerede medarbejdere på kundens kreditor konto i økonomisystemet.

### **B4.4 Ledelsestilsyn på forbrug**

Direktøren har uddelegeret ledelsestilsyn og anvisning af forbrug til Midttrafiks budgetansvarlige ledere. En gang månedligt, dog fælles for månederne juni og juli, udsendes link på mail til økonomisystemets standardrapport "Ledelsestilsyn".

Med udgangspunkt i kontoplanen er hver rapport afgrænset til den enkelte leders ansvarsområde indenfor Midttrafiks drift og administration. Af rapporten fremgår månedens forbrug, 1/12 af årets budget, det samlede forbrug til og med sidste månedsskift, samt årets godkendte budget.

Den enkelte leder har til opgave at gennemgå forbruget og herunder foretage specifik kontrol af minimum 10 % af bilagene. Når et bilag er kontrolleret, skal det markeres med flueben for gennemført kontrol, hvorefter det fremgår af bilagets historik, at det pr. dato og med brugerID specifikt er kontrolleret via ledelsestilsynet.

Den enkelte leder beskriver herefter med egne ord hvorledes de 10 % af bilagene er udsøgt, der kvitteres med lederens konklusion af det gennemførte ledelsestilsyn og der klikkes på knappen "Anvis rapport", hvorefter en kopi af rapporten med det gennemførte ledelsestilsyn gemmes i økonomisystemet.

Der laves et månedligt kontroludtræk fra økonomisystemet på konti der ikke indgår i ledelsestilsynet.

## **Bilag 5: Administrative retningslinjer for afstemninger, de tilhørende ledelsestilsyn heraf samt øvrige finansfunktioner i relation til regnskabets tekniske grundlag**

Midttrafiks økonomiafdeling varetager løbende en kvalitetssikring af det tekniske regnskabsgrundlaget via afstemninger, og ledelsestilsynet heraf varetages af økonomichef samt koordinator for regnskabsfunktionen.

Midttrafiks kontantbeholdninger på Kundecenteret opgøres og bogføres minimum en gang ugentligt.  
Der laves ledelsestilsyn for kontantbeholdningerne samtidigt med det månedlige ledelsestilsyn for bankkonti.

Alle bankkonti i pengeinstitutter afstemmes og bogføres dagligt. For konti i Jyske Bank sker dette via afstemningsmodul i økonomisystemet, idet posteringer fra banken indlæses via batchjob.  
En gang månedligt afleveres afstemning for månedens sidste dag til ledelsestilsyn.

Der foretages kvartalsvis afstemning og ledelsestilsyn af saldi i debitorregisteret mod kortfristede tilgodehavender i finansmodulet.

Saldi i kreditormodulet afstemmes med saldo på venteremitteringskontoen en gang månedligt, og afstemningen afleveres til ledelsestilsyn.

Den bogførte løn afstemmes månedligt til lønposter registreret i SD-løn, og mellemregningskonti vedrørende løn registreret på balancekonti afstemmes samtidigt.

I forhold til Midttrafiks aktivitetssystemer afstemmes Midttrafik app, og flextrafik selvbetjening månedsvist forud for bogføring af fordeling på henholdsvis billetprodukter og kommuner. Afstemningen sker mellem aktivitetssystemet og bogført omsætning i økonomisystemet. Likviditet genereret via rejsekort afstemmes månedligt i henhold til omsætning registreret i Rejsekortsystemets datawarehouse "Infoweb". Afstemningen afleveres til ledelsestilsyn samt til Rejsekort og Rejseplan A/S.

Den kontraktbaserede omvendte fakturering for henholdsvis bus- og flextrafikområdet, afstemmes månedligt mellem aktivitetssystemerne Perdis henholdsvis Websol og bogført afregning i økonomisystemet.

Omsætning på Ungdomskort afstemmes kvartalsvist

Saldi på balancekonti vedrørende kommunernes og regionens finansiering af investering i rejsekortet vurderes kvartalsvist og afstemmes årligt.

Beholdninger af materielle, immaterielle og finansielle anlægsaktiver afstemmes og reguleres en gang årligt.

Balancekonti vedrørende deposita, tjenestemandspensioner, langfristet gæld, hensættelser samt egenkapital afstemmes og vurderes årligt i forbindelse med årsregnskabet.

De operationelle vejledninger til afstemning af Midttrafiks regnskabsposter fremgår af forretningsgangsbeskrivelsen som ajourføres årligt i 3. kvartal.  
Der henvises i øvrigt til bilag 8 vedrørende anvendt regnskabspraksis for Midttrafik.

## Kasse- og regnskabsregulativ

Der foretages interne posteringer i relation til byrdefordelingen ved hver rapportering, og samtidigt afstemmes aconto finansiering vedrørende byrdefordelingen. Disse kontrolleres via ledelsestilsyn som del af rapporteringsprocessen.

## Bilag 6: Administrative retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillere af Midttrafiks ydelser

I henhold til lov om trafikkselskaber finansieres Midttrafik af indtægter fra passagerer samt bidrag for de deltagende kommuner og regioner. Ingen kommune eller region kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, samt de hertil svarende administrationsudgifter.

Det vedtagne budget for et regnskabsår faktureres med en månedlig andel som a conto-betaling for kommunens eller regionens andel af Midttrafiks ydelser. I forbindelse med årsregnskabet opgøres, via byrdefordelingen, den andel af Midttrafiks ydelser som hver finansierende part har bestilt, og værdien heraf sammenholdes med årets indbetalte a conto-beløb. Bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet godkender samtidigt årets byrdefordeling til endelig afregning med kommuner og region.

Primo 4. kvartal opgøres årets foreløbige byrdefordeling som afregnes med forfald samtidigt med årets sidste a conto-rate.

I praksis følges nedenstående plan:

- ✓ I perioden januar-december faktureres det månedlige a conto-beløb
- ✓ Primo 4. kvartal opgøres årets foreløbige byrdefordeling i relation til årets indbetalte a conto-beløb
- ✓ Bestyrelsen godkender årsregnskabet på møde i 2. kvartal i efterfølgende regnskabsår. Endelig byrdefordeling og beløb til afregning som følge heraf fremgår af materiale til årsregnskabet
- ✓ Der sendes besked til de enkelte kommuner og regionen vedrørende endelig afregning af byrdefordelingen og er der tale om et mindreforbrug, eks. ved ikke-realiserede projekter, kan kommunen eller regionen anmode om, at beløbet forbliver i Midttrafiks regnskab.
- ✓ Såfremt der er tale om et merforbrug oprettes der umiddelbart efter godkendelse af årsregnskabet en engangsafregning i Midttrafiks faktureringsmodul, således der dannes en automatisk opkrævning som udsendes med næstfølgende a conto-opkrævning.

I relation til budget 2023 er der godkendt mulighed for asymmetrisk kvartalsvis opkrævning af aconto-raterne med procentfordelingen 30-30-20-20.

Modellen har en direkte indflydelse på Midttrafiks likviditet, og såfremt der akkumuleres likviditet i regnskabsåret som følge af kommunernes og regionens mindreforbrug, skal de overskydende midler placeres i henhold til Midttrafiks finanspolitik.

## **Bilag 7: Administrative procedurer for håndtering og sletning af importfiler til Midttrafiks økonomisystem**

Midttrafik modtager dagligt filer til import i økonomisystemet. Flere af disse filer indeholder personoplysninger, herunder cpr-nummer.

Filerne indlæses fra specifikke mapper på importdrevet, og efter endt indlæsning gemmes alle filer i mappen "Gem" på importdrevet. Det er kun ansatte som arbejder med indlæsninger til økonomisystemet samt Prisme-administratorer der har adgang til mappen.

Når en fil er indlæst i Midttrafiks økonomisystem, er data fra filen blevet til bogført regnskabsmateriale og oplysninger kan herefter findes ved opslag i økonomisystemet. Det kan dog forekomme, at originalfilen skal gennemgås, og derfor opbevares importfiler i Gem-mappen, således der altid findes filer fra indeværende regnskabsår til og med bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet.

Midttrafiks administratorer af økonomisystemet har ansvaret for at sikre filerne slettes ved hvert kvartalsskifte.

## Bilag 8: Anvendt regnskabspraksis for Midttrafik

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

### *Udgiftsbaseret resultatopgørelse*

Det udgiftsbaserede resultat omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted, og den primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Merudgifter til ekstracapacitet i busserne, samt til crowd-control og køb af værnemidler som følge af Covid-19 er indregnet i den udgiftsbaserede resultatopgørelse, hvor der også er indregnet mindreudgifter som følge af indstillet kørsel.

I henhold til instruks fra staten er nettoudgiften blevet kompenseret i regnskabsåret, hvor der også er givet kompensation for manglende passagerindtægter.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

### *Omkostningsbaseret regnskab*

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med disse optjenes. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

### *Immaterielle anlægsaktiver*

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler 3-10 år

Software over 100.000 kr. 3-6 år

### *Materielle anlægsaktiver*

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under opførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives flere ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT-udstyr og inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.



Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Tekniske installationer bygninger	10 år
Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v.	7 - 15 år
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4-5 år
Inventar	4-5 år
It-udstyr	3-5 år

Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid. Undtagelsen herfra er Bus-Light løsningen der er vurderet til at have en brugstid på 3 år.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

#### *Leasingkontrakter*

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

#### *Finansielle anlægsaktiver*

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafiks ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

#### *Tilgodehavender*

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver. Efterregulering af byrdefordeling indregnes dog som et omsætningsaktiv.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af den lovpligtige regulering i pensionsforpligtelsen.

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet, og udbetaling af det ansvarlige lån givet til Rejsekort & Rejseplan A/S.

#### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår henholdsvis bagudbetalte vedrørende foregående regnskabsår.

#### *Pensionsforpligtelser*

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % er siden 2010 byrdefordelt som et tilgodehavende hos ejerkredsen, men opkræves fra 2022 som en del af den årlige byrdefordeling.

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuarberegning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

#### *Indefrosne feriemidler*

Som følge af den nye ferielov skal optjente midler i ferieåret fra 1. september 2019 til 31. august 2020 enten indbetales til den fælles feriefond eller optages på balancen som langfristet gæld. Midttrafik har registreret de optjente midler som langfristet gæld og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om midlerne skal indbetales. Hensættelsen indekseres årligt i forhold til den udmeldte procentsats. Såfremt en medarbejder fratræder sin stilling ved Midttrafik, vil de aktuelle hensatte feriemidler blive indbetalt til fonden.

#### *Leasinggæld*

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

#### *Øvrige langfristede gældsforpligtelser*

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealiseringsværdien.

#### *Kortfristede gældsforpligtelser*

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder og bestillere m.v. Forudbetalinger for rejser på rejse-, periode- og klippekort optages til nominel værdi.

#### *Aarbus*

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af Trafikselskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal AarBus udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Selskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik, hvor direktøren for AarBus dog refererer til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår AarBus principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af selskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af AarBus. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab.

AarBus har egen bogføring og aflægges et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis selskabets resultatområde nedlægges, skal restværdien af selskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er drift og balance for AarBus ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab, men oplyses som en note.