



Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
24. juni 2022 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Temadrøftelse om placering af likviditet.....	3
2 Forventet regnskab 2022 efter første estimat.....	4
3 Budget 2023 1. behandling	6
4 Afregningsmodel for årsregnskabet	9
5 Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter	10
6 Ophør af midlertidig fri transport for ukrainske flygtninge	14
7 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland.....	16
8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023	18
9 Konkrete tiltag på markedsføring	19
10 Orientering om handlingsplan for at nedbringe forsinkelserne på den siddende patientbefordring.....	21
11 Tilbage melding fra Datatilsynet vedr. tilsyn af 5. december 2019.....	23
12 Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik.....	24
13 Siden sidst	25
14 Eventuelt	30

Beslutning

1 Temadrøftelse om placering af likviditet

Resumé

Midttrafik har siden 2016 placeret drifts- og overskudslikviditet i et likviditetsdepot med tilknyttet repo-facilitet. Obligationsporteføljen er sammensat med en lav risikoprofil, da Midttrafik i henhold til finanspolitikken ikke har til formål at tjene penge på likvide beholdninger.

Jyske Bank vil præsentere afkastet under de nuværende omstændigheder samt kort præsentere alternative investeringstyper.

Sagsfremstilling

I forlængelse af den negative indlånsrente i 2016 ændrede Midttrafik sin finanspolitik, således overskydende likviditet kunne placeres i et depot med tilhørende repo-facilitet.

Til og med 2020 har dette givet et akkumuleret positivt afkast, mens afkastet blev negativt i 2021 som reaktion på covid-19 pandemien og varslede rentestigninger.

I takt med stigende renteniveau vil kurserne falde og afkastet på porteføljen er udfordret i 2022, der kan betragtes som et overgangår tilbage til mere normale forhold med positiv indlånsrente på pengemarkedet.

Jyske Bank deltager under dette punkt på bestyrelsesmødet og vil kort præsentere afkastet under de nuværende omstændigheder og introducere alternative investeringstyper på baggrund af deres kendskab til kommunernes formuepleje.

På baggrund af præsentationen har bestyrelsen mulighed for at drøfte risikovillighed med henblik på en kommende godkendelse af opdateret finanspolitik for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter risikovillighed med henblik på opdatering af Midttrafiks finanspolitik i efteråret 2022

2 Forventet regnskab 2022 efter første estimat

Resumé

Forventet regnskab estimat 1 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2022. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2022 (inkl. Covid-19 kompensation). Derudover vises den forventede statslige kompensation i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne, hvis en statslige kompensation udmøntes. Vedlagt er forventet regnskab 2022 estimat 1.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2022 efter første estimat

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 forventet regnskab efter første estimat og er den drivende kraft bag budgetafvigelse på omkostningssiden.

I forhold til det oprindelige budgetgrundlag forventes en indekseffekt på 149,1 mio. kr. I budget 2022 er der indregnet indekspuljer på i alt 10,4 mio. kr. Med tillægsbevillingen på 87,8 mio. kr. refterer således en udækket indekseffekt på 50,9 mio. kr.

I både 2020 og 2021, er der blevet indgået aftaler mellem Trafikselskaberne i Danmark og staten 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.

Midttrafik mangler derfor ca. 76 mio. kr. på grund af mistede indtægter for 2022. Administrationen har ikke med så kort varsel korrigeret denne information for de enkelte ejere, men det vil ske snarest.

For Kørselsudgifter er der en budgetafvigelse på 125,1 mio. kr., hvoraf indeksregulering udgør 119,4 mio. kr., modsatrettede kommunespecifikke afvigelser på samlet 14,7 mio. kr.

Flextrafik har en budgetafgivelse på 32,1 mio. kr., hvilket primært skyldes indekseffekter på 29,7 mio. kr.

For det finansielle afkast er der en afvigelse på 8,3 mio. kr. Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet gennem hele 2022. Det er primært de stigende renter, der har presset de danske obligationer.

For Billetkontrol forventes der en budgetafgivelse på 4,7 mio. kr., som skyldes at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret, og at taksten for kontrolafgifter forventes hævet i efteråret 2022, til 1.000/500 kr. for voksen/barn.

Inklusive mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes der samlet et merforbrug på 158,1 mio. kr. svarende til 9 %.

Bemærk Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab estimat 1 fordelt på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2022 estimat 1 tages til efterretning.

Bilag

- 2.a Bilag 1, Hovednotat
- 2.b Bilag 2, Byrdefordeling pr. område
- 2.c Bilag 3, Opsummering pr. bestiller

3 Budget 2023 1. behandling

Resumé

Midttrafiks forslag til 1. behandling af budgettet for 2023 samt budgetoverslagsårene 2024-2026 fremlægges for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget vil efterfølgende blive sendt i politisk høring ved bestillerne. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2023 – 1. behandling

Grundlaget for budget 2023 er regnskabet for 2021, budget 2022 samt kendte ændringer i 2022.

Busindtægterne har en budgetafvigelse på 12,8 mio. kr., hvilket er eksklusiv det anslåede indtægtstab på 51,8 mio. kr., der forventes grundet en langtidseffekt af covid-19 pandemien, i form af passagerfrafald. Nedskrivningen svarer til 8 % af indtægterne i 2023, og er forbundet med væsentlig usikkerhed. Midttrafik modtog fuld kompensation for indtægtstab relateret til covid-19 i 2020 og 2021, men i 2022 er der kun indgået en aftale om kompensation for indtægtstab i januar og februar. Der forventes derfor ikke nogen form for kompensation i 2023 for indtægtstab relateret til covid-19. Skulle der i løbet af året ske ændringer i disse forudsætninger, vil budgettet blive reguleret tilsvarende i 2. behandlingen.

Der er desuden indregnet takststigninger på 4,9 % i busindtægterne for 2023, da administrationen vil indstille til Midttrafiks bestyrelse, at takststigningsloftet udnyttes fuldt ud for 2023. Der er desuden i indtægtsbudgettet indregnet en yderlig indfasning af den nye datadrevne indtægtsdelingsmodel, således at 75 % af indtægterne fordeles baseret på en datadreven opgørelse over fordelingen af indtægter i 3. og 4. kvartal af 2021, samt 1. kvartal af 2022, de resterende 25 % af indtægterne, fordeles på baggrund af regnskabet for 2021. Det skal bemærkes, at fordelingen i 2021 udelukkende anvendes til budgetformål. Ved den endelige indtægtsdeling i 2023, vil data fra 2023 blive anvendt til fordelingen.

For busdriftens operatørudgifter er budget 2023 opskrevet med 160,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Merudgiften består af en indekseffekt på 168 mio. kr. modregnet budget 2022's indekspuljer på 10,4 mio., dertil kommer flere modsatrettede bevægelser, der samlet giver en merudgift på 2,7 mio. kr. – bl.a. forventes et fald på ca. 10.900 køreplantimer, der mere end opvejes af andre bevægelser. Grundet generelle usikkerheder og store stigninger i indekset, vil det blive opdateret ved væsentlige ændringer.

Det midlertidige uddannelsestilskud fra Region Midtjylland til enkelte kommuner bortfalder i 2023, hvorfor det ikke indgår i budget 2023.

For Flextrafik er det samlede budget i 2023 forøget med 78,7 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det er primært som følge af indeksstigninger på 56,2 mio. kr., resterende skyldes øget aktivitet. Projektet med Den nye Optimeringsplatform (NOP) holder tidsplanen og økonomien følger budgettet.

Letbanens budget er i 2023 forøget med 24,2 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes overvejende indeksstigninger på 6,4 mio. kr., generelt øgede operatørudgifter

for 16,8 mio. kr., samt øvrige driftsudgifter for 1,2 mio. kr. Der er desuden øgede indtægter for 0,2 mio. kr.

På togdriften er budget 2023 forøget med 3,7 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det er sammensat af en stigning i udgifter på 2,9 mio. kr. og 0,1 mio. kr. pga. nye prisfremskrivninger, samt 0,6 mio. kr., i manglende indtægter, hvilket tilskrives passagerfracald som langtidseffekt af covid-19 pandemien.

For Billetkontrollen er budget 2023 faldet med 6,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes primært, at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret med -3,5 mio. kr. Dertil forventes indtægterne fra kontrolafgifter at stige med 3,6 mio. kr., da det er besluttet, at kontrolafgifterne stiger til 1.000 kr./500 kr. for voksen/barn, med effekt fra september 2022.

Indekseffekten forventes i budget 2023, at medføre en merudgift på 236,1 mio. kr. sammenlignet med det budget 2022. Det skyldes den kraftige stigning i energi- og brændstofpriser i starten af 2022, hvilket gør at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2023.

Midttrafiks Likviditet har siden starten af 2022 været under pres pga. stigende brændstofpriser, hvilket afspejles i budget 2023. Det er indstillet af administrationen, at der potentielt fremadrettet kan ske en asymmetrisk opkrævning af budgettet hos bestillerne, efter en kvartalsvis 30-30-20-20 model, fremfor månedlige acountobetalinge, for at lempe presset på Midttrafiks likviditet. Desuden indstilles der til en option på en indeksbevilling på 47,2 mio. kr., som kan blive indkrævet hos bestillerne, svarende til en indeksstigning på 3 %. Bevillingen vil kun indkræves i tilfælde af, at indekset stiger væsentligt ift. budgetgrundlaget,

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige områder er Budget 2023 samlet opskrevet med 276,3 mio. kr. sammenholdt med budget 2022.

Midttrafik har udarbejdet et detaljeret budgetmateriale for hver enkelt ejer, men for at begrænse omfanget, er dette materiale ikke udsendt til bestyrelsen men direkte til administrationen i kommuner og regionen. Midttrafik har lavet et kort resume til bestyrelsen over ændringerne for den enkelte bestiller (jvf. Bilag 3).

Administration indstiller desuden, at vedlagte brev fra Midttrafik sendes til alle bestillerne.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2023 1. behandling godkendes.

at Midttrafik har mulighed for at opkræve budget 2023 kvartalsvis asymmetrisk, hvis der kommer pres på Midttrafiks likviditet.

at der budgetteres med en option på indeks på 47,2 mio. kr. som kun opkræves hvis indeks går ud over det budgetterede.

at brev til kommuner og region om de økonomiske udfordringer for kollektiv trafik godkendes

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Hovednotat
- 3.d Bilag 4 - Brev - økonomiaftale
- 3.b Bilag 2 - Byrdefordeling pr. område
- 3.c Bilag 3 - Opsummering pr. bestiller

4 Afregningsmodel for årsregnskabet

Resumé

Bestyrelsen besluttede i november 2016, at øge kommunernes og regionens budgetsikkerhed, ved at udskyde regnskabsregulering med et år fra og med regnskab 2016. Bestyrelsen besluttede efterfølgende i november 2020 at det også blev muligt at afregne efter FR 3 kvartal.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden bestyrelsens beslutning i 2016 afregnet årets resultat med en forskydning på 1 år for at sikre kommunernes og regionens budgetsikkerhed.

Med den nuværende metode har kommunerne og regionen ikke oplevet, at de midtvejs i et igangværende budgetår er nødsaget til at finde store besparelser, hvis forrige år viser sig at blive dyrere end forventet. Modellen har givet mulighed for at planlægge mere langsigtet, da man er klar over hvilke ekstraudgifter eller -indtægter, der tilfalder i det kommende budgetår.

I 2020 besluttede bestyrelsen efter ønske fra Aarhus kommune, at de fremadrettet bliver afregnet i december, i forhold til FR 3 kvartal, og eventuelle afvigelser i forhold til regnskabet afregnes i forhold til nuværende model 1 år efter.

Nuværende model har fungeret fint for alle parter, så længe der ikke er de store budgetmæssige afvigelser, men fra 2020 har Midttrafik haft store likviditetsmæssige udfordringer som følge af mistede indtægter og store udsving på brændstofpriserne.

Midttrafik har været i dialog med Region Midtjylland, Silkeborg, Randers og Herning kommune, om en ændring af den nuværende model til den forslået nedenfor.

Midttrafik foreslår, at der fra regnskab 2022 og frem bliver foreløbig afregnet primo januar måned efter regnskabsåret, i forhold til Midttrafiks sidste forventede regnskab i 2022. Resterende beløb afregnes efter godkendt regnskab i maj måned. Ændringen vil betyde at Midttrafik bedre kan håndtere store budgetmæssige afvigelser.

Økonomi

Ændringen vil betyde at Midttrafik ikke vil blive belastet af større likviditetsmæssige afvigelser

Direktøren indstiller,

at Midttrafik fra og med regnskab 2022 afregner kommunerne og regionen foreløbigt i januar 2023 efter resultatet af forventet regnskab i årets sidste kvartal og endeligt i maj 2023, efter godkendt regnskab.

5 Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Resumé

Flere bestillere har anmodet Midttrafik om at indføre et forbud mod reklamer for pengespil på busserne. Kommunens anmodning åbner op for muligheder og udfordringer med reklamer på Midttrafiks busser, der de senere år har tiltrukket sig større offentlig bevågenhed.

Sagsfremstilling

Byrådet i Randers Kommune vedtog på sit møde 16. maj 2022 nedenstående:

»Socialdemokratiet stillede ændringsforslag om, at Randers Kommune retter henvendelse til Midttrafik, med henblik på at droppe reklamer for pengespil i den offentlige transport. Desuden forslås det, at Randers Kommune sender en opfordring til Region Midtjylland og de midtjyske kommuner om ligeledes at følge forslaget.«

Efterfølgende har Midttrafik fået henvendelser fra Horsens, Syddjurs, Favrskov og Randers Kommuner, der alle ønsker et forbud. Deres henvendelser er vedhæftet.

Byrådet i Aarhus Kommune behandlede sagen 8. juni 2022. Her er sagen sendt tilbage til magistraten for teknik med følgende ændringsforslag:

1. At man udvider forslaget til at det omfatter samtlige kommunale/ offentlige bygninger, flader og transportmidler.
2. At man ud over spilvirksomheder også omfatter alle typer af virksomheder der udbyder såkaldte "Kviklån". Uanset rentesats.

Nuværende praksis i Midttrafik

Det er busselskaberne, der har rettighederne til at sælge reklamer på Midttrafiks busser. Rettighederne tilfalder et busselskab, når det gennem et udbud har vundet en kontrakt. Busselskabet videresælger reklamepladsen til reklamebureauer, der herefter finder annoncører samt producerer og opsætter materialet. Indtægterne fra reklamesalget medvirker til, at busselskaberne kan sænke deres tilbudspriser i Midttrafiks udbud.

Midttrafiks buskontrakt fastsætter retningslinjer for reklamer, der må vises. Retningslinjerne blev skærpet i 2015 i samarbejde med Midttrafiks advokat. Det overordnede princip er, at reklamer, der er i overensstemmelse med lovgivningen og branchestandarder, kan vises på busserne. Dog skal der i høj grad tages hensyn til, at reklamer ikke må virke stødende. Herudover har retningslinjerne et særligt fokus på reklamer rettet mod børn og unge. Retningslinjerne fremgår af bilag 2.

Midttrafik skal ikke forhåndsgodkende reklamer, men busselskabet skal inddrage Midttrafik i tilfælde af tvivl om en reklames berettigelse. Midttrafik modtager årligt 2-4 henvendelser med henblik på godkendelse. Her er det altid reklamens udformning i ord og billeder, der vurderes, og ikke den konkrete branche eller annoncør.

Herudover bliver Midttrafik 3-6 gange årligt inddraget på baggrund af kundeklager eller sager i medierne. Et eksempel på en aktuell kundeklage, hvor selve bussen inddrages som en integreret del af en reklame for en datinghjemmeside, ses i bilag 3. Administrationen har i den konkrete sag vurderet, at reklamen ikke strider mod kontrakten.

Administrationens godkendelse eller afslag af konkrete reklamer tager ofte udgangspunkt i tidligere sager, hvor bestyrelsen har tilkendegivet sin holdning. Konkrete reklamers indhold har nemlig i nogle få tilfælde været af en karakter, så bestyrelsen aktivt er inddraget. Det har bl.a. omfattet reklamer med stødende, politiske budskaber, plastikkirurgi og stripklubber.

Enkelte annoncører har tidligere spekuleret i den værdi, offentligt omtale af deres reklame kan give annoncøren, når reklamen er placeret på et offentligt finansieret produkt, såsom bussen.

Administrationen vurderer samlet, at markedet for busreklamer i de senere år har udviklet sig, så stadig flere reklamer giver anledning til negative reaktioner fra kunder og offentlighed, og dermed administrationens inddragelse.

Forbud mod reklamer for specifikke brancher

Som offentligt trafiksselskab skal Midttrafik respektere ytringsfriheden (jf. art. 10 i den Europæiske Menneskerettighedskonvention), herunder også den kommercielle ytringsfrihed. Midttrafik kan dog efter en konkret vurdering begrænse adgangen til at reklamere på busserne, når det sker ud fra saglige hensyn. Disse saglige hensyn skal være velbegrundede.

Regler, der indskrænker adgangen til at reklamere, bør derfor udelukkende indføres efter en grundig afvejning af hensynet til ytringsfriheden, over for det saglige hensyn til, at Midttrafik som offentligt trafiksselskab ikke bør eller skal være medafsender af alle typer budskaber.

Hvis Midttrafik beslutter at ændre sine reklamebestemmelser, vil nye bestemmelser gælde i *fremtidige* udbudte buskontrakter. Det betyder, at bestemmelserne tidligst vil få fuld virkning om 10 år. I en ny skærpelse af bestemmelserne vil et forbud mod spilreklamer kunne indgå. Det kan her vurderes, om skærpelsen også skal omfatte andre typer af reklamer. Fx reklamer for kviklån, plastikkirurgi, tobak, sexlegetøj, stripklubber, alkohol eller lægemidler. Hensynet til ytringsfriheden skal vurderes konkret for hvert område, hvor reklameretten overvejes begrænset.

Praksis hos øvrige trafiksselskaber

Trafiksselskabet på Sjælland, Movia vedtog i 2020 at skærpe sine reklamebestemmelser, så reklamer af seksuel karakter af enhver art blev forbudt. Herudover indførtes krav om, at flere typer reklamer skal forhåndsgodkendes. Det indebærer, at reklamer, der kan påvirke Movias interesser eller kunder (f.eks. politiske reklamer, reklamer hvor den offentlige transport, Movias eller andre aktørers brands anvendes, eller hvor bussen som medieplatform inddrages som en del af reklamens udformning), også skal forhåndsgodkendes. Overordnet fastholdt Movia dog princippet om, at lovgivningen sætter rammen for, hvilke øvrige reklamer, der kan vises på busserne.

Nordjyllands Trafikselskab har præciseret at: »Der må ligeledes ikke reklameres for spil, klasselotteri, pulje- væddemål, gevinstgivende spilleautomater, kasinoer og onlinespil, jf. de nærmere definitioner heraf i lov om spil.«.

Sydtrafik og FynBus henviser i forskellige formuleringer til den generelle lovgivning på området.

Forbud mod spilreklamer

Af Midttrafiks nuværende buskontrakter fremgår det bl.a., at reklamer ikke må udnytte spillelidenskab, jf. Bilag 2. Kontrakterne forbyder dog ikke reklamer for spilindustrien.

Udover buskontrakterne sætter spillovens §36 nogle lovmæssige rammer:

- gevinstchancen skal fremstilles på en korrekt og balanceret måde således, at der ikke skabes et indtryk af, at gevinstchancen er større, end den i realiteten er,
- markedsføringen skal fremstille spil som et underholdningstilbud,
- markedsføringen må hverken i kommunikationsudformning eller medievalg målrettes mod børn og unge under 18 år,
- markedsføringen må ikke ved brug af kendte personligheder i strid med sandheden antyde, at deltagelse i spil har bidraget til den kendtes succes, og
- markedsføringen må ikke have et indhold, der giver indtryk af, at deltagelse i spil fremmer en løsning på finansielle problemer eller giver spilleren social accept.

Ønsker bestyrelsen at imødekomme bestillerne med et omgående forbud mod spilreklamer, skal vilkårene i eksisterende buskontrakter ændres. En sådan ændring afhænger af busselskaberne velvillighed. Midttrafik kan også blive mødt med krav om kompensation, hvis selskaberne kan dokumentere et tab som følge af forbuddet. Risikoen herfor vurderes dog at være begrænset.

Økonomi

Administrationen anslår, at busselskabernes nuværende, samlede indtægter fra salg af reklameplads udgør mellem 15-16 mio. kr. Til sammenligning udgør bruttoudgiften til kollektiv bustrafik ca. 1,4 mia. kr.

En beslutning om at forbyde bestemte brancher at reklamere på busserne vurderes ikke at have betydelige økonomiske konsekvenser, idet busselskaberne fortsat kan udnytte reklamepladsen på bussen fuldt ud. Vurderingen er baseret på, at ændringerne gennemføres successivt i forbindelse med genudbud af buskontrakter.

En beslutning om omgående at forbyde spilreklamer i nuværende kontrakter *kan* medføre et krav om kompensation, hvis busselskaberne kan dokumentere, at de lider tab som følge af forbuddet.

Endelig bemærkes det, at busselskaberne ikke bør fratages muligheden for at sælge reklameplads. Salget af reklameplads på bussen er nemlig en momspligtig aktivitet, hvilket giver busselskaberne mulighed for delvist at afløfte moms på indkøbet af

bussen. Dette er omvendt ikke muligt, hvis bussen udelukkende benyttes til kollektiv trafik, idet der ikke betales moms af kollektiv trafik.

Betydning for kunderne

En beslutning om at forbyde reklamer for bestemte brancher kan betyde, at færre kunder tager anstød af konkrete reklamer, og dermed opfattes som positivt blandt nogle kunder.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen drøfter, om administrationen skal udarbejde et forslag til skærpede reklamebestemmelserne til kommende udbud, hvor Midttrafik *enten* forbyder reklamer for specifikke brancher, *eller* hvor administrationen i højere grad skal godkende reklamer for specifikke brancher
- at** bestyrelsen drøfter, om administrationen skal arbejde for et omgående forbud mod spilreklamer i nuværende buskontrakter

Bilag

- 5.b Bilag 2 – Nuværende reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter
- 5.c Bilag 3 - aktuel kundehenvendelse om konkret reklames indhold
- 5.a Bilag 1 - Henvendelser fra bestillere

6 Ophør af midlertidig fri transport for ukrainske flygtninge

Resumé

Midttrafik har siden marts 2022 midlertidigt givet fri transport til ukrainske flygtninge. Administrationen indstiller, at konduite-ordningen ophører og erstattes af en voucher løsning, som kommunerne kan vælge at bruge til at tilbyde 1-14 dages fri transport til flygtninge, som endnu ikke har modtaget opholdstilladelse.

Sagsfremstilling

I marts 2022 skrev medierne, at der var indgået aftale mellem Transportministeriet og DSB om fri rejse for ukrainske flygtninge.

Trafikselskaberne, som ikke var informeret herom, besluttede herefter administrativt, at samme ordning skulle gælde i busser, lokaltog mv. Midttrafiks bestyrelse blev orienteret på deres møde 1. april 2022.

Der er iværksat midlertidig fri rejse til ukrainske flygtninge, som kan fremvise ukrainsk pas. Muligheden for fri rejse gælder for alle busser og tog under Midttrafik. En lignende ordning findes også i de øvrige trafikselskaber.

For skolebørn gælder, at Midttrafik har indført et midlertidigt rejsebevis til ukrainske skolebørn, der ikke har pas. Rejsebeviset er gyldigt i 12 dage og kan kun bruges til at børnene får et skolekort udleveret på skolen. Skolerne skal bestille skolekort til ukrainske elever på lige fod med danske elever.

Administrationen indstiller, at den midlertidige konduite-ordning udfases, mod at kommunerne får mulighed for at tilbyde fri transport i en overgangsperiode, og indtil flygtningene har fået opholdstilladelse.

Flere trafikselskaber har allerede afsluttet den midlertidige frie transport eller arbejder på at stoppe den.

Midttrafik kan lave en voucher-løsning, til de kommuner der måtte ønske det. Voucheren vil gælde 1-14 dage og er tænkt som midlertidig rejsehjemmel til flygtningen, som endnu ikke har modtaget opholdstilladelse. Voucheren vil kun være gyldig til Midttrafiks busser og tog, og ikke til Arriva Tog og DSB.

Voucheren håndteres via Midttrafik App back office, hvor kommunens medarbejder får adgang til et særligt vindue, hvor de skal udfylde en formular med kundens oplysninger. Voucheren udstedes elektronisk til Midttrafik App og laves som gratisbillet, dvs. der ikke er mellemregninger mellem Midttrafik og kommunerne. Løsningen vil være klar til 15. juli 2022, hvor den midlertidige frie transport indstilles at ophøre.

Måtte bestyrelsen følge administrationens indstilling, producerer administrationen visitkort, der fortæller, at den frie transport ophører. Visitkort udleveres af chauffører, kontrollører og kundemedarbejdere. Administrationen informerer samtidig kommunerne via nyhedsbreve m.m.

Direktøren indstiller,

at den midlertidige frie transport til ukrainske flygtninge stopper pr. 15. juli 2022.

at Midttrafik udvikler en voucher-løsning, som kommunerne kan bruge til flygtninge, som endnu ikke har opholdstilladelse.

7 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland

Resume

Administrationen har skitseret et forslag til en mulig studietur for bestyrelsen i foråret 2023. Vi foreslår at besøge Groningen i Holland, som også var målet for studieturen for bestyrelsen i den forgangne valgperiode. Her oplevede bestyrelsen bl.a., hvordan man har haft held med at indrette byen til kollektiv trafik og bløde trafikanter, mens hubs uden for byen giver de rejsende mulighed for at stille bilen og rejse videre med kollektiv trafik af høj kvalitet.

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.

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 \(bit.ly/3tFOKNT\)](https://bit.ly/3tFOKNT).

Bestyrelsens nye sammensætning betyder, at der kun er et enkelt nuværende medlem, som deltog på turen i 2019. Derfor vil det være interessant med et genbesøg. 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 at følge op på nye perspektiver – fx hvordan man i Groningen har arbejdet med at få passagererne tilbage efter corona-nedlukningerne.

Studietur til Holland - Groningen

Det foreslås, at bestyrelsen tager på studietur til Groningen i den nordlige del af Holland. Groningen er en by med ca. 200.000 indbyggere, hvor der er investeret massivt i busfremkommelighed, knudepunkter, parker & rejs-faciliteter og højklassede busløsninger, og hvor satsning på kollektiv trafik og cykel hænger tæt sammen med byens andre transportpolitikker. Det er samtidig lykkedes at få bustrafikken integreret i bymiljøet tæt på cafeliv og butikker.

Formålet med studieturen vil dermed være at få inspiration fra en by/et større byområde, hvor kollektiv trafik er et bevidst middel til at fremme et attraktivt bymiljø og hvor kombinationen af restriktioner på biltrafikken og kollektiv trafik har gjort det attraktivt at stille bilen uden for byen og bruge den kollektive trafik det sidste stykke.

Der vil på studieturen være fokus på stoppestedsløsninger, terminaler, parker & rejs-faciliteter og busfremkommelighed i Groningen samt kollektive trafikløsninger i mindre byer og landområder uden for Groningen herunder brugen flextrafik.

Vi forestiller os, at studieturen vil bestå af en blanding af besigtigelser, både til fods og med kollektiv trafik, og oplæg fra forskellige aktører, fx det regionale trafikelskab og kommunen. Turen kan afrundes med en miniworkshop, hvor bestyrelsen kan drøfte

den nye viden samt hvilke perspektiver, det kan have for Midttrafik, mens turen er i frisk erindring.

Vedrørende det praktiske foreslår administrationen en 3 dages studietur (2 nætter) i foråret 2022. Der er mulighed for at flyve fra Billund til Amsterdam og tage tog videre derfra til Groningen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen beslutter at afholde studietur i Groningen af 3 dages varighed i foråret 2023.

at bestyrelsen drøfter, hvilke temaer de ønsker at lægge særlig vægt på i besøget.

8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen og formandskabet i 2023.

Sagsfremstilling

Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023 fremlægges med syv bestyrelsesmøder (herunder også datoforslag til syv formandskabsmøder) samt to repræsentantskabsmøder. Sidstnævnte foreslås afholdt i forlængelse af et bestyrelsesmøde.

Møde	Dato
Formandskabsmøde	Tirsdag den 24. januar
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 3. februar
Formandskabsmøde	Tirsdag den 14. marts
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 24. marts
Formandskabsmøde	Tirsdag den 2. maj
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 12. maj
Formandskabsmøde	Tirsdag den 13. juni
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Fredag den 23. juni
Formandskabsmøde	Tirsdag den 29. august
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 8. september
Formandskabsmøde	Tirsdag den 24. oktober
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 5. november
Formandskabsmøde	Tirsdag den 5. december
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Fredag den 15. december

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til møderække i 2023.

Orientering

9 Konkrete tiltag på markedsføring

Resumé

Siden transportministeren gav grønt lys for markedsføring i april, har Midttrafik kørt kampagner for diverse billetprodukter. Fra efteråret bliver markedsføringen af bus, tog og letbane intensiveret med to store kampagner. Målet er at tiltrække flere unge og flere lejlighedsvis kunder.

Sagsfremstilling

Strategisk har Midttrafik som konsekvens af kundefrafaldet efter covid-19 ændret fokus fra at fastholde eksisterende kunder til også at fokusere på at tiltrække nye lejlighedsvis kunder. Unge er fortsat et særligt indsatsområde.

Siden april 2022 har Midttrafik markedsført billetprodukter massivt på de sociale medier og i busserne:

- Pendlerkort som et alternativ til stigende brændstofpriser.
- PendlerKlip som den fleksible billet, når arbejdslivet er et mix af ude og hjemmearbejde.
- Dagsbilletter som attraktive billetter til fritidssegmentet i weekender, helligdage og ferier.
- Midttrafik app som mediet, hvor man let køber billetter.

En ny kampagne for Leif fra Midttrafik live dukker op inden sommerferien. Desuden er der fokus på kørsel til sommerens arrangementer; NorthSide, Skive Festival, Grøn Koncert og Smukfest.

En stor unge-kampagne skal markedsføre Ungdomskortet for unge, der starter på enten en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse. Kampagnen vil også have et spor, der markedsfører Midttrafiks øvrige billetter til de unge, der ikke har behov for et Ungdomskort. Som noget nyt vil kampagnen have et særligt forældrespor, da forældre har stor indflydelse på unges fremtidige transportvaner.

Midttrafiks største indsats bliver en kampagne, der skal fremhæve de fordele, der er ved kollektiv trafik. Eksempler herpå er, at rejsetiden kan bruges aktivt, mere afslappende end bilkøer, Letbanen bliver ikke ramt af bilkøer, bedre mulighed for at rejse mange sammen, fx venner eller familie, slip for at bruge tid og penge på parkering og i tilfælde af festlige lejligheder, hvor der indtages alkohol. Kampagnen skal køre i hele Midtjylland med tilpassede budskaber.

Som et forsøg bliver kampagnen understøttet af et lokalt lag, hvor vi markedsfører det kollektive tilbud målrettet de steder, hvor der er et godt tilbud om kollektiv trafik. Det kan fx være områder, der bliver betjent af A-buslinjer, højfrekvente regionale ruter eller Letbanen.

Kollektiv trafik er et lav-interesse produkt, så det er vigtigt med tydelige budskaber og en opmærksomhedsskabende kampagne. Det er nødvendigt at råbe de borgere op,

der slet ikke tænker kollektiv trafik og gøre kollektiv trafik top-of-mind i de situationer, hvor kollektiv trafik er det bedste valg af transportform.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 9.a Bilag - Kampagneplan

10 Orientering om handlingsplan for at nedbringe forsinkelserne på den siddende patientbefordring.

Resumé

I en lang periode har Midttrafik oplevet mangel på flextrafik-vogne, hvilket har medført forsinkelser for Midttrafiks flextrafik-kunder især eftermiddag og weekender. Forsinkelserne har ramt den siddende patientbefordring ekstra hårdt, hvilket har medført, at Præhospitalet Region Midtjylland, har bedt Midttrafik om en redegørelse for genopretning af stabil drift inden for den siddende patientbefordring.

Sagsfremstilling

Efter en længere periode med forsinkelser på den siddende patientbefordring har Præhospitalet Region Midtjylland bedt Midttrafik om en redegørelse for, hvordan rettidigheden på den siddende patientbefordring kan genoprettes. Forsinkelserne omhandler primært lange ventetider for patienter, der skal hjem fra sygehusene efter endt behandling om eftermiddagen, hvor der har være enkle tilfælde af ventetider på 4-5 timer grundet mangel på vogne.

Midttrafik har siden sommerferien 2021 oplevet store udfordringen med mangel på flextrafik- vogne. I efteråret 2021 og frem til februar 2022 var baggrunden primært chaufførmangel ved Midttrafiks leverandører, men siden marts 2022 har de høje brændstofpriser også medført, at flere leverandøren på variable kontrakter helt eller delvist fravælger, at stille vogne til rådighed for Midttrafik.

Manglen på vogne medfører dagligt forsinkelser for patienterne. Forsinkelserne er størst for kørestolsbrugere, da den kundegruppe skal transporteres med liftvogn (minibus). Grundet den generelle mangel på vogne udfører liftvogne også kørsel med patienterne og kunder, der kan transporteres i alle vogne, og det skaber til tider særligt lange ventetider på liftvogne.

Manglen på vognkapacitet rammer den siddende patientbefordring hårdest, da bestillingen af hjemtransporter fra sygehusene først bestilles, når patienterne er færdigbehandlede og klar til at blive afhentet. Da andre kundegrupper forudbestiller kørslen, er mange vogne fuldt bookede, når hjemtransporten af patienterne fra sygehusene bliver booket, og det medfører store forsinkelser på siddende patientbefordring.

Midttrafik har siden efteråret 2021 løbende arbejdet med tiltag for at sikre tilstrækkelig vognkapacitet for dermed at stabilisere driften af flextrafik. Et af tiltagene har været et hasteudbud af 18 ekstra garantivogne med start 1. marts 2022. Midttrafik er dog udfordret af, at 70% af flextrafik-kørslen udføres af leverandører på variable kontrakter, hvor leverandøren frit kan vælge hvornår og hvor længe, leverandøren stiller vogne til rådighed for Midttrafik. Tidligere har de variable kontrakter medført, at Midttrafik har haft et overskud af vogne at planlægge på, men nu er billedet vendt, så færre leverandører med variable kontrakter stiller vogne til rådighed og i kortere perioder.

På møde med Præhospitalet Region Midtjylland 20. maj 2022, fremlagde Midttrafik en handlingsplan for at genoprette stabil drift, inden for den siddende patientbefordring. Handlingsplanen omfatter blandt andet følgende indsatser:

- For at tilføje ekstra liftvogne vil Midttrafik indgå delkontrakter efter delydelsesreglerne med nye leverandører, der ikke allerede er på kontrakt med Midttrafik. Kontrakterne bliver til en fast timepris, uanset kørselsmængden og vil blive indgået med opstart ca. 1. juli 2022.
- For at opretholde den nødvendige vognkapacitet primært i weekenderne indgår Midttrafik aftaler med variable leverandører om at stille vogne til rådighed for Midttrafik på bestemte tidspunkter til en fast timebetaling uanset kørselsmængde.
- Den tekniske opsætning af planlægningen af kørsel justeres for at sikre optimal udnyttelse af liftvogne, så liftvogne i højere grad kun udfører kørsel med kørestolsbrugere
- Bedre support og vejledning til sygehusene, Regionens kørselskontor i Holstebro og AMK. Midttrafik tilbyder at sende en medarbejder til kørselskontoret i Holstebro og til vagtcentralen ved AMK et antal dage for at opnå gensidig forståelse af udfordringerne i forbindelse med bestilling af patientkørslen.

Præhospitalet Region Midtjylland udtrykte på mødet tilfredshed med Midttrafiks handlingsplan, og der blev aftalt opfølgingsmøde inden sommerferien.

På mødet blev der også behandlet tiltag, hvor Præhospitalet kan medvirke til en bedre rettidighed. Det handler blandt andet om bestilling af returkørsel fra sygehusene så tidligt som muligt, så Midttrafik har længere tid at arbejde med at finde en vogn, som kan hente patienten rettidig.

Som følge af særlige udfordringer med mangel på vogne St. Bededag og aftenen inden, blev bestillingen af flexture kortvarigt suspenderet St. Bededag mellem kl. 08.00 – 11.45 for at sikre tilstrækkelig med vogne til den siddende patientbefordring.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

11 Tilbage melding fra Datatilsynet vedr. tilsyn af 5. december 2019

Resumé

Datatilsynet startede i december 2019 et tilsyn med Midttrafik med fokus på Midttrafiks iagttagelse af oplysningspligten jf. databeskyttelsesforordningen.

I april 2022 inviterede Datatilsynet Midttrafik til et møde med henblik på at redegøre for og forklare de problemstillinger, Datatilsynet har identificeret i Midttrafiks privatlivspolitik.

Alt i alt var tilbage meldingen positiv og med så konkrete opfølgning punkter, at Midttrafik forventer at have bragt de resterende problematikker på plads inden for Q2 2022.

Sagsfremstilling

Datatilsynet startede i december 2019 et tilsyn med Midttrafik med fokus på Midttrafiks iagttagelse af oplysningspligten jf. databeskyttelsesforordningens artikel 13 og 14 og efterlevelsen af kravet om gennemsigtighed i forbindelse med profilering. Der er to elementer i oplysningspligten. Både hvordan oplysningerne gives til den registrerede og indholdet.

Datatilsynet har siden stillet supplerende spørgsmål i hhv. februar og september 2020.

Datatilsynet har meddelt Midttrafik, at de ikke ønskede at lave en afgørelse efter tilsynet, men at de gerne vil mødes med Midttrafik med henblik på at redegøre for og forklare de problemstillinger de har identificeret i Midttrafiks privatlivspolitik. Mødet blev afholdt 26. april 2022. Referat af mødet vedlægges som bilag 1.

Tilbage meldingerne på mødet var overordnet positive og meget konkrete i forhold til håndtering af de identificerede problematikker, hvilket betyder, at de er nemme at gå til for Midttrafik. Mødet bar præg af, at Datatilsynet ønskede en åben dialog med Midttrafik, hvor Midttrafik fik plads til at stille spørgsmål til konkret håndtering af tilbage meldingerne.

De problematikker, som Datatilsynet rejste, er enten løst før eller efter mødet, eller der er lavet en plan for, hvordan de løses, som det fremgår af bilag 2.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager tilbage meldingen fra Datatilsynet vedr. skriftligt tilsyn med Midttrafik af 5. december 2022 til efterretning.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Mødereferat fra møde med Datatilsynet 26-04-2022
- 11.b Bilag 2 - Status på håndtering af tilbage meldning fra Datatilsynet

Beslutning

12 Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik

Resumé

Bestyrelsen har besluttet to årlige evalueringer af administrationens indsats.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 12. maj 2022 besluttede bestyrelsen at gennemføre to årlige evalueringer af administrationens performance i Midttrafik – en uformel drøftelse på bestyrelsesmødet i juni og en mere formel evaluering på bestyrelsesmødet i december. På mødet 12. maj godkendte bestyrelsen den foreslåede evalueringsmodel til bestyrelsesmødet i december.

Administrationen lægger hermed op til, at bestyrelsen drøfter administrationens indsats uden administrationens tilstedeværelse under punktet på mødet 24. juni 2022.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen gennemfører en uformel drøftelse af administrationens performance.

Orientering

13 Siden sidst

Gratis bybus i Skanderborg 26. juni til 3. juli 2022

Skanderborg kommune indsætter søndag 26. juni nye elbusser på bybus rute 21 i Skanderborg by. Der er tale om 2 busser i rute og en reservebus. I den forbindelse afholder Skanderborg Kommune et event for byens borgere 26. juni kl. 14.00 – 16.00. Til eventet inviteres bl.a. udvalgsformand Claus Leick, Midttrafiks direktør samt øvrige repræsentanter fra Midttrafik. Der er også deltagelse fra Vikingbus.

I den forbindelse har Skanderborg Kommune anmodet om gratis bybuskørsel i perioden fra og med søndag 26. juni til og med 3. juni 2022.

Indtægtstabet for de otte dages gratiskørsel vil maksimum løbe op i 32.000 kr. og vedrører udelukkende Skanderborg Kommune.

Formandskabet har godkendt Skanderborg Kommunes ønske om gratiskørsel.

AarBus og Midttrafiks årlige arbejdsmiljøreddegørelse

AarBus og Midttrafiks administration udarbejder hver især en årlig arbejdsmiljøreddegørelse, som behandles i HovedMED-udvalget.

Arbejdsmiljøreddegørelsen 2021 for AarBus viser generelt et godt arbejdsmiljø. Året har været præget af Corona, hvor chaufførerne har været påvirket af de skiftende restriktioner, myndighederne har pålagt dem at følge. Corona har også påvirket medarbejdernes mulighed for at opretholde et godt, socialt netværk blandt kolleger. Indførsel af elbusser har betydet ændrede arbejdsforhold i både busserne og på værkstedet. Omflytningen på Station Syd har været en udfordring og vil fortsat være det ind i 2022. Arbejdsmiljøcertificeringen er i hus, dog mangler en godkendelse af en malerkabine pga. ventetid på myndighedsgodkendelse. Arbejdsulykker og nærved-hændelser er et løbende fokusområde, og samarbejdet med politiet er et vigtigt element til at nedbringe nul-tolerance hændelser i busserne.

Arbejdsmiljøreddegørelsen 2021 for Midttrafiks administration viser også, at Corona har haft stor betydning, ikke mindst idet administrationen ad flere omgange har skullet arbejde hjemme, og ved tilbagekomst til kontorerne har skullet finde nye samarbejdsformer med bl.a. hybridmøder. I løbet af 2021 har der løbende været trivselsmålinger blandt medarbejderne for at give lederne mulighed for at støtte medarbejderne. På trods af Corona-udfordringerne er arbejdsmiljøet i administrationen dog overordnet set godt.

Danske Regioner og KL bakker op om fuld corona-kompensation i 2022

20. maj 2022 blev der afholdt et politisk møde mellem KL, Danske Regioner (DR) og Trafikselskaberne i Danmark.

På mødet blev især den økonomiske situation for trafikselskaberne post-Covid-19 drøftet.

Trafikselskaberne orienterede om det forventede indeks for indtægtsudvikling for 2022 på 88 for bus og 91 for bane samt en forventet coronaregning på 478 mio. kr. Udfordringer med likviditet og stigende brændstofpriser blev fremhævet, og det blev nævnt, at Midttrafik har sendt tillægsbevilling til ejer.

KL og DR udtrykte opbakning til fuld og direkte kompensation af trafikselskaberne i 2022.

Også perspektiverne for 2023 blev drøftet. Kollektiv trafik er en vigtig forudsætning for at kunne leve, bo og uddanne sig i hele landet. Danske Regioners formandskab har snart møde med transportministeren, og vil her fremføre ovenstående. Også Folketinget har rolle ift. at sikre den regionale og lokale kollektive trafik.

Trafikselskaberne betonede den fulde og direkte kompensation og advarede i længere perspektiv om, at nedgang i økonomi vil medføre dårligere service, der igen vil påvirke økonomien negativt. Det vil udfordre den grønne omstilling. Kontrakterne er lange – bl.a. at hensyn til at kunne indpasse elbusser – og der er brug for tid, hvis der skal tilpasses.

Trafikselskaberne orienterede om tiltag til at øge kundetilgangen til den kollektive trafik igen, fx kampagner. Markedsføringsindsatser gør det dog ikke alene og vil klinge hult, hvis der samtidigt skæres ned i serviceniveauet. Endvidere arbejder trafikselskaberne med fleksibilitet og sammenhæng i den kollektive transport.

Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaner afholdt 20. maj 2022 generalforsamling i Lemvig.

På generalforsamlingen godkendtes bl.a. regnskab for 2021, og den nye bestyrelse blev godkendt. Bestyrelsen har følgende sammensætning.

Politisk udpegede:

Arne Lægaard (Midttrafik)
Morten Flæng (Midttrafik)
Erik Flyvholm (Lemvig kommune)
Jens Kristian Hedegaard (Holstebro kommune)
Torben Nørregaard (Region Midt)
Martin Jakobsen (Region Midt)

Medarbejder valgte:

Connie K. Thomsen
Steen Laustsen
Steffen Lund Pedersen

Arne Lægaard er Formand for Bestyrelsen og Morten Flæng er Næstformand. Generalforsamlingen var i øvrigt præget af en god stemning, og stor tilfredshed blandt de fremmødte aktionærer og ansatte med de mange aktiviteter vedr. "grøn transport" der er iværksat på banen.

Generalforsamling og bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark 19. maj 2022

På generalforsamlingen blev årets regnskab godkendt med et underskud på godt en kvart mio. kr., hvilket var planlagt for at nedbringe egenkapital og dermed reduktion af negative renter.

Generalforsamlingen godkendte desuden, at formand og næstformand for TiD kan modtage honorar i forbindelse med hvervene i TiD, hvis de ikke er borgmestre.

Ernst & Young blev genvalgt som revisor. EY er ligeledes revisor for Movia, der varetager TiDs bogholderi. At Movia og TiD har samme revisor, bidrager til smidigere arbejds gange.

På bestyrelsesmødet blev trafikselskabernes økonomiske status drøftet. Såvel mindreindtægterne pga. Corona som merudgifterne pga. stigende prisindeks er alvorlige for trafikselskaberne og der skal arbejdes for kompensationsordninger også i 2022 og fremadrettet.

Bestyrelsen blev orienteret om kommende møder med KL og Danske Regioners udvalgsformandskaber og velkomstmøde med den nye transportminister.

Møde mellem transportministeren og formændene for trafikselskaberne i Danmark

Formændene for trafikselskaberne i Danmark holdt møde med transportministeren 9. juni 2022. Emnerne var den netop indgåede økonomiaftale mellem KL og staten og konsekvenserne heraf, grøn omstilling og bedre ungerabatter i den kollektive trafik.

Møde mellem 3F og Formandskabet for Midttrafik

Formandskabet for Midttrafik holder møde med en række af Midttrafiks interessenter. 14. juni 2022 blev der afholdt møde med repræsentanter for 3F. På mødet blev det bl.a. drøftet, hvordan 3F, Midttrafik, bestillerne og andre parter i flexbranchen kan være med til at forbedre arbejdsvilkårene for flexchaufførerne. Der blev udvekslet idéer i forhold til bedre uddannelse af chauffører, ændrede krav til vognmænd, bedre kontrol og sanktionsmuligheder samt en fælles indsats på landsplan. Administrationen i Midttrafik arbejder videre med de forslag, der blev rejst.

AarBus vinder Sikker Trafik Erhverv-prisen 2022

AarBus har vundet Sikker Trafik Erhverv-prisen.

Sikker Trafik Erhverv-prisen uddeles til en virksomhed, der har gjort en særlig indsats for øge trafiksikkerheden.

Prisen er en anerkendelse af AarBus' og chaufførernes målrettede arbejde for at skabe sikker og tryk transport. I sin bedømmelse lægger juryen især vægt på flg. aspekter i denne sikkerhedsindsats:

- AarBus arbejder bevidst og målrettet for at sikre et højt uddannelsesniveau blandt sine 550 chauffører, så de er klædt på til at levere en tryk og sikker busrejse hver eneste dag.
- Efteruddannelsestilbud i AarBus omfatter kurser inden for sikkerhed, kommunikation, konflikthåndtering, manøvrering og mental køreteknik.
- AarBus' ledelse inddrager aktivt chaufførerne og deres erfaringer i forhold til centrale trafiksikkerhedsaspekter, og der står respekt om chaufførernes opgaver og rolle som hensynsfulde ambassadører for virksomheden.
- AarBus arbejder ud fra en gennemarbejdet kvalitets- og servicestrategi, som er udviklet i tæt samarbejde med chaufførerne.
- De materielle og personlige skader er yderst sjældne og medarbejdertilfredsheden er høj.

Juryen består af repræsentanter for Rådet for Sikker Trafik, brancheforeningen Forsikring & Pension, DI og politiet.



14 Eventuelt



**Beslutningsprotokol
for
åben dagsorden
til møde i
Bestyrelsen for Midttrafik
24. juni 2022 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Temadrøftelse om placering af likviditet.....	3
2 Forventet regnskab 2022 efter første estimat.....	4
3 Budget 2023 1. behandling	5
4 Afregningsmodel for årsregnskabet	6
5 Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter	7
6 Ophør af midlertidig fri transport for ukrainske flygtninge	8
7 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland	9
8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023	10
9 Konkrete tiltag på markedsføring	11
10 Orientering om handlingsplan for at nedbringe forsinkelserne på den siddende patientbefordring.....	12
11 Tilbage melding fra Datatilsynet vedr. tilsyn af 5. december 2019.....	13
12 Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik.....	14
13 Siden sidst	15
14 Eventuelt	16
15 Godkendelsesark for åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik den 24. juni 2022	17

Beslutning

1 Temadrøftelse om placering af likviditet

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter risikovillighed med henblik på opdatering af Midttrafiks finanspolitik i efteråret 2022.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Bestyrelsen drøftede risikovillighed med henblik på opdatering af Midttrafiks finanspolitik i efteråret 2022.

2 Forventet regnskab 2022 efter første estimat

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2022 estimat 1 tages til efterretning.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Det forventede regnskab for 2022 estimat 1 blev taget til efterretning.

Bilag

- 2.a Bilag 1, Hovednotat
- 2.b Bilag 2, Byrdefordeling pr. område
- 2.c Bilag 3, Opsummering pr. bestiller

3 Budget 2023 1. behandling

Direktøren indstiller,

- **at** budgetforslaget for 2023 1. behandling godkendes.
- **at** Midttrafik har mulighed for at opkræve budget 2023 kvartalsvis asymmetrisk, hvis der kommer pres på Midttrafiks likviditet.
- **at** der budgetteres med en option på indeks på 47,2 mio. kr. som kun opkræves hvis indeks går ud over det budgetterede.
- **at** brev til kommuner og region om de økonomiske udfordringer for kollektiv trafik godkendes

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- Budgetforslaget for 2023 1. behandling blev godkendt.
- Midttrafik har mulighed for at opkræve budget 2023 kvartalsvis asymmetrisk, hvis der kommer pres på Midttrafiks likviditet.
- Der budgetteres med en option på indeks på 47,2 mio. kr., som kun opkræves hvis indeks går ud over det budgetterede.
- Brev til kommuner og region om de økonomiske udfordringer for kollektiv trafik blev godkendt.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Hovednotat
- 3.d Bilag 4 - Brev - økonomiaftale
- 3.b Bilag 2 - Byrdefordeling pr. område
- 3.c Bilag 3 - Opsummering pr. bestiller

4 Afregningsmodel for årsregnskabet

Direktøren indstiller,

at Midttrafik fra og med regnskab 2022 afregner kommunerne og regionen foreløbigt i januar 2023 efter resultatet af forventet regnskab i årets sidste kvartal og endeligt i maj 2023, efter godkendt regnskab.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Midttrafik afregner fra og med regnskab 2022 kommunerne og regionen foreløbigt i januar 2023 efter resultatet af forventet regnskab i årets sidste kvartal og endeligt i maj 2023, efter godkendt regnskab.

5 Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Direktøren indstiller,

- **at** bestyrelsen drøfter, om administrationen skal udarbejde et forslag til skærpede reklamebestemmelserne til kommende udbud, hvor Midttrafik enten forbyder reklamer for specifikke brancher, *eller* hvor administrationen i højere grad skal godkende reklamer for specifikke brancher.
- **at** bestyrelsen drøfter, om administrationen skal arbejde for et omgående forbud mod spilreklamer i nuværende buskontrakter.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- Bestyrelsen drøftede, om administrationen skal udarbejde et forslag til skærpede reklamebestemmelserne til kommende udbud, hvor Midttrafik enten forbyder reklamer for specifikke brancher, eller hvor administrationen i højere grad skal godkende reklamer for specifikke brancher.
- Bestyrelsen drøftede, om administrationen skal arbejde for et omgående forbud mod spilreklamer i nuværende buskontrakter.
- *Bestyrelsen besluttede, at administrationen skal udarbejde et beslutningsoplæg til bestyrelsen med henblik på ophør af indgåelse af aftaler vedr. spilreklamer på busserne så hurtigt som muligt, hvilende på et velfunderet juridisk grundlag. Samtidig skal bestyrelsen have et oplæg om den generelle reklamepolitik, herunder håndtering af andre typer reklamer, som kan sammenlignes med debatten om spilreklamer.*

Bilag

- 5.b Bilag 2 – Nuværende reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter
- 5.c Bilag 3 - aktuel kundehenvendelse om konkret reklames indhold
- 5.a Bilag 1 - Henvendelser fra bestillere

6 Ophør af midlertidig fri transport for ukrainske flygtninge

Direktøren indstiller,

- **at** den midlertidige frie transport til ukrainske flygtninge stopper pr. 15. juli 2022.
- **at** Midttrafik udvikler en voucher-løsning, som kommunerne kan bruge til flygtninge, som endnu ikke har opholdstilladelse.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- Den midlertidige frie transport til ukrainske flygtninge stopper pr. 15. juli 2022.
- Midttrafik udvikler en voucher-løsning, som kommunerne kan bruge til flygtninge, som endnu ikke har opholdstilladelse.

7 Studietur for bestyrelsen til Groningen, Holland

Direktøren indstiller,

- **at** bestyrelsen beslutter at afholde studietur i Groningen af 3 dages varighed i foråret 2023.
- **at** bestyrelsen drøfter, hvilke temaer de ønsker at lægge særlig vægt på i besøget.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

- Bestyrelsen besluttede at afholde studietur i Groningen af 3 dages varighed i foråret 2023.
- Bestyrelsen drøftede, hvilke temaer de ønsker at lægge særlig vægt på i besøget.

8 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2023

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til møderække i 2023.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Bestyrelsen drøftede og besluttede det fremlagte forslag til møderække i 2023.

Orientering

9 Konkrete tiltag på markedsføring

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

Bilag

- 9.a Bilag - Kampagneplan

10 Orientering om handlingsplan for at nedbringe forsinkelserne på den siddende patientbefordring.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

11 Tilbage melding fra Datatilsynet vedr. tilsyn af 5. december 2019

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager tilbage meldingen fra Datatilsynet vedr. skriftligt tilsyn med Midttrafik af 5. december 2022 til efterretning.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Bestyrelsen tog tilbage meldingen fra Datatilsynet vedr. skriftligt tilsyn med Midttrafik af 5. december 2022 til efterretning.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Mødereferat fra møde med Datatilsynet 26-04-2022
- 11.b Bilag 2 - Status på håndtering af tilbage meldning fra Datatilsynet

Beslutning**12 Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik****Direktøren indstiller,**

at bestyrelsen gennemfører en uformel drøftelse af administrationens performance.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Bestyrelsen gennemførte en uformel drøftelse af administrationens performance.

Orientering

13 Siden sidst

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtaget:

Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

14 Eventuelt

Intet at føre til referat.

Beslutning**15 Godkendelsesark for åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik den 24. juni 2022**

Underskrift af beslutningsprotokol for åben dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik den 24. juni 2022.



Aarhus, 16. juni 2022

**Bilagssamling
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 24. juni 2022 kl. 09.00
Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

FORVENTET REGNSKAB 1 - 2022

HOVEDNOTAT

Tilhørende Bilag:
Bilag 2 – Byrdefordeling pr. område
Bilag 3 – Opsummering pr. bestiller

INDHOLD

Forventet regnskab 1 - 2022 sammenfattet	2
Busdrift	3
Flextrafik	7
Letbanedrift	8
Togdrift	9
Øvrige fællesudgifter	10
Likviditet	11

FORVENTET REGNSKAB 1 - 2022 SAMMENFATTET

Midttrafik er stadig påvirket af efterdønningerne fra pandemien og nedlukningen af samfundet, som først åbnede helt op i starten af 2022.

Staten kompenserede Midttrafik fuldt ud i 2020 og 2021, men i 2022 vil Midttrafik kun blive kompenseret for januar og februar jævnfør økonomiaftalen indgået den 08-06-2022.

Midttrafik vil til bestyrelsesmødet i september informere om, hvor meget det betyder af merudgifter for Midttrafiks ejere. I materialet er der forudsat fuld kompensation.

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 1 er det oprindelige budget for 2022 inkl. covid-19-kompensation.

For operatørudgifter for busdrift er udgiftsforventningen øget med 125,1 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvilket særligt skyldes indeksregulering. Nettoudgifterne forbundet med Flextrafik er øget med 32,1 mio. kr., som også kan tilskrives væsentligt højere brændstofpriser.

For Midttrafiks depoter er der et negativt afkast på 8,3 mio. kr., som skyldes den høje inflation og det stigende renteniveau.

Kontrolafgiften ventes at stige til 1.000/500 kr. voksen/barn med effekt fra september 2022, hvorfor der forventes en mindre stigning i indtægterne herfra ift. det budgetterede.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder, er der samlet et forventet merforbrug på 158,1 mio. kr. i forhold til budget 2022.

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

Tabel 1. Forventet Regnskab 1 - 2022

Tabell	Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Busdrift									
2	Indtægter	-459,8	-660,8	-	-572,2	-88,4	-660,6	0,2	-
3	Operatørudgifter	1.408,4	1.375,3	76,5	1.505,7	-5,2	1.500,5	125,1	119,4
4	Øvrige driftsudgifter	82,2	83,1	-	82,2	-1,9	80,3	-2,7	-
	Regionalt tilskud	-	-	-	-	-	-	-	-
	Busdrift Total	1.030,8	797,6	76,5	1.015,8	-95,5	920,2	122,6	119,4
5 Flextrafik									
	Indtægter	-16,7	-20,1	-	-20,2	-	-20,2	-0,1	-
	Operatørudgifter	508,8	537,9	11,3	570,1	-	570,1	32,2	29,7
	Øvrige driftsudgifter	2,6	-	-	-	-	-	-	-
	NOP - Ny Optimeringsplatform	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	-	-
	Flextrafik Total	496,8	521,8	11,3	553,9	-	553,9	32,1	29,7
6 Letbanedrift									
	Indtægter	-65,3	-83,0	-	-67,0	-16,0	-83,0	-	-
	Operatørudgifter	267,5	271,9	-	271,9	-	271,9	-	-
	Øvrige driftsudgifter	15,8	10,2	-	11,8	-0,8	11,0	0,8	-
	Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	-	-
	Letbanedrift Total	219,0	200,2	-	217,7	-16,8	200,9	0,8	-
7 Togdrift									
	Indtægter	-10,1	-14,9	-	-12,1	-2,8	-14,9	-	-
	Operatørudgifter	58,6	63,8	-	63,8	-	63,8	-	-
	Øvrige driftsudgifter	4,2	0,7	-	0,7	-	0,7	-0,0	-
	Investeringsstilskud	4,2	12,1	-	12,1	-	12,1	-	-
	Togdrift Total	56,8	61,7	-	64,5	-2,8	61,7	-0,0	-
8 Øvrige fællesudgifter									
	Administrative udgifter	141,9	145,9	-	144,9	-	144,9	-1,0	-
	Billetkontrol	20,9	8,3	-	5,4	-1,8	3,6	-4,7	-
	Finansielle poster	4,6	-	-	8,3	-	8,3	8,3	-
	Tjenestemandspension	1,8	2,5	-	2,5	-	2,5	-	-
	Øvrige fællesudgifter Total	169,3	156,7	-	161,0	-1,8	159,2	2,6	-
	Resultat til byrdefordeling	1.972,8	1.737,9	87,8	2.012,9	-117,0	1.895,9	158,1	149,1
	Bidrag fra Midttrafiks ejerkreds	-1.433,9	-1.445,1	-87,8	-1.532,9	-	-1.532,9	-87,8	-
	Staten	-267,3	-	-	-117,0	117,0	-	-	-
	Andre trafikskelskaber og øvrige	-272,4	-292,8	-	-292,8	-	-292,8	-	-
	Årets finansiering	-1.973,5	-1.737,9	-87,8	-1.942,7	117,0	-1.825,7	-87,8	-
	Resultat til efterregulering	-0,7	-	-	70,2	-	70,2	70,2	-

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

BUSDRIFT

Indtægter

Forventningen til Midttrafiks bus- og Flexbusindtægter i 2022, eksklusive covid-19-kompensation, er på 572,2 mio. kr. Indregnes kompensationen i indtægterne, forventes der indtægter for 660,6 mio. kr., svarende til 0,2 mio. kr. lavere end de budgetterede indtægter på 660,8 mio. kr.

Indtægtsvurderingen efter forventet regnskab ser således ud:

Tabel 2. Indtægter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Busindtægter							
Passagerindtægter	-334,5	-439,3	-	-413,0	-	-413,0	26,3
Takstkompensation	-39,5	-38,1	-	-38,6	-	-38,6	-0,5
Ungdomskort	-29,1	-48,5	-	-66,7	-	-66,7	-18,2
Ungdomskort - fritidsrejser	-5,9	-7,0	-	-5,3	-	-5,3	1,7
Refusion off peak	-19,1	-20,4	-	-21,4	-	-21,4	-1,0
Skolekort	-18,0	-18,8	-	-17,4	-	-17,4	1,4
Bus & Tog-omstignere	-10,9	-6,6	-	-7,7	-	-7,7	-1,1
Befordring værnepligtige	-2,0	-1,6	-	-1,9	-	-1,9	-0,3
COVID-19-effekt	-	-80,1	-	-	-88,4	-88,4	-8,3
Mellemregn pensionistkort Randers	-	-	-	-	-	-	-
Mellemregn skolekort Ringkøbing-Skjern	-	-	-	-	-	-	-
Busindtægter Total	-459,0	-660,4	-	-572,0	-88,4	-660,4	-
Flexbus							
Indtægter	-0,4	-0,4	-	-0,2	-	-0,2	0,2
Flexbus Total	-0,4	-0,4	-	-0,2	-	-0,2	0,2
Kørselsudgifter							
NT/Sydtrafik-samarbejde	-0,5	-	-	-	-	-	-
Kørselsudgifter Total	-0,5	-	-	-	-	-	-
Resultat til byrdefordeling	-459,8	-660,8	-	-572,2	-88,4	-660,6	0,2

Passagerindtægterne er nedskrevet i forhold til de reelt indkørte indtægter i perioden jan - april, 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
-36%	-24%	-19%	-17%	-15%*	-15%*	-15%*	-15%*	-15%*	-15%*	-15%*	-15%*

*Maj - December er estimeret

Passagerindtægterne har i perioden januar-april 2022 i gennemsnit været 24 % 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 18 %. 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. Dertil har det hjulpet, at elever og studerende er kommet hurtigt tilbage på deres uddannelsesinstitutioner, i takt med, at covid-19-restriktionerne er blevet lempet.

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 behovet for covid-19-kompensation stiger fra de budgetterede 80,1 mio. kr., til forventet 88,4 mio. kr.

Ændringen kan godt få betydning for den enkelte bestiller, i det der er indgået økonomiaftale med Staten, og hvor Trafikelskaberne kun bliver kompenseret for januar og februar.

Midttrafik vil informere om ændringen til bestyrelsesmødet i september.

Operatørudgifter

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et tilskudsbehov fra Midttrafiks bestillere på 1.500,5 mio. kr. Sammenlignet med det oprindelige budget for 2022 på 1.375,3 mio. kr. forventes således et merforbrug på 125,1 mio. kr. En stor del 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 5,2 mio. kr. Det dækker udgifter til ekstraordinær rengøring af busser, samt værnemidler til busselskaber til og med juni. Udgiften forventes kompenseret af staten og indgår således ikke i byrdefordelingen til Midttrafiks bestillere.

I forhold til det oprindelige budgetgrundlag forventes en indekseffekt for Midttrafiks ejere på 119,4 mio. kr. I budget 2022 var indregnet indekspuljer på i alt 10,4 mio. kr. Med tillægsbevillingen på 76,5 mio. kr. resterer således en udækket indekseffekt på 32,5 mio. kr. Beregningerne tager udgangspunkt i indeksskøn fra Trafikselskaberne i Danmark for maj 2022.

For kørselsudgifter er A-kontrakter baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for årets første tre 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 april 2022 samt skøn for resten af året, som ligeledes er opdateret med forventede ændringer for køreplansskiftet medio 2022.

Ift. beregningsgrundlaget for budget 2022 forventes der et merforbrug på ca. 3.600 køreplantimer, som anslås at give anledning til en merudgift på ca. 3,2 mio. kr. Udover den udækkede indekseffekt på 32,5 mio. kr. skyldes den resterende merudgift på 14,7 mio. kr. 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 0,2 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. Denne udnyttes næsten fuldt ud gennem en forøgelse på ca. 990 køreplantimer for skolekørslen.

For Randers Kommune løftes skønnet for udbetaling af bonus til busselskaber fra knap 0,7 mio. kr. til godt 1,5 mio. kr. Derudover forventes en markant stigning i udgifter til ekstrakørsel.

For Skanderborg Kommune var der i budgettet indregnet en forventet reduktion i skolekørslen på ca. 1.250 køreplantimer og 0,75 mio. kr. Med det opdaterede skøn forventes en reduktion på yderligere 1.600 køreplantimer og 1,3 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 0,3 mio. kr.

For Aarhus Kommune forventes en reduktion i den gennemsnitlige timebetaling sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022. For bybusserne tager skønnet fra køreplansskiftet juni 2022 udgangspunkt i en samlet aftale, der reguleres efter el-indekset. Samlet forventes udgifterne at falde 2,4 mio. kr. i budget 2022-priser.

For Region Midtjylland var der i budget 2022 indregnet en negativ budgetregulering på 13,8 mio. kr., som ikke er realiseret efter aftale med regionen. Sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022 forventes ca. 5.000 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.

For Flexbus er forventet regnskab udarbejdet med udgangspunkt i den faktiske kørsel i 2021 samt januar til april 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 30 % lavere end budget 2022, da budgetforventningen vurderes at have været for høj. Omvendt er forventningen til den gennemsnitlige turpris opjusteret med 9 % ift. budget 2022, hvilket bl.a. skyldes et stigende omkostningsindeks. Samlet forventes vognmandsbetalingen til Flexbus at blive 1,8 mio. kr. lavere end budget 2022.

Tabel 3. Operatørudgifter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Kørselsudgifter							
NT/Sydtrafik-samarbejde	18,5	17,9	-	18,5	-	18,5	0,6
COVID-19	12,3	-	-	5,2	-5,2	-	-
Ruteudgifter	1.407,0	1.419,2	-	1.541,0	-	1.541,0	121,8
Øvrige reguleringer	-	-3,7	76,2	0,5	-	0,5	4,2
Kørselsudgifter Total	1.437,8	1.433,4	76,2	1.565,2	-5,2	1.560,0	126,6
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel							
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-33,3	-65,0	-	-65,0	-	-65,0	-
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel Total	-33,3	-65,0	-	-65,0	-	-65,0	-
Flexbus							
Vognmandsbetaling	3,9	6,9	0,3	5,5	-	5,5	-1,4
Flexbus Total	3,9	6,9	0,3	5,5	-	5,5	-1,4
Resultat til byrdefordeling	1.408,4	1.375,3	76,5	1.505,7	-5,2	1.500,5	125,1

Øvrige driftsudgifter

Samlet for øvrige driftsudgifter vedr. busdrift forventes der i 2022 udgifter på 82,2 mio. kr., inklusive kompensation på 1,9 mio. kr. giver det et mindreforbrug på 2,7 mio. kr. i forhold til oprindeligt budget.

For bus-IT og øvrige forventes udgifter på 23,5 mio. kr., som er et merforbrug på 0,5 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 modsvares af et mindreforbrug vedr. billetautomater i Aarhus' bybusser, samt gebyrer af billet salg.

For Rejsekort forventes udgifter på 56,9 mio. kr. Det er 3,3 mio. kr. lavere end der er budgetteret med. Årsagen til mindredriften er forventet lavere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S end forventet, samt færre udgifter til drift og vedligeholdelse af udstyr i busser. Mindredrifterne modsvares dog delvist af en merudgift til installation af ekstra rejsekortudstyr på rute 200 pga. ændret ruteforløb gennem Busgaden i Aarhus.

Tabel 4. Øvrige driftsudgifter busdrift

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

FLEXTRAFIK

Forventet regnskab er udarbejdet med udgangspunkt i den faktiske kørsel for januar til april 2022. Siden covid-19-krisen, hvor aktiviteten på Flextrafik faldt 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 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 op på 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 Trafikselskabernes omkostningsindeks), men den endte på 8,8 %.

Derudover har krigen i Ukraine medført yderligere stigninger på brændstofpriserne, og der blev vedtaget en ekstraordinær regulering fra maj måned og året ud. Reguleringen sker kun, såfremt brændstofindekset i det samlede omkostningsindeks er steget mere end 10 % i forhold til martspriserne.

Samlet forventes der øgede operatørudgifter for 32,2 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget, hvoraf de 29,7 mio. kr. skyldes indeksreguleringer (11,3 mio. kr. er allerede indregnet i det korrigerede budget som en tillægsbevilling).

Tabel 5. Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Indtægter							
Flextur	-6,7	-9,0	-	-8,1	-	-8,1	0,9
Flextur Ung	-0,0	-	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	-9,9	-11,0	-	-11,9	-	-11,9	-0,9
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-	-0,0	-	-0,0	0,0
Plustur	-0,1	-0,1	-	-0,1	-	-0,1	-0,1
Øvrige Trafikselskaber	-0,0	-0,0	-	-0,0	-	-0,0	0,0
Indtægter Total	-16,7	-20,1	-	-20,2	-	-20,2	-0,1
Operatørudgifter							
Flextur	15,0	19,3	0,9	20,1	-	20,1	0,8
Flextur Ung	0,2	0,6	0,0	0,4	-	0,4	-0,2
Handicapkørsel	51,5	52,8	2,4	66,8	-	66,8	14,0
Kommunalkørsel	30,3	34,0	1,6	37,0	-	37,0	3,0
Plustur	0,5	0,5	0,0	0,7	-	0,7	0,1
Siddende patientbefordring	139,6	138,4	6,4	153,0	-	153,0	14,5
Øvrige Trafikselskaber	271,8	292,2	-	292,2	-	292,2	0,0
Operatørudgifter Total	508,8	537,9	11,3	570,1	-	570,1	32,2
Øvrige driftsudgifter							
Ekstraudgifter corona	2,6	-	-	-	-	-	-
Øvrige driftsudgifter Total	2,6	-	-	-	-	-	-
NOP - Ny Optimeringsplatform							
NOP	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	-
NOP - Ny Optimeringsplatform Total	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	-
Resultat til byrdefordeling	496,8	521,8	11,3	553,9	-	553,9	32,1

LETBANEDRIFT

Tabel 6. Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Indtægter							
Passagerindtægter	-65,3	-83,0	-	-67,0	-16,0	-83,0	-
Indtægter Total	-65,3	-83,0	-	-67,0	-16,0	-83,0	-
Operatørudgifter							
Trafikkøb Aarhus Letbane	267,5	271,9	-	271,9	-	271,9	-
Operatørudgifter Total	267,5	271,9	-	271,9	-	271,9	-
Øvrige driftsudgifter							
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	7,5	4,1	-	6,0	-0,8	5,2	1,1
Rejsekort - Drift	8,3	6,1	-	5,8	-	5,8	-0,3
Øvrige driftsudgifter Total	15,8	10,2	-	11,8	-0,8	11,0	0,8
Letbanesekretariat							
Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	-
Letbanesekretariat Total	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	-
Resultat til byrdefordeling	219,0	200,2	-	217,7	-16,8	200,9	0,8

Området letbanedrift forventes at overstige budgettet med 0,8 mio. kr.

Der er udgifter på 0,8 mio. kr. vedr. ekstraordinær rengøring som følge af covid-19. Dette beløb forventes kompenseret af staten i 2022. Der er et mindreforbrug på rejsekortudgifter på Letbanen på 0,3 mio. kr., samt et forventet merforbrug på øvrige letbanerelaterede driftsudgifter på 1,1 mio. kr., som kan henføres til større udgifter til administration og kundebetjening i Midttrafiks administration end forventet.

Indtægterne ved letbanedrift svarer til budgettet. Det skyldes, at forskellen mellem de budgetterede og de realiserede indtægter forventes kompenseret af staten i 2022, som følge af

langtidseffekt af covid-19. Kompensationen vurderes på nuværende tidspunkt at udgøre ca. 16 mio. kr., ud af et indtægtsbudget på 83 mio. kr.

TOGDRIFT

Tabel 7. Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Indtægter							
Holstebro-Skjern	-8,2	-12,8	-	-10,4	-2,4	-12,8	-
Lemvigbanen	-1,9	-2,1	-	-1,7	-0,4	-2,1	-
Indtægter Total	-10,1	-14,9	-	-12,1	-2,8	-14,9	-
Operatørudgifter							
Holstebro-Skjern	39,6	43,5	-	43,5	-	43,5	-
Lemvigbanen	19,0	20,3	-	20,3	-	20,3	-
Operatørudgifter Total	58,6	63,8	-	63,8	-	63,8	-
Øvrige driftsudgifter							
Reservepulje uforudsete udgifter	4,0	-	-	-	-	-	-
Værnemidler Lemvigbanen	0,2	-0,1	-	-	-	-	0,1
Øvr. Udgifter Holstebro-Skjern	-	0,1	-	0,1	-	0,1	-
Øvr. Udgifter Lemvigbanen	-	0,7	-	0,6	-	0,6	-0,1
Øvrige driftsudgifter Total	4,2	0,7	-	0,7	-	0,7	-0,0
Investeringsstilskud							
Investeringsstilskud	4,2	4,3	-	4,3	-	4,3	-
Tilskud kapitalomkostninger	-	7,8	-	7,8	-	7,8	-
Investeringsstilskud Total	4,2	12,1	-	12,1	-	12,1	-
Resultat til byrdefordeling	56,8	61,7	-	64,5	-2,8	61,7	-0,0

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.

Det forventes på nuværende tidspunkt, at budgettet for togdrift vil blive overholdt.

Investeringsstilskuddet til Midtjyske Jernbaner forventes anvendt fuldt ud i 2022. Der er budgetteret med et tilskud til indkøb af nye tog på 7,8 mio. kr. i 2022. Dette forventes ikke at komme til udbetaling i 2022, da der ikke forventes at skulle afdrages på betaling til lån på nye tog i år. Efter aftale med Region Midtjylland fastholdes budgettet dog på kontoen, på grund af økonomiske udfordringer på andre konti.

ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Tabel 8. Øvrige fællesudgifter

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

Trafikskelskabet

Trafikskelskabet 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 Trafikskelskabet forventes at overholde budgettet i 2022.

Som en del af Trafikskelskabets aktiviteter i 2022 er der disponeret 24,0 mio. kr. til udviklingsprojekter, heraf er 13,3 disponeret til en række nødvendige IT-projekter, flerårige projekter, publikumsfaciliteter og retssagen i Flextrafik. De resterende 10,7 mio. kr. anvendes bl.a. til forbedring af chaufførlokaler, som bruges af flere busselskaber, busudstyr for fortsat at sikre pålidelige data om rettidighed og benyttelse, samt ny busindretning for at få erfaring med bedre cykelmedtagning.

Billetkontrol

Budgettet for 2022 er samlet på 8,3 mio. kr. og forventningen for 2022 er på 3,6 mio. kr. Sammenholdt med budget 2022 forventes der en mindreudgift til kommuner og region på ca. 4,7 mio. kr., som skyldes at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret og at taksten for kontrolafgifter forventes hævet i efteråret 2022.

Der har været udført mundbindskontrol i starten af 2022 for ca. 1,8 mio. kr. Denne ekstraudgift dækkes af staten, og mundbindskontrol forventes på nuværende tidspunkt ikke at blive genindført i resten af 2022. De øvrige udgifter til administration forventes at blive inden for budgettet i 2022.

Indtægter fra kontrolafgifter er opskrevet fra september og resten af året, hvor en takststigning på 33 % (1.000/500 kr. for voksen/barn) er blevet indregnet med forudsætning om at snydeadfærden som følge af denne stigning ikke påvirkes nævneværdigt.

Estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret som følge af den seneste udvikling på inddrivelsesområdet. Onboarding til Gældsstyrelsen blev gennemført i efteråret 2021, og der ses markant flere inddrivelser end tidligere. 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 17,9 mio. kr., hvilket giver en nettotab på debitorer på 2,3 mio. kr.

Finansielt afkast

I 2022 er der budgetteret med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast. Året er begyndt med massive fald og i foråret 2022 er der en negativt afkast på 8,3 mio. kr., hvilket svarer til et fald på 2,9 %. 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. 0,8 % svarende til ca. 2,4 mio. kr.

Tjenestemandspensioner

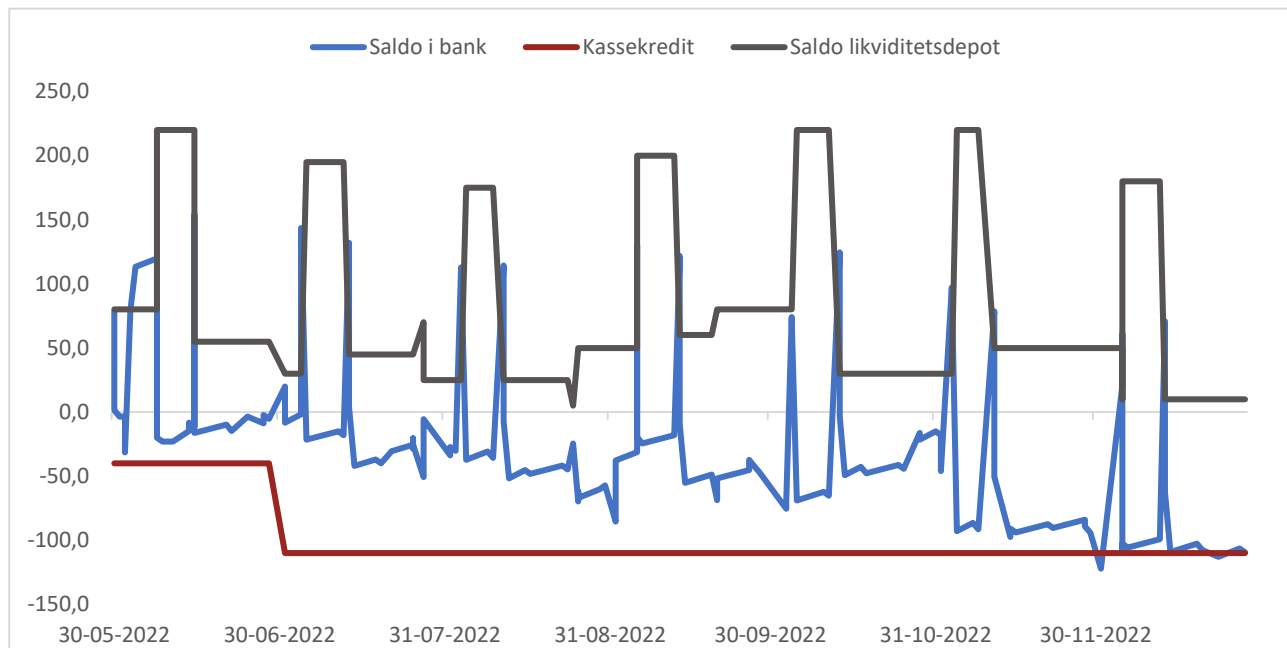
Budgettet for tjenestemandspensioner i 2022 er på 2,5 mio. kr., som indeholder udgifter til tjenestemænd samt indregning af den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 %. Der forventes ingen afvigelse ift. budgettet i 2022.

LIKVIDITET

Midttrafiks likviditet er i 2022 primært udfordret på grund af stigende priser på brændstof og generel øget inflation. Samtidigt har trafikskaberne endnu ikke modtaget kompensation fra staten for følgerne af covid-19 i 2022, og den tidligste udbetaling dækkende første halvår forventes primo september.

På baggrund af de nuværende kendte forudsætninger om udvikling i brændstofindeks i forhold til afregning af vognmænd, samt forventet mønster for statens udbetaling af kompensation, 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 kassekredit, samt forudbetaling af a conto-rater fra de store bybus-kommuner. Dette skal ses i lyset af den endnu negative indlånsrente samt et positivt horisontafkast på obligations-porteføljen. Som det yderligere ses af grafikken, forventes der etableret en markant forhøjet kassekredit inden udgangen af juni.

På nuværende tidspunkt og med de kendte forudsætninger forventes et pres på likviditeten fra november 2022. Dette forhold vurderes nærmere primo 3. kvartal 2022.





midttrafik

24. JUNI 2022

FORVENTET REGNSKAB 1 - 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 forventet regnskab 1 2022:

Tabel 1. Byrdefordeling

Beløbi mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	27,7	26,5	1,1	29,8	-0,1	29,7	3,2
Hedensted	8,9	8,3	0,6	10,2	-0,3	9,9	1,6
Herning	52,4	50,1	2,2	55,0	-1,7	53,4	3,2
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,4	-0,5	20,8	0,9
Horsens	59,3	57,2	2,5	65,8	-3,4	62,4	5,2
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	18,5	-0,0	18,5	1,5
Lemvig	10,5	10,6	0,5	11,9	-	11,9	1,3
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	32,5	-0,3	32,2	2,1
Odder	10,2	9,7	0,4	10,7	-0,2	10,5	0,8
Randers	92,7	85,3	10,7	104,3	-4,4	99,9	14,6
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	29,5	-0,0	29,5	3,2
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	62,3	-3,3	59,0	11,5
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	32,0	-0,6	31,4	2,6
Skive	38,1	37,0	1,5	40,3	-1,0	39,4	2,4
Struer	6,0	5,7	0,2	5,8	-0,0	5,8	0,1
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	27,8	-0,7	27,1	3,0
Viborg	47,8	44,7	2,1	50,2	-2,0	48,2	3,5
Aarhus	429,9	338,7	17,7	412,3	-47,8	364,5	25,8
Region Midtjylland	673,4	577,6	33,4	690,0	-40,8	649,2	71,5
Staten	39,7	-	-	9,7	-9,7	-	-
Trafikelskaber og øvrige	272,3	292,8	-	292,8	-	292,8	0,0
Byrdefordeling	1.972,8	1.737,9	87,8	2.012,9	-117,0	1.895,9	158,1

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT INDTÆGTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Busindtægter:

Tabel 2. Byrdefordeling - Busdrift - Indtægter

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

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT OPERATØRUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Operatørudgifter:

Tabel 3. Byrdefordeling - Busdrift - Operatørudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	16,0	17,2	0,6	18,0	-	18,0	0,8
Hedensted	7,6	8,0	0,4	8,4	-	8,4	0,4
Herning	53,7	54,5	2,1	57,3	-	57,3	2,8
Holstebro	19,3	18,7	0,4	19,0	-	19,0	0,3
Horsens	61,2	63,2	2,2	67,0	-	67,0	3,9
Ikast-Brande	14,6	14,9	0,7	16,1	-	16,1	1,2
Lemvig	8,4	8,6	0,4	9,2	-	9,2	0,5
Norddjurs	24,5	25,9	1,2	27,2	-	27,2	1,3
Odder	9,7	9,3	0,4	9,6	-	9,6	0,3
Randers	95,2	95,1	10,4	108,4	-	108,4	13,2
Ringkøbing-Skjern	25,5	26,2	2,3	29,7	-	29,7	3,5
Silkeborg	56,1	54,8	6,8	65,2	-	65,2	10,4
Skanderborg	29,9	30,0	1,3	31,4	-	31,4	1,4
Skive	29,5	29,8	0,9	31,3	-	31,3	1,5
Struer	5,2	5,3	0,2	5,3	-	5,3	-0,0
Syddjurs	22,0	22,8	0,8	24,4	-	24,4	1,6
Viborg	52,4	53,9	1,9	56,3	-	56,3	2,4
Aarhus	433,1	415,6	16,6	439,0	-	439,0	23,5
Region Midtjylland	432,3	421,5	27,0	477,7	-	477,7	56,2
Staten	12,3	-	-	5,2	-5,2	-	-
Tilskudsbehov	1.408,4	1.375,3	76,5	1.505,7	-5,2	1.500,5	125,1

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer:

Table 3.1 Køreplantimer Busdrift

	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	21.736	21.997	-	22.157	-	22.157	160
Hedensted	10.281	10.321	-	10.197	-	10.197	124
Herning	68.371	68.293	-	68.639	-	68.639	346
Holstebro	28.983	28.965	-	27.467	-	27.467	1.498
Horsens	82.991	83.162	-	83.523	-	83.523	361
Ikast-Brande	21.104	21.359	-	21.442	-	21.442	83
Lemvig	10.099	10.234	-	10.289	-	10.289	56
Norddjurs	29.587	29.372	-	30.348	-	30.348	975
Odder	10.199	10.063	-	9.986	-	9.986	78
Randers	122.876	123.026	-	122.546	-	122.546	480
Ringkøbing-Skjern	31.721	31.520	-	32.188	-	32.188	667
Silkeborg	79.525	77.349	-	77.523	-	77.523	174
Skanderborg	32.704	31.501	-	30.221	-	30.221	1.280
Skive	39.619	39.644	-	39.912	-	39.912	268
Struer	9.128	8.971	-	8.542	-	8.542	429
Syddjurs	27.888	27.973	-	28.156	-	28.156	183
Viborg	75.968	75.772	-	75.205	-	75.205	567
Aarhus	544.916	545.258	-	545.628	-	545.628	370
Region Midtjylland	606.774	602.428	-	606.884	-	606.884	4.456
Køreplantimer	1.854.470	1.847.211	-	1.850.855	-	1.850.855	3.644

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT ØVRIGE

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige driftsudgifter:

Tabel 4. Byrdefordeling - Busdrift - Øvrige driftsudgifter

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

BYRDEFORDELING – FLEXTRAFIK

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Flextrafik:

Tabel 5. Byrdefordeling - Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	10,3	9,5	0,5	11,8	-	11,8	2,3
Hedensted	3,0	2,9	0,2	4,1	-	4,1	1,1
Herning	2,0	2,2	0,1	2,6	-	2,6	0,4
Holstebro	2,7	2,7	0,1	3,3	-	3,3	0,6
Horsens	5,0	5,5	0,3	6,9	-	6,9	1,3
Ikast-Brande	1,1	1,2	0,1	1,5	-	1,5	0,3
Lemvig	1,4	1,4	0,1	2,0	-	2,0	0,7
Norddjurs	3,8	5,0	0,3	5,8	-	5,8	0,8
Odder	1,0	1,0	0,1	1,5	-	1,5	0,5
Randers	6,5	7,2	0,3	8,5	-	8,5	1,3
Ringkøbing-Skjern	2,3	3,3	0,2	3,1	-	3,1	-0,2
Silkeborg	5,0	5,4	0,3	6,6	-	6,6	1,2
Skanderborg	3,1	3,1	0,2	4,2	-	4,2	1,1
Skive	9,9	11,0	0,5	11,9	-	11,9	0,9
Struer	0,8	0,8	0,1	1,0	-	1,0	0,2
Syddjurs	3,9	4,5	0,3	5,9	-	5,9	1,4
Viborg	3,4	3,1	0,2	4,2	-	4,2	1,1
Aarhus	16,6	19,5	1,1	21,9	-	21,9	2,4
Region Midtjylland	140,6	140,4	6,4	154,9	-	154,9	14,5
Staten	2,6	-	-	-	-	-	-
Trafikskaber og øvrige	271,8	292,1	-	292,2	-	292,2	0,0
Tilskudsbehov	496,8	521,8	11,3	553,9	-	553,9	32,1

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.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	55.593	58.870	-	62.900	-	62.900	4.030
Hedensted	20.436	24.100	-	25.700	-	25.700	1.600
Herning	7.255	9.600	-	8.400	-	8.400	1.200
Holstebro	14.686	18.200	-	16.300	-	16.300	1.900
Horsens	32.011	40.600	-	39.200	-	39.200	1.400
Ikast-Brande	7.457	8.900	-	8.600	-	8.600	300
Lemvig	7.643	8.900	-	9.600	-	9.600	700
Norddjurs	26.126	40.360	-	33.200	-	33.200	7.160
Odder	5.499	6.300	-	7.000	-	7.000	700
Randers	36.405	43.100	-	46.200	-	46.200	3.100
Ringkøbing-Skjern	15.214	23.100	-	16.500	-	16.500	6.600
Silkeborg	32.712	39.800	-	38.100	-	38.100	1.700
Skanderborg	25.449	30.400	-	31.400	-	31.400	1.000
Skive	52.930	68.900	-	66.300	-	66.300	2.600
Struer	4.846	5.800	-	5.000	-	5.000	800
Syddjurs	24.440	31.100	-	29.900	-	29.900	1.200
Viborg	16.652	18.500	-	18.700	-	18.700	200
Aarhus	102.302	126.500	-	124.700	-	124.700	1.800
Region Midtjylland	414.523	440.000	-	421.000	-	421.000	19.000
Trafikskelskaber og øvrige	1.148.169	1.897.000	-	1.202.970	-	1.202.970	694.030
Antal ture	2.050.348	2.940.030	-	2.211.670	-	2.211.670	728.360

BYRDEFORDELING – LETBANEN

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Letbanen:

Tabel 6. Byrdefordeling - Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-
Norddjurs	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-
Odder	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-
Randers	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-
Silkeborg	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-
Skanderborg	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-
Syddjurs	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-
Aarhus	92,4	83,9	-	92,4	-8,0	84,4	0,5
Region Midtjylland	124,1	115,9	-	124,2	-8,0	116,2	0,3
Staten	2,3	-	-	0,8	-0,8	-	-
Tilskudsbehov	219,0	200,2	-	217,7	-16,8	200,9	0,8

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer:

Tabel 6.1 Køreplantimer Letbanen

	R2021	B2022 inkl. komp. *	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Aarhus	39.019	39.019	-	39.019	-	39.019	-
Region Midtjylland	39.019	39.019	-	39.019	-	39.019	-
Køreplantimer	78.038	78.038	-	78.038	-	78.038	-

BYRDEFORDELING – TOGDRIFT

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen for Tog:

Tabel 7. Byrdefordeling - Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Region Midtjylland	56,6	61,7	-	64,5	-2,8	61,7	-0,0
Staten	0,2	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	56,8	61,7	-	64,5	-2,8	61,7	-0,0

Nedenstående tabel angiver fordelingen af køreplantimer:

Tabel 7.1 Køreplantimer Togdrift

	R2021	B2022 inkl. komp. *	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Region Midtjylland	17.526	17.526	-	17.526	-	17.526	-
Køreplantimer	17.526	17.526	-	17.526	-	17.526	-

BYRDEFORDELING – ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige fællesudgifter:

Tabel 8. Byrdefordeling - Øvrige fællesudgifter

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



midttrafik

24. JUNI 2022

**FORVENTET REGNSKAB 2022 –
ESTIMAT 1**
BILAG 3 - OPSUMMERING PR. BESTILLER

INDHOLD

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

BESTILLEROVERBLIK

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

Table 1. Byrdefordeling

Beløbi mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.
Favrskov	27,7	26,5	1,1	29,8	-0,1	29,7	3,2
Hedensted	8,9	8,3	0,6	10,2	-0,3	9,9	1,6
Herning	52,4	50,1	2,2	55,0	-1,7	53,4	3,2
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,4	-0,5	20,8	0,9
Horsens	59,3	57,2	2,5	65,8	-3,4	62,4	5,2
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	18,5	-0,0	18,5	1,5
Lemvig	10,5	10,6	0,5	11,9	-	11,9	1,3
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	32,5	-0,3	32,2	2,1
Odder	10,2	9,7	0,4	10,7	-0,2	10,5	0,8
Randers	92,7	85,3	10,7	104,3	-4,4	99,9	14,6
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	29,5	-0,0	29,5	3,2
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	62,3	-3,3	59,0	11,5
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	32,0	-0,6	31,4	2,6
Skive	38,1	37,0	1,5	40,3	-1,0	39,4	2,4
Struer	6,0	5,7	0,2	5,8	-0,0	5,8	0,1
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	27,8	-0,7	27,1	3,0
Viborg	47,8	44,7	2,1	50,2	-2,0	48,2	3,5
Aarhus	429,9	338,7	17,7	412,3	-47,8	364,5	25,8
Region Midtjylland	673,4	577,6	33,4	690,0	-40,8	649,2	71,5
Staten	39,7	-	-	9,7	-9,7	-	-
Trafikelskaber og øvrige	272,3	292,8	-	292,8	-	292,8	0,0
Byrdefordeling	1.972,8	1.737,9	87,8	2.012,9	-117,0	1.895,9	158,1

FAVRSKOV KOMMUNE

Beløbi mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Favrskov	27,7	26,5	1,1	29,8	-0,1	29,7	3,2	1,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Favrskov Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 29,7 mio. kr. Det er 3,2 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt for på 1,1 mio. kr.

HEDENSTED KOMMUNE

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

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Favrskov Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 9,9 mio. kr. Det er 1,6 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt for på 0,6 mio. kr.

HERNING KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Herning	52,4	50,1	2,2	55,0	-1,7	53,4	3,2	3,8

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Herning Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 53,4 mio. kr. Det er 3,2 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,2 mio. kr.

HOLSTEBRO KOMMUNE

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

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Holstebro Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 20,8 mio. kr. Det er 0,9 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,5 mio. kr.

HORSENS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Horsens	59,3	57,2	2,5	65,8	-3,4	62,4	5,2	4,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Horsens Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 62,4 mio. kr. Det er 5,2 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,5 mio. kr.

IKAST-BRANDE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	18,5	-0,0	18,5	1,5	1,2
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling								

Ikast-Brande Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 18,5 mio. kr. Det er 1,5 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,8 mio. kr.

LEMVIG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Lemvig	10,5	10,6	0,5	11,9	-	11,9	1,3	0,7
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling								

Lemvig Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 11,9 mio. kr. Det er 1,3 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,5 mio. kr.

NORDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	32,5	-0,3	32,2	2,1	2,2
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling								

Norddjurs Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 32,2 mio. kr. Det er 2,1 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,5 mio. kr.

ODDER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Odder	10,2	9,7	0,4	10,7	-0,2	10,5	0,8	0,7
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling								

Odder Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 10,5 mio. kr. Det er 0,8 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,4 mio. kr.

RANDERS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Randers	92,7	85,3	10,7	104,3	-4,4	99,9	14,6	12,9
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling								

Randers Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 99,9 mio. kr. Det er 14,6 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 10,7 mio. kr.

RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	29,5	-0,0	29,5	3,2	3,4
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling								

Ringkøbing-Skjern Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 29,5 mio. kr. Det er 3,2 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,5 mio. kr.

SILKEBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	62,3	-3,3	59,0	11,5	10,4

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Silkeborg Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 59,0 mio. kr. Det er 11,5 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 7,1 mio. kr.

SKANDERBORG KOMMUNE

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

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Skanderborg Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 31,4 mio. kr. Det er 2,6 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,5 mio. kr.

SKIVE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Skive	38,1	37,0	1,5	40,3	-1,0	39,4	2,4	1,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Skive Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 39,4 mio. kr. Det er 2,4 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,5 mio. kr.

STRUER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Struer	6,0	5,7	0,2	5,8	-0,0	5,8	0,1	0,4

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Struer Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 5,8 mio. kr. Det er 0,1 mio. kr. under 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 i forvejen indregnet en indekseffekt på 0,2 mio. kr.

SYDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	27,8	-0,7	27,1	3,0	2,0

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Syddjurs Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 27,1 mio. kr. Det er 3,0 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 1,1 mio. kr.

VIBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Viborg	47,8	44,7	2,1	50,2	-2,0	48,2	3,5	4,0

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Viborg Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 48,2 mio. kr. Det er 3,5 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 2,1 mio. kr.

AARHUS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Aarhus	429,9	338,7	17,7	412,3	-47,8	364,5	25,8	33,5

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Aarhus Kommunes forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 364,5 mio. kr. Det er 25,8 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. I det korrigerede budget var i forvejen indregnet en indekseffekt på 17,7 mio. kr.

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

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

REGION MIDTJYLLAND

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	FR1 2022	FR1 Komp.	FR1 2022 inkl. komp.	Afvigelse inkl. komp.	Indeks *
Region Midtjylland	673,4	577,6	33,4	690,0	-40,8	649,2	71,5	45,0

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Region Midtjyllands forventede regnskab (inkl. Statslig kompensation) er på 649,2 mio. kr. Det er 71,5 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. I det korrigerede budget var 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.



midttrafik

24. JUNI 2022

BUDGETFORSLAG 2023

HOVEDNOTAT

Tilhørende Bilag:

Bilag 2 – Byrdefordeling pr. område

Bilag 3 – Opsummering pr. bestiller

INDHOLD

Budgetforslag 2023	2
Busdrift.....	4
Flextrafik.....	8
Letbanedrift.....	10
Togdrift.....	12
Øvrige fællesudgifter	14
Likviditet.....	17

BUDGETFORSLAG 2023

Proces for budget 2023

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2023, udarbejder administrationen i juni et budgetoplæg for 2023, som sendes i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2022. Tilbage meldinger, der vil komme som led i den politiske høring, vil blive indarbejdet i budgetforslaget, inden det endelige budget for 2023 behandles på bestyrelsesmødet den 9. december 2022.

MIDTTRAFIKS SAMLEDE DRITSBUDGET

Midttrafiks samlede driftsbudget er i 2023 budgetteret til 2.014,2 mio. kr., og er således øget med 276,3 mio. kr. sammenlignet med budget for 2022. Det øgede tilskudsbehov skyldes primært indekseffekter, som udgør 236,1 mio. kr. af budgetforøgelsen. Det tages forbehold for yderligere indeksreguleringer, og det vil om nødvendigt blive efterreguleret i 2. behandlingen af budget 2023.

Resultatet for 2022 på -0,7 mio. kr. fordeles ud til Midttrafiks bestillere primo januar 2023. Bemærk at beløb i tabeller er angivet i mio. kr.

Table 1. Budgetforslag 2023

Tabel	Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse	Indeks *
						Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026		
Busdrift											
2	Indtægter	-459,8	-660,8	-	-648,0	-51,8	-699,8	-699,8	-699,8	12,8	-
3	Operatørudgifter	1.408,4	1.375,3	76,5	1.535,7	-	1.565,7	1.565,7	1.565,7	160,3	168,0
4	Øvrige driftsudgifter	82,2	83,1	-	77,7	-	77,7	77,7	77,7	-5,3	-
	Regionalt tilskud	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Busdrift Total	1.030,8	797,6	76,5	965,4	-51,8	943,6	943,6	943,6	167,9	168,0
5 Flextrafik											
	Indtægter	-16,7	-20,1	-	-21,3	-	-21,3	-21,3	-21,3	-1,2	-
	Operatørudgifter	508,8	537,9	11,3	617,8	-	617,8	617,8	617,8	79,9	56,2
	Øvrige driftsudgifter	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	NOP - Ny Optimeringsplatform	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	4,0	4,0	-	-
	Flextrafik Total	496,8	521,8	11,3	600,5	-	600,5	600,5	600,5	78,7	56,2
6 Letbanedrift											
	Indtægter	-65,3	-83,0	-	-83,2	-7,2	-94,4	-98,4	-98,4	-0,2	-
	Operatørudgifter	267,5	271,9	-	295,2	-	300,9	306,5	306,5	23,2	6,4
	Øvrige driftsudgifter	15,8	10,2	-	11,4	-	11,4	11,4	11,4	1,2	-
	Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	1,0	1,0	0,0	-
	Letbanedrift Total	219,0	200,2	-	224,3	-7,2	218,9	220,5	220,4	24,2	6,4
7 Togdrift											
	Indtægter	-10,1	-14,9	-	-14,3	-1,2	-15,5	-15,5	-15,5	0,6	-
	Operatørudgifter	58,6	63,8	-	66,7	-	66,7	66,7	66,7	2,9	2,2
	Øvrige driftsudgifter	4,2	0,7	-	0,7	-	0,7	0,7	0,7	-	-
	Investeringsstilskud	4,2	12,1	-	12,2	-	12,2	12,2	12,2	0,1	-
	Togdrift Total	56,8	61,7	-	65,4	-1,2	64,1	64,1	64,1	3,7	2,2
8 Øvrige fællesudgifter											
	Administrative udgifter	141,9	145,9	-	149,8	-	149,8	149,8	149,8	3,9	3,3
	Billetkontrol	20,9	8,3	-	2,0	-	2,0	2,0	2,0	-6,3	-
	Finansielle poster	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tjenestemandspension	1,8	2,5	-	6,9	-	6,9	6,9	6,9	2,6	4,4
	Øvrige fællesudgifter Total	169,3	156,7	-	158,6	-	158,6	158,6	154,3	1,9	3,3
	Resultat til bydefordeling	1.972,8	1.737,9	87,8	2.014,2	-60,2	1.985,7	1.987,3	1.982,9	276,3	236,1
	Bidrag fra Midttrafiks ejerkreds	-1.433,9	-1.445,1	-87,8	-1.695,3	60,2	-1.666,8	-1.668,4	-1.664,0	-250,2	-
	Staten	-267,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Andre trafikskelskaber og øvrige	-272,4	-292,8	-	-318,9	-	-318,9	-318,9	-318,9	-26,1	-
	Årets finansiering	-1.973,5	-1.737,9	-87,8	-2.014,2	60,2	-1.985,7	-1.987,3	-1.982,9	-276,3	-
	Resultat til efterregulering	-0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Grundet covid-19 er der estimeret et generelt indtægtstab på 60,2 mio. kr. for både bus og tog, svarende til 8 % af de samlede billetindtægter. Der er ikke givet tilsagn om statslig kompensation for indtægtstab relateret til covid-19, så det er ikke indarbejdet i budget 2023. Indtægtstab er behæftet med stor usikkerhed, men der forventes ingen form for kompensation fra staten i 2023.

På grund af uvisheden for både national og global økonomi, er det indeksniveau, der lægger til grund for budgetberegningen, behæftet med betydelig usikkerhed. For at imødekomme denne usikkerhed, anbefaler Midttrafiks administration at der forhåndsgodkendes en bevilling til i 2023 at indhente op til 47,2 mio. kr. fra Midttrafiks ejerkreds svarende til en indekstigning på 3 %. Bevillingen vil kun udløses i tilfælde af, at indekset stiger væsentligt ift. budgetgrundlaget.

Midttrafiks administration følger udviklingen i indeks tæt. Ændres forudsætningerne vedrørende indeks væsentligt, både negativt og positivt, vil det blive afspejlet i 2. behandlingen af budgettet.

Nedenfor er en gennemgang af det samlede budget for 2023 opdelt på driftsområder:

BUSDRIFT

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Generel indtægtsnedgang på 8 % som følge af langtidsvirkning af covid-19 samt gradvis indførelse af ny indtægtsdelingsmodel med 75 % effekt i 2023. I budgetoverslagsårene er der i 2024 – 2026 ikke forudsat nogen langtidseffekt af covid-19. Den nye indtægtsdelingsmodel er indfaset 100 % fra 2024.

Operatørudgifter: Budgettet for bus er beregnet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Ruteøkonomien for A-kontrakter er baseret på køreplaner for K22 gældende i perioden 26-06-2022 til 24-6-2023, mens udgifter til B-kontrakter/rabatruter er baseret på gældende køreplaner for K21. Budgettet for Flexbus tager udgangspunkt i forventet regnskab 1 2022.

Kørselsomkostningerne for bus og Flexbus er fremskrevet jf. skøn fra Trafikselskaberne i Danmark af maj 2022.

Indeks	Budget 2022	Budget 2023	Ændring
Omkostningsindeks	119,9	133	+10,9%
Omkostningsindeks u/brændstof	123,4	129,5	+4,9%
Gasindeks	118,7	153,7	+29,5%
HVO-indeks	137,9	164,2	+19,1%
El-indeks	120,6	131,9	+9,4%

Øvrige driftsudgifter: Budgettet for bus-IT og øvrige driftsudgifter baseres på en aktivitetsbestemt forventning. Abonnementsbetaling for rejsekort fordeles med indtægter som nøgle.

Regionalt tilskud: Det midlertidige uddannelsestilskud ophører ved udgangen af 2022. Regionens øvrige tilskud er fra budget 2022 fremskrevet med KL's forventede pris- og lønudvikling på 2,7 % for regional udvikling.

Indtægter

Busindtægter budgetteres i budgetforslag 2023 til 648 mio. kr. Heraf udgør kundernes køb af kort og billetter i alt 591 mio. kr., svarende til 91 % af de samlede busindtægter.

Der er i indtægtsbudgettet for 2023 indregnet en langtidseffekt af covid-19, da det er antagelsen, at kunderne i 2023 ikke vender tilbage til den kollektive trafik i fuldt omfang. Denne indtægtsnedgang, på de indtægter der er afhængige af passagertallene, er vurderet til 8 % i 2023. Der er ikke givet tilsagn om covid-19-kompensation i 2023, så det er ikke indarbejdet i budgettet.

Ligeledes er det i budgettet for 2023 indregnet den tredje fase af indførelse af ny indtægtsdelingsmodel i Midttrafik. Dette medfører at 75 % af indtægterne er baseret på den datadrevne fordeling af indtægterne, der har været i første kvartal 2022 og tredje samt fjerde kvartal i 2021, mens de resterende 25 % baserer sig på den budgetmæssige fordeling som fremgår af regnskab og budget for 2021. Det skal bemærkes, at den datadrevne fordeling for 2022 udelukkende anvendes til budgetformål. I forbindelse med regnskabet for 2023, vil det være data for 2023 der anvendes i fordelingsnøglen.

Indtægtsdelingsmodellen og betydningen heraf, beskrives nærmere i Bilag 2 - Byrdefordeling pr. område. Her er der bl.a. opstillet en tabel, hvor den isolerede effekt af indtægtsdelingsmodellen ekspliciteres, samt hvordan den datadrevne indtægtsfordeling har ændret sig siden sidste år.

Tabel 2. Indtægter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%		BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab					
Busindtægter										
Passagerindtægter	-334,5	-439,3	-	-484,2	-	-	-699,3	-699,3	-699,3	-44,9
Takstkompensation	-39,5	-38,1	-	-39,2	-	-	-	-	-	-1,1
Ungdomskort	-29,1	-48,5	-	-67,0	-	-	-	-	-	-18,5
Ungdomskort - fritidsrejser	-5,9	-7,0	-	-7,2	-	-	-	-	-	-0,2
Refusion off peak	-19,1	-20,4	-	-22,5	-	-	-	-	-	-2,1
Skolekort	-18,0	-18,8	-	-17,7	-	-	-	-	-	1,1
Bus & Tog-omstignere	-10,9	-6,6	-	-7,7	-	-	-	-	-	-1,1
Befordring værnepligtige	-2,0	-1,6	-	-2,0	-	-	-	-	-	-0,4
COVID-19-effekt	-	-80,1	-	-	-	-51,8	-	-	-	80,1
Mellemregn pensionistkort Randers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mellemregn skolekort Ringkøbing-Skjern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Busindtægter Total	-459,0	-660,4	-	-647,5	-51,8	-	-699,3	-699,3	-699,3	12,9
Flexbus										
Indtægter	-0,4	-0,4	-	-0,4	-	-	-0,4	-0,4	-0,4	0,0
Flexbus Total	-0,4	-0,4	-	-0,4	-	-	-0,4	-0,4	-0,4	0,0
Kørselsudgifter										
NT/Sydtrafik-samarbejde	-0,5	-	-	-0,1	-	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Kørselsudgifter Total	-0,5	-	-	-0,1	-	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Resultat til byrdefordeling	-459,8	-660,8	-	-648,0	-51,8	-	-699,8	-699,8	-699,8	12,8

Af andre centrale forhold i indtægtsbudgettet for 2023, skal det nævnes at der er indregnet en effekt af takststigninger. Trafikstyrelsen har udmeldt det årlige takststigningsloft for 2023, som trafiksekskaberne skal overholde i takstfastsættelsen, til 4,9 %. Administrationen agter at indstille til Midttrafik's bestyrelse, at hele takststigningsloftet bør udnyttes fuldt ud, hvorfor taksterne for 2023 vil stige i forhold til 2022. På grund af prisfølsomhed, regnes der med et indtægtsprovenu på 80 % af takststigningerne, som er indregnet i indtægtsbudgettet for 2023.

Den nye indtægtsdeling påvirker også budgetoverslagsårene 2024-2026, da indtægtsdelingen fra 2024 og frem, overgår til være 100 % datadrevet.

Covid-19 antages ikke at have nogen betydning for budgetoverslagsårene 2024 - 2026.

Operatørudgifter

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et tilskudsbehov på 1.535,7 mio. kr. Sammenlignet med det oprindelige budget for 2022 på 1.375,3 mio. kr. forventes således en merudgift på 160,3 mio. kr. Det korrigerede budget 2022 indeholder tillægsbevillinger pga. stigende indeks på 76,2 mio. kr. for busdrift og 0,3 mio. kr. for Flexbus.

For kørselsudgifter på bus forventes en merudgift på 160,8 sammenlignet med det oprindelige budget 2022. Merudgiften består af en indekseffekt på 167,4 mio. kr. modregnet budget 2022's indekspuljer på 10,4 mio. kr. Dertil kommer flere, modsatrettede bevægelser, der samlet giver en merudgift på 3,8 mio. kr.

Budgetgrundlaget er opdateret til og med det 60. udbud vedrørende regionale ruter i Midt-Vest samt 62. udbud vedrørende rammeaftaler for Smukfest. Således er 61. udbud vedrørende Horsens bybusser samt 63. udbud vedrørende regional kørsel mellem Lemvig-Struer-Holstebro (pakke 1), bybus og lokalruter i Struer Kommune (pakke 2) og bybussen i Grenaa (pakke 3) ikke indregnet. 61. og 63. udbud har driftsstart til køreplansskiftet 2023.

I forhold til beregningsgrundlaget for budget 2022 forventes i alt ca. 10.900 færre køreplantimer, som anslås at give anledning til en mindreudgift på ca. 6,9 mio. kr. Den resterende merudgift på

10,7 mio. kr. skyldes kommunespecifikke afvigelser. De væsentligste bevægelser, ekskl. indekseffekt, tillægsbevilling til budget 2022 og indekspuljer, beskrives i det følgende.

For Holstebro Kommune er der sket en større omlægning af bybusnettet fra køreplansskiftet 2022 samt nedlæggelse af rute 1023 og 260. Samlet forventes en reduktion på ca. 3.700 køreplantimer og en mindredgift på 1,9 mio. kr. ekskl. indekseffekt, hvor der i budget 2022 var indregnet en aftalt ramme for besparelse på 1 mio. kr.

For Norddjurs Kommune var der i budget 2022 indregnet 0,8 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik. Dette udnyttes delvist i budget 2023, hvor der på kørslen forventes en merudgift på knap 0,5 mio. kr., som fortrinsvist skyldes en forventning om ca. 600 flere køreplantimer for skolekørslen.

For Randers Kommune løftes skønnet for udbetaling af bonus til busselskaber fra knap 0,7 mio. kr. i budget 2022 til godt 1,5 mio. kr. i budget 2023. Derudover forventes en markant stigning i udgifter til ekstrakørsel, som dog mere end modsvares af en forventet reduktion på ca. 1.500 køreplantimer sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022. Samlet forventes en merudgift ekskl. indeks på 0,2 mio. kr.

For Skanderborg Kommune var der i budget 2022 indregnet en forventet reduktion i skolekørslen på ca. 1.250 køreplantimer og 0,75 mio. kr. I budget 2023 forventes yderligere en reduktion på den samlede kørsel på ca. 3.000 køreplantimer og 1,5 mio. kr., der hovedsageligt kommer fra reduktioner i skolekørslen.

For Struer Kommune forventes en reduktion på ca. 1.000 køreplantimer og 0,7 mio. kr., der fortrinsvist kommer fra nedlæggelse af rute 1023.

For Viborg Kommune forventes en mindredgift på 1,4 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en reduktion på ca. 1.300 timer, bl.a. pga. nedlæggelse af rute 64, og 760.

For Aarhus Kommune forventes en reduktion i den gennemsnitlige timebetaling sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022. For bybusserne tager skønnet udgangspunkt i en samlet aftale, der reguleres efter el-indekset. Samlet forventes udgifterne at falde 4,6 mio. kr. ekskl. indekseffekt. Ligesom for budget 2022 reduceres AarBus' egenkapital med samlet 65 mio. kr. Fra 2024 nedsættes den årlige reduktion til 35 mio. kr.

For Region Midtjylland forventes det samlede kørselsomfang at være uændret. Dog sker der flere væsentlige bevægelser. Rute 100 reduceres ca. 2.700 køreplantimer og 3 kontraktbusser, rute 118 er udvidet med ca. 5.700 køreplantimer, rute 928X, 953X og 960X er nedlagt, mens rute 61 er oprettet og rute 60 samt 62 samlet er forøget med ca. 50 %. Samlet forventes ruteudgifterne reduceret med ca. 1,1 mio. kr. ekskl. indekseffekt. Dog var der i budget 2022 indregnet en negativ budgetregulering på 13,8 mio. kr., som ikke er indfriet efter aftale med Region Midtjylland. Dertil kommer en forventning om en stigning på 0,8 mio. kr. til NT/Sydtrafik-samarbejdet.

For Flexbus er kørselsniveauet kraftigt nedjusteret ift. budgettet for 2022. Sammenlignet med kørselsniveauet primo 2022 forventes en fortsat øget vækst i 2022 og 2023, som følge af tilbagevenden til normalen efter lav aktivitet under covid-19. Vognmandsbetalingen er i budgetforslag 2023 nedjusteret med 0,5 mio. kr. ift. det oprindelige budget for 2022, hvilket primært skyldes, at turantallet er reduceret med 20 %, da kørselsomfanget er lavere end tidligere forudsat. Omvendt er forventningen til den gennemsnitlige turpris opjusteret med 11 % ift. budget 2022, hvilket bl.a. skyldes et stigende omkostningsindeks. Indekseffekten svarer til 0,3 mio. kr. i alt.

Table 3. Operatørudgifter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Kørselsudgifter									
NT/Sydtrafik-samarbejde	18,5	17,9	-	18,8	-	18,8	18,8	18,8	0,9
COVID-19	12,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Ruteudgifter	1.407,0	1.419,2	-	1.575,4	-	1.575,4	1.575,4	1.575,4	156,2
Øvrige reguleringer	-	-3,7	76,2	-	-	-	-	-	3,7
Kørselsudgifter Total	1.437,8	1.433,4	76,2	1.594,2	-	1.594,2	1.594,2	1.594,2	160,8
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel									
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-33,3	-65,0	-	-65,0	-	-35,0	-35,0	-35,0	-
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel Total	-33,3	-65,0	-	-65,0	-	-35,0	-35,0	-35,0	-
Flexbus									
Vognmandsbetaling	3,9	6,9	0,3	6,4	-	6,4	6,4	6,4	-0,5
Flexbus Total	3,9	6,9	0,3	6,4	-	6,4	6,4	6,4	-0,5
Resultat til byrdefordeling	1.408,4	1.375,3	76,5	1.535,7	-	1.565,7	1.565,7	1.565,7	160,3

Indeksbevilling

På grund af uvisheden for både national og global økonomi, er det indeksniveau, der lægger til grund for budgetberegningen, behæftet med betydelig usikkerhed. Her er det især priser på brændstof samt renteniveauet, der driver usikkerheden.

Siden budgetberegningen har Trafikselskaberne i Danmark offentliggjort nyt indeksskøn (juni 2022). Anvendes de nye indeksskøn anslås en indekseffekt 22,1 mio. kr. udover det, der allerede er indregnet i budgetforslaget. Det svarer til en gennemsnitlig stigning på 1,4 % på tværs af drivmidler. Stigningen skyldes hovedsageligt en væsentlig forøgelse i elpriser og renteniveau.

Midttrafiks bestyrelse godkendte den 1. april 2022 en tillægsbevilling til budget 2022 pga. af stigende brændstofpriser. Denne var baseret på en gennemsnitlig stigning i indeks på ca. 6 %. For at give et økonomisk råderum i 2023 for Midttrafiks i forvejen pressede likviditet, anbefaler Midttrafiks administration at der forhåndsgodkendes en bevilling til i 2023 at indhente op til 47,2 mio. kr. fra Midttrafiks ejerkreds svarende til en indeksstigning på 3 %. Bevillingen vil kun udløses i tilfælde af, at indekset stiger væsentligt ift. budgetgrundlaget og vil opkræves ejerne efter den konkrete byrdefordeling ved stigningen.

Midttrafiks administration følger udviklingen i indeks tæt. Ændres forudsætningerne vedrørende indeks væsentligt i høringsperioden, vil budgettet opdateres inden endelig godkendelse i december 2022.

Øvrige driftsudgifter

Udgifter for øvrige driftsudgifter vedr. busdrift er i budgettet 2023 på 77,7 mio. kr. Det er et fald i forhold til budget 2022 på 5,3 mio. kr.

For bus-IT og øvrige er i budgettet for 2023 21,2 mio. kr. Det er et fald på 1,8 mio. kr. i forhold til budget 2022. Budgettet for billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer falder med 0,4 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvilket skyldes lavere udgifter til drift og vedligehold og til billetautomaterne i Aarhus Bybusser. Budgettet for bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger falder med 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvilket skyldes at der ikke forventes udskiftning af busser i 2023. Budgettet for kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse stiger med 0,1 mio. kr., hvilket skyldes en P/L-regulering på 2,7 %. Budgettet for rejsegaranti er uændret.

For rejsekort er budgettet for 2023 på 56,6 mio. kr. Det er et fald på 3,6 mio. kr. i forhold til budget 2022. Årsagen til faldet er lavere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S samt færre drifts- og vedligeholdelsesudgifter baseret på erfaringer fra regnskab 2021.

Tabel 4. Øvrige driftsudgifter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Bus-IT og Øvrige									
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	7,3	10,0	-	9,6	-	-	-	-	-0,4
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	11,5	9,1	-	7,7	-	21,2	21,2	21,2	-1,5
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	9,0	3,1	-	3,2	-	-	-	-	0,1
Rejsegaranti	0,3	0,7	-	0,7	-	-	-	-	-0,0
Bus-IT og Øvrige Total	28,2	22,9	-	21,2	-	21,2	21,2	21,2	-1,8
Rejsekort									
Drift	45,3	53,3	-	50,0	-	49,9	49,9	49,9	-3,4
Investering	8,7	6,8	-	6,6	-	6,6	6,6	6,6	-0,2
Rejsekort Total	54,0	60,1	-	56,6	-	56,5	56,5	56,5	-3,6
Resultat til bydefordeling	82,2	83,1	-	77,7	-	77,7	77,7	77,7	-5,3

FLEXTRAFIK

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Operatørudgifter: Budgettet tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2022 (estimat 1), med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 10,9 % for 2022-2023.

Budget 2023 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 1 2022. Forventningen til 2022 er en fortsat øget vækst hen over året, som følge af en tilbagevending til normalen efter lav aktivitet under covid-19. I 2023 forventes der på de fleste områder stadig vækst i kørslen. Dette sker i takt med at, borgerne får et større kendskab til produkterne i Flextrafik og bliver mere fortrolige med benyttelsen heraf.

På grund af den øgede vækst samt højere brændstofpriser (omkostningsindekset er steget med 10,9 procent ift. 2022) forventes der også en øget vognmandsbetaling. I forhold til budget 2022 er operatørudgifterne steget med 79,9 mio. kr. (heraf vedrører 53,7 mio. kr. Midttrafik, mens det resterende vedrører øvrige trafikskaber). Indeksreguleringen udgør 56,2 mio. kr., mens det resterende skyldes ændrede kørselsmønstre.

Projektet med Den nye Optimeringsplatform (NOP) holder tidsplanen og økonomien følger budgettet i forhold til betalingen til FlexDanmark. Midttrafiks egne projektomkostninger kommer til at stige i 2023. Budgettet for 2023 sættes derfor samlet op med 0,5 mio. kr. Det øgede budget vil dog ikke påvirke bestillerne i 2023, da det samlet budget her fastholdes på 4 mio. kr. Midttrafik afholder udgiften i første omgang, og beløbet vil derfor først skulle betales i 2029 jf. betalingsplanen (Tabel 5.2 i Bilag 2).

Table 5. Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Indtægter									
Flextur	-6,7	-9,0	-	-9,0	-	-9,0	-9,0	-9,0	0,1
Flextur Ung	-0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	-9,9	-11,0	-	-12,1	-	-12,1	-12,1	-12,1	-1,2
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-	-0,0	-	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0
Plustur	-0,1	-0,1	-	-0,1	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Øvrige Trafikselskaber	-0,0	-0,0	-	-0,0	-	-0,0	-0,0	-0,0	0,0
Indtægter Total	-16,7	-20,1	-	-21,3	-	-21,3	-21,3	-21,3	-1,2
Operatørudgifter									
Flextur	15,0	19,3	0,9	23,2	-	23,2	23,2	23,2	3,9
Flextur Ung	0,2	0,6	0,0	0,4	-	0,4	0,4	0,4	-0,2
Handicapkørsel	51,5	52,8	2,4	71,7	-	71,7	71,7	71,7	18,9
Kommunalkørsel	30,3	34,0	1,6	37,8	-	37,8	37,8	37,8	3,9
Plustur	0,5	0,5	0,0	0,7	-	0,7	0,7	0,7	0,2
Siddende patientbefordring	139,6	138,4	6,4	165,6	-	165,6	165,6	165,6	27,2
Øvrige Trafikselskaber	271,8	292,2	-	318,3	-	318,3	318,3	318,3	26,1
Operatørudgifter Total	508,8	537,9	11,3	617,8	-	617,8	617,8	617,8	79,9
Øvrige driftsudgifter									
Ekstraudgifter corona	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Øvrige driftsudgifter Total	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
NOP - Ny Optimeringsplatform									
NOP	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	4,0	4,0	-
NOP - Ny Optimeringsplatform Total	2,2	4,0	-	4,0	-	4,0	4,0	4,0	-
Resultat til byrdefordeling	496,8	521,8	11,3	600,5	-	600,5	600,5	600,5	78,7

LETBANEDRIFT

Budgettet vedrører kun Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Budgettet for letbanedrift er samlet på 224,3 mio. kr., hvilket er en stigning på 24,2 mio. kr. i forhold til budget 2022. Årsagen er primært øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Aarhus Kommune og Region Midtjylland har ønsket at Midttrafik i 2023 budgetterer med indtægtsfremgang på 4,0 mio. Tilsvarende er sket i budgetoverslagsår 2024 og 2025. I indtægtsbudgettet er samtidig indregnet en covid-19-effekt på -8 % i 2023, mens der ikke er indregnet corona-effekt i 2024 og øvrige overslagsår. Der er indregnet effekt af forventede takststigninger, svarende til 80 % af de forventede takststigninger på 4,9 %.

Operatørudgifter: Udgifter til køb af letbanetraffic er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2023. Budgettet for øvrige letbanerelaterede udgifter er aktivitetsbaseret. Udgifterne til letbanetraffic i budgetoverslagsårene 2024-26 er ligeledes baseret på forventninger fra Aarhus Letbane I/S.

Finansiering: Parternes bestillerbidrag er justeret efter den seneste p/l udmelding for Regional Udvikling. Staten har endnu ikke udmeldt tilskudsandel for kørsel på Grenaa-banen. Dette er derfor vurderet og vil blive reguleret i forbindelse med budgettets 2. behandling.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 2,7 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2022/2023.

Tabel 6. Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab				
Indtægter									
Passagerindtægter	-65,3	-83,0	-	-83,2	-7,2	-94,4	-98,4	-98,4	-0,2
Indtægter Total	-65,3	-83,0	-	-83,2	-7,2	-94,4	-98,4	-98,4	-0,2
Operatørudgifter									
Trafikkøb Aarhus Letbane	267,5	271,9	-	295,2	-	300,9	306,5	306,5	23,2
Operatørudgifter Total	267,5	271,9	-	295,2	-	300,9	306,5	306,5	23,2
Øvrige driftsudgifter									
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	7,5	4,1	-	5,2	-	5,2	5,2	5,2	1,1
Rejsekort - Drift	8,3	6,1	-	6,2	-	6,2	6,2	6,2	0,1
Øvrige driftsudgifter Total	15,8	10,2	-	11,4	-	11,4	11,4	11,4	1,2
Letbanesekretariat									
Letbanesekretariat	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	1,0	1,0	0,0
Letbanesekretariat Total	1,0	1,0	-	1,0	-	1,0	1,0	1,0	0,0
Resultat til bydefordeling	219,0	200,2	-	224,3	-7,2	218,9	220,5	220,4	24,2

De forventede indtægter udgør samlet 83,2 mio. kr. Der er indregnet mistede indtægter som følge af langtidseffekt af covid-19 på 8 %. Der er ikke givet tilsagn om statslig kompensation for indtægtstab relateret til covid-19, så det er ikke indarbejdet i budget 2023. I modsat retning er der budgetteret med et "traffiksprung" på 4 mio. kr. efter anmodning fra ejerne, og der er indregnet øgede indtægter som effekt af en forventet takststigning i januar 2023.

De samlede udgifter til køb af letbanetraffic udgør 295,2 mio. kr. og stiger samlet med 23,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2022. Budgettet baserer sig på det af Aarhus Letbane udarbejdede driftsbudget for 2023. Forskellen skyldes bl.a. en stigning i antal køreplantimer, optagelse af nye lån, ansættelse af nye medarbejdere samt øgede udgifter til kørestrøm.

Kontoen for øvrige letbanerelaterede udgifter er opskrevet med ca. 1,1 mio. kr. til 5,2 mio. kr. Kontoen dækker over udgifter som afholdes i Midttrafik i forbindelse med Letbanedrift. Det gælder f.eks. indsættelse af erstatningskørsel ved nedbrud m.m. Kontoen er opskrevet, da omfanget af administrative opgaver i Midttrafik – i særlig grad kundehenvendelser – overstiger den betaling parterne yder i tilskud til generel administration i Midttrafik.

Virksomheden af den nye indtægtsdelingsmodel er ikke indarbejdet på området. Når Midttrafik udarbejder endeligt regnskab for 2023 vil de budgetterede indtægter på Letbanen blive korrigeret i overensstemmelse med Midttrafiks model for indtægtsdelingen for 2023.

TOGDRIFT

Budgettet vedrører kun Region Midtjylland. Den samlede udgift er budgetteret til 65,4 mio. kr. hvilket er en stigning på 3,7 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes flere driftsudgifter til togdrift på 2,9 mio. kr., en justering i investeringstilskuddet til Midtjyske Jernbaner pga. nye prisfremskrivninger på 0,1 mio. kr. og færre indtægter på 0,6 mio. kr.

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Efter ønske fra Region Midtjylland er indtægter på Holstebro-Skjern i 2023 og budgetoverslagsårene 2024-26 budgetteret til 13,3 mio. kr., svarende til statens oplysninger om indtægtsniveauet ved overtagelsen af banen fremskrevet med en forventet effekt af takststigninger primo 2023. På Lemvigbanen er i budgetoverslagsår er de forventede indtægter ligeledes fremskrevet med effekt af takststigninger.

På begge områder er der indregnet en forventet langtidseffekt af covid-19 på 8 % i 2023. Det vides ikke på nuværende tidspunkt, om parterne vil blive kompenseret for den forventede indtægtsnedgang.

Operatørudgifter: Driftsudgifter til Lemvigbanen er fremskrevet jf. Trafikselskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks med 10,9 %. Driftsudgifter til Holstebro-Skjern er budgetteret efter aftale med Region Midtjylland. Regionens tilskud fra staten til drift af Holstebro-Skjern er ikke kendt på budgetlægningstidspunktet, og budgettet vil derfor blive reguleret i forbindelse med 2. behandling, når dette er kendt.

Tabel 7. Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	
Indtægter									
Holstebro-Skjern	-8,2	-12,8	-	-12,2	-1,1	-13,3	-13,3	-13,3	0,6
Lemvigbanen	-1,9	-2,1	-	-2,0	-0,2	-2,2	-2,2	-2,2	0,1
Indtægter Total	-10,1	-14,9	-	-14,3	-1,2	-15,5	-15,5	-15,5	0,6
Operatørudgifter									
Holstebro-Skjern	39,6	43,5	-	44,2	-	44,2	44,2	44,2	0,7
Lemvigbanen	19,0	20,3	-	22,5	-	22,5	22,5	22,5	2,2
Operatørudgifter Total	58,6	63,8	-	66,7	-	66,7	66,7	66,7	2,9
Øvrige driftsudgifter									
Reservepulje uforudsete udgifter	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Værnemidler Lemvigbanen	0,2	-0,1	-	-	-	-	-	-	0,1
Øvr. Udgifter Holstebro-Skjern	-	0,1	-	0,1	-	0,1	0,1	0,1	-
Øvr. Udgifter Lemvigbanen	-	0,7	-	0,6	-	0,6	0,6	0,6	-0,1
Øvrige driftsudgifter Total	4,2	0,7	-	0,7	-	0,7	0,7	0,7	-
Investeringsstilskud									
Investeringsstilskud	4,2	4,3	-	4,4	-	4,4	4,4	4,4	0,1
Tilskud kapitalomkostninger	-	7,8	-	7,8	-	7,8	7,8	7,8	-
Investeringsstilskud Total	4,2	12,1	-	12,2	-	12,2	12,2	12,2	0,1
Resultat til byrdefordeling	56,8	61,7	-	65,4	-1,2	64,1	64,1	64,1	3,7

Indtægterne på Lemvigbanen er vurderet til 2,0 mio. kr., og på Holstebro-Skjern til 12,2 mio. kr. Indtægterne er fremskrevet fra budget 2022 med en effekt på 80 % af den forventede takststigning på 4,9 % i januar 2023. Der er indregnet en langtidseffekt af covid-19 på -8 % på indtægterne. Dette beløb udgør for Lemvigbanen 0,2 mio. kr., og for Holstebro-Skjern 1,1 mio. kr. Da der ikke er givet tilsagn om statslig compensation for indtægtstab relateret til covid-19, er det ikke indarbejdet i budgettet.

I budgettet for 2023 modtager Midtjyske Jernbaner et driftstilskud på 22,5 mio. kr. til drift på Lemvigbanen. Det er en stigning i driftsudgiften på 2,2 mio. kr., hvilket kan henføres til en stigning på 10,9 % i det omkostningsindeks, der regulerer betalingen.

Der budgetteres med et driftstilskud på 44,2 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner for trafikken på Holstebro-Skjern. Beløbet er usikkert på budgetlægningstidspunkter, da Region Midtjylland ikke har modtaget oplysninger om den statslige kompensation for drift af banen. Beløbet må derfor forventes reguleret i forbindelse med 2. behandling af budgettet.

Herudover forventes øvrige togrelaterede udgifter afholdt i Midttrafik på 0,7 mio. kr.

Virkingen af den nye indtægtsdelingsmodel er ikke indarbejdet på området. Når Midttrafik udarbejder endeligt regnskab for 2023 vil de budgetterede indtægter på Letbanen blive korrigeret i overensstemmelse med Midttrafiks model for indtægtsdelingen for 2023.

Der budgetteres med et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på kr. 4,4 mio. kr. til reinvesterings i infrastrukturen på Lemvigbanen. Endvidere er der budgetteret med et investeringstilskud på 7,8 mio. kr., som vedrører regionens bevilling til udligning af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger, ved køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Sidstnævnte beløb kan reguleres, når endeligt overblik over finansiering af de nye tog er udarbejdet, og der er skabt overblik over udgifter til lade-infrastruktur.

ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Trafikselskabet: Trafikselskabet er administration af busdrift, letbanedrift og handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2023 er en fremskrivning af budget 2022 med 2,7 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2022/2023. Udgifter til administration af busdrift er hovedsageligt fordelt på baggrund af køreplantimer, mens udgifter til administration af letbanedrift er fordelt ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Udgifter til administration af handicapkørsel fordeles på baggrund af antal ture.

Budgettet for overslagsårene 2024-2026 svarer til budget 2023, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Administration af Flextrafik: Administrationsomkostninger er fremskrevet med KL's pris- og løn-skøn for 2022-2023 på 2,7 %. Administrationsbidraget på handicapkørsel er et fast beløb, som fordeles mellem bestillerne ud fra en nøglefordeling baseret på antal budgetterede ture. I 2023 er der samlet for alle bestillere budgetteret med 16,2 mio. kr. Ud over KL's pris- og lønskøn er der desuden tillagt 0,4 mio. kr. som følge af øget ressourceforbrug i administrationen. Administrationsbidraget på Flexbus, Flextur, Flextur Ung og Plustur er øget med 2 kr. per tur, mens det på kommunalkørsel og specialkørsel er øget med 1 kr. per tur. Administrationsbidraget øges på grund af øget ressourceforbrug i administrationen.

Budgettet for overslagsårene 2024-2026 svarer til budget 2023, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Billetkontrol: dækker over administration af og kontrol af rejsehjemmel i Aarhus bybusser, på Letbanen, i regionale og kommunale busser samt togstrækningerne ved Lemvig og Holstebro-Skjern.

Administrationen fremskrives med 2,7 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2022/2023 og fordeles ud for forventede antal kontroller. Der forventes en landsdækkende stigning i taksten fra kontrolafgifter i efteråret 2022, hvorfor taksten for kontrolafgifter er opjusteret med 33 % (1.000/500 for voksen/barn). Fordelingsnøglen til fordeling af kontrolafgifter ændres fra en nøgle baseret på antal kontroller til en nøgle baseret på antal afgifter i senest afsluttede regnskabsår.

Budgettet for overslagsårene 2024-2026 svarer til budget 2023, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Tjenestemandspensioner: Budgettet for tjenestemandspensioner er fremskrevet med KL's pris og lønskøn for 2022/2023 på 2,7 %. Den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % er indregnet i budgettet fra 2022 og udgør ca. 0,6 mio. kr. Derudover inddrives det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen i regnskabsårene 2023 til 2025 i 3 ens rater, der samlet udgør knap 13,0 mio. kr. Byrdefordelingen af hensættelsen på 20,3 % og det langfristede tilgodehavende er baseret på køreplantimer.

Budgettet for overslagsårene 2024-2025 svarer til budget 2023 mens overslaget for 2026 falder til 2,6 mio. kr., da det langfristede tilgodehavende afregnes i perioden 2023-2025.

Finansielle poster: Der budgetteres ikke med et resultat for Midttrafiks finansielle afkast, men i henhold til bestyrelsens beslutning, bliver resultatet af Midttrafiks finansielle afkast byrdefordelt.

Table 8. Øvrige fællesudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Administrative udgifter									
Busadministration	103,2	105,4	-	107,3	-	107,3	107,3	107,3	1,8
Handicapadministration	15,0	15,4	-	16,2	-	16,2	16,2	16,2	0,8
Letbaneadministration	3,9	4,5	-	4,9	-	4,9	4,9	4,9	0,4
Flextrafik - Administrationsomkostning	19,8	20,5	-	21,4	-	21,4	21,4	21,4	0,8
Administrative udgifter Total	141,9	145,9	-	149,8	-	149,8	149,8	149,8	3,9
Billetkontrol									
Administration	27,6	13,7	-	14,5	-	14,5	14,5	14,5	0,8
Kontrolafgifter	-12,5	-11,2	-	-14,8	-	-14,8	-14,8	-14,8	-3,6
Tab på debitorer	5,8	5,8	-	2,3	-	2,3	2,3	2,3	-3,5
Billetkontrol Total	20,9	8,3	-	2,0	-	2,0	2,0	2,0	-6,3
Finansielle poster									
Finansielt afkast	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Finansielle poster Total	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Tjenestemandspension									
Tjenestemandspension	1,8	2,5	-	6,9	-	6,9	6,9	2,6	4,4
Tjenestemandspension Total	1,8	2,5	-	6,9	-	6,9	6,9	2,6	4,4
Resultat til byrdefordeling	169,3	156,7	-	158,6	-	158,6	158,6	154,3	1,9

Trafikselskabet

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til administration af bus- og togdrift, letbanedrift samt handicapkørsel. Udgangspunktet for budget 2023 har været en fremskrivning af budget 2022 med 2,7 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks.

Beløb i mio. kr.	Bus & tog	Letbanen	Handicap	I alt
Budget 2022	105,4	4,5	15,4	125,3
Ombygning Aarhus Rbst. afsluttet	-1,3			-1,3
P/L - 2,7 %	2,8	0,1	0,4	3,3
Budget 2023 inden tillæg	106,9	4,6	15,8	127,4
Ekstra 2/3 årsværk - handicap			0,4	0,4
Opgørelse ombygning Aarhus Rbst.	0,2			0,2
Feriepenge ny ferielov	0,3			0,3
Rabatruter rejsekort - Skanderborg	0,1			0,1
Opskrivning af Letbanens køreplantimer	-0,3	0,3		-
Tillæg 2023 i alt	0,3	0,3	0,4	1,0
Budget 2023	107,3	4,9	16,2	128,4

Trafikselskabet har i 2023 et samlet budget på 128,4 mio. kr., hvilket er en stigning på ca. 3,1 mio. kr. sammenholdt med budget 2022. Budgettet kan inddeles i to, hvor 112,2 mio. kr. vedrører letbane-, tog- og busadministration og 16,2 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og Region Midtjylland bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for bus- og togdrift samt antal ture for handicapkørsel. I budget 2023 er der, i forhold til budget 2022, en samlet nedgang på ca. 11.000 køreplantimer. Herudover er der en stigning i køreplantimer på Aarhus Letbane på ca. 5.000 køreplantimer, samt 5.500 køreplantimer i efteråret 2021 til Region Midtjylland. Sammenlagt betyder det en mindre ændring af de samlede køreplantimer, og budgettet ændres derfor ikke.

Den samlede stigning i budgettet på 3,1 mio. kr. består hovedsageligt af P/L-regulering på 3,3 mio. kr.

Herudover er budgettet nedskrevet med 1,3 mio. kr. som i B2022 dækkede udgifter til ombygning på Aarhus Rutebilstation. Ombygningen blev færdiggjort i 2021 og budgettet opskrives med 0,2

mio. kr. til dækning af udgifter forbundet med slutopgørelsen. Disse udgifter bliver fordelt mellem Aarhus Kommune og regionen.

Budgettet for 2023 er endvidere opskrevet med 0,3 mio. kr. til dækning af indefrosne feriepenge jf. den nye ferielov.

Skanderborg Kommune har indgået aftale med Midttrafik om levering af rabatruter til rejseplanen. Dermed bliver kommunens budget opskrevet med 0,1 mio. kr.

Budgettet til Aarhus Letbane er steget med 0,4 mio. kr. Dette skyldes opskrivning af ca. 5.000 køreplantimer. Efter P/L-reguleringen på 0,1 mio. kr. er budgettet reduceret med 0,3 mio. kr. på bus og tog. Dermed opskrives det samlede budget ikke.

Handicapadministration er steget med 0,8 mio. kr., hvoraf 0,4 skyldes P/L-regulering. Herudover er budgettet opskrevet med 0,4 mio. kr. hvilket skyldes 2/3 af et nyt årsværk pga. digitalisering af Flextrafik, herunder de ekstraopgaver, der er fulgt med månedlig fakturering af Flextur og handicapkunder, bl.a. er der ansat en medarbejder til at svare på regningssspørgsmål vedr betalingservice og fakturering samt efterfølgende arbejde når det sendes til Gældsstyrelsen.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på udgiftsområder:

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	BF2023	B23/B22 Afvigelse
Busadministration				
Løn og personale	59,4	58,2	59,3	1,2
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	19,7	35,2	35,9	0,7
IT-anskaffelser	1,3	2,0	2,1	0,0
Drift og vedligehold af IT, servere	13,5	15,0	15,3	0,3
Husleje og Rengøring	11,0	8,7	8,9	0,2
Huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-13,3	-9,1	-9,3	-0,2
Nye projekter i 2021	2,7	-	-	-
Busadministration i alt	94,3	110,0	112,2	2,2
Handicapadministration				
Løn og personale	7,1	7,3	7,7	0,4
Materiale- og aktivitetsudgifter	7,9	8,1	8,5	0,4
Handicapadministration i alt	15,0	15,4	16,2	0,8
Primæradministration i alt	109,3	125,3	128,4	3,1

Flextrafikadministration

Administrationsbidraget på Flexbus, Flextur, Flextur UNG og Plustur er øget med 2 kr. per tur, mens kommunalkørsel og specialkørsel med børn er øget med 1 kr., Den siddende patientbefordring er tillagt 0,5 kr. per tur. Dertil kommer KL's pris- og løn-skøn for 2022-2023 på 2,7 %. Administrationsbidraget på handicapkørsel er ligeledes steget med 0,4 mio. kr. Årsagen til det øgede bidrag skyldes flere opgaver som følge af øget selvbetjening hos kunderne, herunder ekstraopgaver med og afledt af månedlig fakturering af Flextur og handicapkunder, frem for kontantbetaling i vognene. Desuden er den gennemsnitlige samtaletid med kunder øget væsentligt i forbindelse med "Ny Selvbetjening".

Billetkontrol

Budget 2023 består af administrationsudgifter og rykkergebyr på samlet 14,5 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 14,8 mio. kr. og en forventning til omfanget af ubetalte kontrolafgifter på netto 2,3 mio. kr., hvor beløbet for ubetalte kontrolafgifter forventes at blive reduceret i takt med den stigende inddrivelse fra SKAT. Samlet er budgettet for 2023 på 2 mio. kr., hvilket udgør et fald på ca. 6,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2022.

Budgettet for administration af billetkontrol stiger samlet 0,8 mio. kr. Det består dels af fremskrivning med PL på 2,7 %. Derudover så er der lagt en forventet udgift ind på 0,4 mio. kr. ifm. øget kontrol på rute 200.

Der er lavet en række ændringer i forventede antal kontroller, hvilket påvirker fordelingsnøglerne for administrationen. Det er særligt Region Midtjylland, der får flere kontroller som følge af ekstra kontrol på rute 200.

Indtægtsbudgettet fra kontrolafgifter er opskrevet med 3,6 mio. kr. som følge af indregning af en helårseffekt for takststigningen på 33 % (1.000/500 for voksen/barn) med forudsætning om at snydeadfærden som følge af denne stigning ikke påvirkes nævneværdigt. Det skal bemærkes, at fordelingsnøglen for fordeling af kontrolafgifter ændres fra 2023, så nøglen i stedet for antal kontroller baseres på antal udstedte afgifter i det seneste afsluttede regnskabsår, da det giver en mere retvisende fordeling af indtægterne.

Estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret som følge af den seneste udvikling på inddrivelsesområdet. *Onboarding* til Gældsstyrelsen blev gennemført i efteråret 2021, og der ses markant flere inddrivelser end tidligere. 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 i 2023 forventes at beløbe sig til 17,9 mio. kr., hvilket giver en netto tab på debitorer på 2,3 mio. kr.

Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast.

Tjenestemandspensioner

Budgetforslaget for tjenestemandspensioner i 2023 er på 6,9 mio. kr. og består foruden de årlige udgifter til tjenestemænd (ca. 2 mio. kr.) af den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % (ca. 0,6 mio. kr.) samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende (ca. 4,3 mio. kr.), som afregnes i perioden 2023-2025.

LIKVIDITET

Midttrafiks likviditet har fra begyndelsen af 2022 været under pres på grund af stigende brændstofpriser, og vil fortsat være i fokus som grundlag for buget 2023. Det vil på nuværende tidspunkt være behæftet med stor usikkerhed at lave et forecast på dagligt cashflow i 2023.

Midttrafiks cashflow følger et stabilt mønster idet der modtages acotobetalinge fra bestillerne forud for den aktuelle måned, og der betales tog og letbane på månedens første bankdag samt

betales vognmænd medio hver måned. Dette mønster er stabilt og administrativt enkelt i det omfang betalingerne er på et tilsvarende stabilt niveau.

På grund af den stigende inflation og de varslede rentestigninger forventes markedsrenten at ramme 0 med udgangen af fjerde kvartal 2022, og i bedste fald udløse en positiv indlånsrente i foråret 2023. Det er primo juni 2022 ikke muligt at afgøre hvordan denne tilbagevenden til normale tilstande på pengemarkedet vil forløbe, ligesom det ikke er muligt at forudsige udviklingen i inflationen, og betydningen heraf. Endelig kan der heller ikke forudsiges noget om prisniveau på brændstof.

Administrationen forventer derfor fortsat at skulle håndtere en række usikkerhedsfaktorer relateret til budget, likviditet og dagligt cashflow, og dermed kan det i 2023 blive aktuelt at gøre brug af eksempelvis en kvartalsvis, men asymmetrisk, opkrævning af budgettet efter en 30-30-20-20 model samt udnyttelse af optionen på ekstraopkrævning indeksrelaterede merudgifter.



midttrafik

24. JUNI 2022

BUDGETFORSLAG 2023

BILAG 2 - BYRDEFORDELING PR. OMRÅDE

INDHOLD

Byrdefordeling – Ejerkredsen	2
Byrdefordeling – Busdrift Indtægter	2
Byrdefordeling – Busdrift Operatørudgifter	3
Byrdefordeling – Busdrift Øvrige	4
Byrdefordeling – Flextrafik	4
Byrdefordeling – Letbanen	5
Byrdefordeling – Togdrift	6
Byrdefordeling – Øvrige fællesudgifter	6
Datadreven indtægtsdelingsmodel	6

BYRDEFORDELING – EJERKREDSSEN

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over Byrdefordelingen for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 1. Byrdefordeling

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	
Favrskov	27,7	26,5	1,1	30,7	-0,2	30,2	30,2	30,2	4,3
Hedensted	8,9	8,3	0,6	11,6	-0,3	10,8	10,8	10,8	3,2
Herning	52,4	50,1	2,2	56,5	-0,9	56,6	56,6	56,4	6,3
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,3	-0,3	21,5	21,5	21,4	1,3
Horsens	59,3	57,2	2,5	68,2	-1,4	68,4	68,4	68,3	11,0
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	19,5	-0,0	19,5	19,5	19,5	2,6
Lemvig	10,5	10,6	0,5	12,6	-	12,6	12,6	12,6	2,0
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	34,7	-0,2	34,7	34,7	34,6	4,6
Odder	10,2	9,7	0,4	11,2	-0,2	10,3	10,3	10,3	1,5
Randers	92,7	85,3	10,7	108,0	-2,1	107,4	107,4	107,1	22,7
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	31,8	-0,3	32,4	32,4	32,3	5,5
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	64,2	-1,6	62,5	62,5	62,4	16,8
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	33,8	-0,6	32,9	32,9	32,8	5,1
Skive	38,1	37,0	1,5	41,9	-0,6	40,4	40,4	40,3	4,9
Struer	6,0	5,7	0,2	6,7	-0,1	6,2	6,2	6,1	1,1
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	31,1	-0,4	30,9	30,9	30,9	7,0
Viborg	47,8	44,7	2,1	52,7	-1,3	51,6	51,6	51,5	8,0
Aarhus	429,9	338,7	17,7	378,3	-24,7	385,1	385,9	384,6	39,6
Region Midtjylland	673,4	577,6	33,4	680,3	-25,3	652,9	653,7	651,9	102,7
Staten	39,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafikskelskaber og øvrige	272,3	292,8	-	318,9	-	318,9	318,9	318,9	26,1
Byrdefordeling	1.972,8	1.737,9	87,8	2.014,2	-60,2	1.985,7	1.987,3	1.982,9	276,3

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT INDTÆGTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Busindtægter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 2. Byrdefordeling - Busdrift - Indtægter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	
Favrskov	-1,0	-2,5	-	-2,7	-0,2	-3,2	-3,2	-3,2	-0,2
Hedensted	-2,2	-3,2	-	-2,8	-0,3	-3,6	-3,6	-3,6	0,4
Herning	-9,0	-12,7	-	-11,1	-0,9	-11,0	-11,0	-11,0	1,6
Holstebro	-3,9	-4,6	-	-3,5	-0,3	-3,2	-3,2	-3,2	1,1
Horsens	-14,3	-19,6	-	-17,1	-1,4	-16,9	-16,9	-16,9	2,4
Ikast-Brande	-0,0	-0,1	-	-0,1	-0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,0
Lemvig	-0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Norddjurs	-1,7	-2,6	-	-2,1	-0,2	-2,1	-2,1	-2,1	0,5
Odder	-1,1	-2,1	-	-1,7	-0,2	-2,6	-2,6	-2,6	0,4
Randers	-21,0	-29,7	-	-25,9	-2,1	-26,5	-26,5	-26,5	3,8
Ringkøbing-Skjern	-2,9	-4,5	-	-3,7	-0,3	-3,1	-3,1	-3,1	0,8
Silkeborg	-15,2	-21,5	-	-19,1	-1,6	-20,8	-20,8	-20,8	2,4
Skanderborg	-4,2	-7,5	-	-6,7	-0,6	-7,6	-7,6	-7,6	0,9
Skive	-5,5	-7,9	-	-6,7	-0,6	-8,2	-8,2	-8,2	1,2
Struer	-0,7	-1,0	-	-0,4	-0,1	-0,9	-0,9	-0,9	0,6
Syddjurs	-4,0	-5,5	-	-4,0	-0,4	-4,2	-4,2	-4,2	1,5
Viborg	-12,2	-16,4	-	-14,8	-1,3	-15,9	-15,9	-15,9	1,6
Aarhus	-186,0	-260,4	-	-265,5	-21,1	-286,1	-286,1	-286,1	-5,2
Region Midtjylland	-174,9	-259,2	-	-260,1	-20,5	-283,5	-283,5	-283,5	-0,9
Tilskudsbehov	-459,8	-660,8	-	-648,0	-51,8	-699,8	-699,8	-699,8	12,8

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT OPERATØRUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Operatørudgifter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 3. Byrdefordeling - Busdrift - Operatørudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	16,0	17,2	0,6	18,7	-	18,7	18,7	18,7	1,5
Hedensted	7,6	8,0	0,4	8,6	-	8,6	8,6	8,6	0,7
Herning	53,7	54,5	2,1	58,7	-	58,7	58,7	58,7	4,1
Holstebro	19,3	18,7	0,4	17,8	-	17,8	17,8	17,8	-1,0
Horsens	61,2	63,2	2,2	69,1	-	69,1	69,1	69,1	6,0
Ikast-Brande	14,6	14,9	0,7	16,5	-	16,5	16,5	16,5	1,6
Lemvig	8,4	8,6	0,4	9,5	-	9,5	9,5	9,5	0,9
Norddjurs	24,5	25,9	1,2	28,1	-	28,1	28,1	28,1	2,2
Odder	9,7	9,3	0,4	9,7	-	9,7	9,7	9,7	0,4
Randers	95,2	95,1	10,4	111,6	-	111,6	111,6	111,6	16,5
Ringkøbing-Skjern	25,5	26,2	2,3	30,7	-	30,7	30,7	30,7	4,4
Silkeborg	56,1	54,8	6,8	67,4	-	67,4	67,4	67,4	12,6
Skanderborg	29,9	30,0	1,3	31,8	-	31,8	31,8	31,8	1,8
Skive	29,5	29,8	0,9	32,1	-	32,1	32,1	32,1	2,3
Struer	5,2	5,3	0,2	5,1	-	5,1	5,1	5,1	-0,3
Syddjurs	22,0	22,8	0,8	25,2	-	25,2	25,2	25,2	2,4
Viborg	52,4	53,9	1,9	57,3	-	57,3	57,3	57,3	3,4
Aarhus	433,1	415,6	16,6	449,7	-	479,7	479,7	479,7	34,1
Region Midtjylland	432,3	421,5	27,0	488,2	-	488,2	488,2	488,2	66,7
Staten	12,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	1.408,4	1.375,3	76,5	1.535,7	-	1.565,7	1.565,7	1.565,7	160,3

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Tabel 3.1 Køreplantimer Busdrift

	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	21.736	21.997	-	22.105	-	22.105	22.105	22.105	108
Hedensted	10.281	10.321	-	10.055	-	10.055	10.055	10.055	267
Herning	68.371	68.293	-	67.870	-	67.870	67.870	67.870	423
Holstebro	28.983	28.965	-	25.236	-	25.236	25.236	25.236	3.729
Horsens	82.991	83.162	-	83.162	-	83.162	83.162	83.162	0
Ikast-Brande	21.104	21.359	-	20.857	-	20.857	20.857	20.857	501
Lemvig	10.099	10.234	-	10.187	-	10.187	10.187	10.187	46
Norddjurs	29.587	29.372	-	29.997	-	29.997	29.997	29.997	624
Odder	10.199	10.063	-	9.848	-	9.848	9.848	9.848	216
Randers	122.876	123.026	-	121.499	-	121.499	121.499	121.499	1.527
Ringkøbing-Skjern	31.721	31.520	-	31.825	-	31.825	31.825	31.825	304
Silkeborg	79.525	77.349	-	77.080	-	77.080	77.080	77.080	269
Skanderborg	32.704	31.501	-	28.479	-	28.479	28.479	28.479	3.022
Skive	39.619	39.644	-	39.911	-	39.911	39.911	39.911	267
Struer	9.128	8.971	-	7.980	-	7.980	7.980	7.980	992
Syddjurs	27.888	27.973	-	28.013	-	28.013	28.013	28.013	39
Viborg	75.968	75.772	-	74.496	-	74.496	74.496	74.496	1.276
Aarhus	544.916	545.258	-	546.234	-	546.234	546.234	546.234	977
Region Midtjylland	606.774	602.428	-	601.469	-	569.212	569.212	569.212	960
Køreplantimer	1.854.470	1.847.211	-	1.836.303	-	1.804.046	1.804.046	1.804.046	10.908

BYRDEFORDELING – BUSDRIFT ØVRIGE

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige driftsudgifter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 4. Byrdefordeling - Busdrift - Øvrige driftsudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	0,3	0,2	-	0,3	-	0,3	0,3	0,3	0,1
Hedensted	0,5	0,4	-	0,4	-	0,4	0,4	0,4	-0,0
Herning	1,6	1,9	-	1,7	-	1,7	1,7	1,7	-0,1
Holstebro	1,0	0,9	-	0,9	-	0,9	0,9	0,9	-0,0
Horsens	2,0	2,5	-	2,2	-	2,2	2,2	2,2	-0,3
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	-0,0
Norddjurs	0,2	0,3	-	0,4	-	0,4	0,4	0,4	0,0
Odder	-0,7	0,2	-	0,2	-	0,2	0,2	0,2	-0,0
Randers	4,1	4,7	-	4,4	-	4,4	4,4	4,4	-0,2
Ringkøbing-Skjern	1,2	0,8	-	0,7	-	0,7	0,7	0,7	-0,0
Silkeborg	2,4	2,6	-	2,4	-	2,4	2,4	2,4	-0,2
Skanderborg	0,8	0,7	-	0,7	-	0,7	0,7	0,7	-0,0
Skive	1,4	1,2	-	1,2	-	1,2	1,2	1,2	0,0
Struer	0,3	0,2	-	0,1	-	0,1	0,1	0,1	-0,1
Syddjurs	0,6	0,7	-	0,7	-	0,7	0,7	0,7	-0,0
Viborg	3,5	3,1	-	3,3	-	3,3	3,3	3,3	0,2
Aarhus	29,1	31,9	-	29,1	-	29,1	29,1	29,1	-2,9
Region Midtjylland	27,7	30,6	-	28,9	-	28,9	28,9	28,9	-1,7
Staten	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	82,2	83,1	-	77,7	-	77,7	77,7	77,7	-5,3

BYRDEFORDELING – FLEXTRAFIK

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Flextrafik for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 5. Byrdefordeling - Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	10,3	9,5	0,5	12,1	-	12,1	12,1	12,1	2,6
Hedensted	3,0	2,9	0,2	4,6	-	4,6	4,6	4,6	1,6
Herning	2,0	2,2	0,1	2,8	-	2,8	2,8	2,8	0,6
Holstebro	2,7	2,7	0,1	3,6	-	3,6	3,6	3,6	0,8
Horsens	5,0	5,5	0,3	7,4	-	7,4	7,4	7,4	1,9
Ikast-Brande	1,1	1,2	0,1	1,6	-	1,6	1,6	1,6	0,5
Lemvig	1,4	1,4	0,1	2,3	-	2,3	2,3	2,3	0,9
Norddjurs	3,8	5,0	0,3	6,3	-	6,3	6,3	6,3	1,3
Odder	1,0	1,0	0,1	1,7	-	1,7	1,7	1,7	0,7
Randers	6,5	7,2	0,3	9,2	-	9,2	9,2	9,2	2,0
Ringkøbing-Skjern	2,3	3,3	0,2	3,5	-	3,5	3,5	3,5	0,2
Silkeborg	5,0	5,4	0,3	7,1	-	7,1	7,1	7,1	1,7
Skanderborg	3,1	3,1	0,2	4,7	-	4,7	4,7	4,7	1,6
Skive	9,9	11,0	0,5	12,2	-	12,2	12,2	12,2	1,1
Struer	0,8	0,8	0,1	1,1	-	1,1	1,1	1,1	0,3
Syddjurs	3,9	4,5	0,3	6,5	-	6,5	6,5	6,5	2,0
Viborg	3,4	3,1	0,2	4,5	-	4,5	4,5	4,5	1,4
Aarhus	16,6	19,5	1,1	23,6	-	23,6	23,6	23,6	4,0
Region Midtjylland	140,6	140,4	6,4	167,5	-	167,5	167,5	167,5	27,2
Staten	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafikskelskaber og øvrige	271,8	292,1	-	318,3	-	318,3	318,3	318,3	26,1
Tilskudsbehov	496,8	521,8	11,3	600,5	-	600,5	600,5	600,5	78,7

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.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	55.593	58.870	-	64.250	-	50.350	50.350	50.350	5.380
Hedensted	20.436	24.100	-	27.700	-	8.400	8.400	8.400	3.600
Herning	7.255	9.600	-	8.600	-	8.600	8.600	8.600	1.000
Holstebro	14.686	18.200	-	16.500	-	14.700	14.700	14.700	1.700
Horsens	32.011	40.600	-	40.300	-	32.000	32.000	32.000	300
Ikast-Brande	7.457	8.900	-	9.200	-	4.400	4.400	4.400	300
Lemvig	7.643	8.900	-	10.300	-	3.200	3.200	3.200	1.400
Norddjurs	26.126	40.360	-	34.500	-	18.800	18.800	18.800	5.860
Odder	5.499	6.300	-	7.300	-	5.400	5.400	5.400	1.000
Randers	36.405	43.100	-	47.500	-	37.600	37.600	37.600	4.400
Ringkøbing-Skjern	15.214	23.100	-	17.600	-	6.300	6.300	6.300	5.500
Silkeborg	32.712	39.800	-	39.200	-	30.100	30.100	30.100	600
Skanderborg	25.449	30.400	-	33.600	-	9.600	9.600	9.600	3.200
Skive	52.930	68.900	-	66.600	-	65.200	65.200	65.200	2.300
Struer	4.846	5.800	-	5.300	-	3.000	3.000	3.000	500
Syddjurs	24.440	31.100	-	31.700	-	13.100	13.100	13.100	600
Viborg	16.652	18.500	-	19.200	-	16.200	16.200	16.200	700
Aarhus	102.302	126.500	-	127.400	-	117.600	117.600	117.600	900
Region Midtjylland	414.523	440.000	-	440.000	-	440.000	440.000	440.000	-
Trafikelskaber og øvrige	1.148.169	1.897.000	-	1.373.000	-	1.373.000	1.373.000	1.373.000	524.000
Antal ture	2.050.348	2.940.030	-	2.419.750	-	2.257.550	2.257.550	2.257.550	- 520.280

Nedenstående tabel angiver betalingsplanen for NOP:

Tabel 5.2 Betalingsplan NOP 2020-2029

Beløb i mio. kr.	2020*	2021*	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	I alt
Favrskov	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9
Hedensted	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9
Herning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Holstebro	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7
Horsens	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,7
Ikast-Brande	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Lemvig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Norddjurs	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,7
Odder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Randers	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,3
Ringkøbing-Skjern	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,8
Samsø	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,5
Skanderborg	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0
Skive	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,1
Struer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Syddjurs	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,2
Viborg	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7
Aarhus	0,2	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	4,6
Region Midt	0,7	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	17,9
I alt	1,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,9	37,3

* er afregnet

BYRDEFORDELING – LETBANEN

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Letbanen for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 6. Byrdefordeling - Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%		BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab					
Favrskov	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norddjurs	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Odder	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skanderborg	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Syddjurs	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Aarhus	92,4	83,9	-	95,7	-3,6	93,1	93,9	93,8	93,8	11,8
Region Midtjylland	124,1	115,9	-	128,3	-3,6	125,5	126,3	126,3	126,3	12,3
Staten	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	219,0	200,2	-	224,3	-7,2	218,9	220,5	220,4	220,4	24,2

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Tabel 6.1 Køreplantimer Letbanen

	R2021	B2022 inkl. komp.	BF 2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Aarhus	39.019	39.019	39.019	39.019	39.019	39.019	-
Region Midtjylland	39.019	39.019	39.019	39.019	39.019	39.019	-
Køreplantimer	78.038	78.038	78.038	78.038	78.038	78.038	-

BYRDEFORDELING – TOGDRIFT

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen for Tog for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 7. Byrdefordeling - Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	
Region Midtjylland	56,6	61,7	-	65,4	-1,2	64,1	64,1	64,1	3,7
Staten	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Tilskudsbehov	56,8	61,7	-	65,4	-1,2	64,1	64,1	64,1	3,7

Nedenstående tabel angiver fordeling af køreplantimer på bestillerniveau:

Tabel 7.1 Køreplantimer Togdrift

	R2021	B2022 inkl. komp.	BF 2023	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Region Midtjylland	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	-
Køreplantimer	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	17.526	-

BYRDEFORDELING – ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Nedenstående tabel angiver Byrdefordelingen af Øvrige fællesudgifter for budget 2023 samt overslagsår:

Tabel 8. Byrdefordeling - Øvrige fællesudgifter

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse
Favrskov	2,0	2,1	-	2,3	-	2,3	2,3	2,3	0,2
Hedensted	1,6	1,7	-	1,9	-	1,9	1,9	1,9	0,3
Herning	4,2	4,2	-	4,4	-	4,4	4,4	4,2	0,2
Holstebro	2,5	2,6	-	2,5	-	2,5	2,5	2,4	-0,1
Horsens	6,4	6,6	-	7,0	-	7,0	7,0	6,9	0,4
Norddjurs	2,6	2,5	-	2,6	-	2,6	2,6	2,5	0,1
Odder	1,2	1,2	-	1,3	-	1,3	1,3	1,3	0,1
Randers	8,5	8,8	-	9,4	-	9,4	9,4	9,2	0,7
Ringkøbing-Skjern	2,5	2,4	-	2,5	-	2,5	2,5	2,4	0,1
Silkeborg	6,4	6,2	-	6,5	-	6,5	6,5	6,4	0,2
Skanderborg	2,9	2,9	-	3,3	-	3,3	3,3	3,3	0,4
Skive	3,6	3,6	-	3,9	-	3,9	3,9	3,8	0,3
Struer	0,8	0,8	-	0,8	-	0,8	0,8	0,8	-0,0
Syddjurs	2,4	2,4	-	2,7	-	2,7	2,7	2,7	0,3
Viborg	5,6	5,6	-	5,9	-	5,9	5,9	5,8	0,3
Aarhus	44,8	48,2	-	45,8	-	45,8	45,8	44,5	-2,4
Region Midtjylland	52,6	52,4	-	53,0	-	53,0	53,0	51,3	0,6
Staten	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Ikast-Brande	1,4	1,4	-	1,5	-	1,5	1,5	1,4	0,1
Lemvig	0,6	0,6	-	0,8	-	0,8	0,8	0,7	0,1
Trafiksekskaber og øvrige	0,6	0,6	-	0,6	-	0,6	0,6	0,6	-0,0
Tilskudsbehov	169,3	156,7	-	158,6	-	158,6	158,6	154,3	1,9

DATADREVEN INDTÆGTSDELINGSMODEL

Der er den seneste håndfuld år sket en række forandringer i forhold til billetter, takstsystem og udbud af den kollektive trafik i Midttrafik, hvor navnlig indførelsen af rejsekort og Midttrafik app kan fremhæves. Udviklingen er sket hurtigt, og langt størstedelen af billetsalget foregår i dag digitalt.

Hele denne forandring har skabt både nye og væsentligt bedre muligheder for at beregne indtægtsdelingen mellem bestillerne i Midttrafik på. Således indeholder data fra brug af rejsekort og muligheden for opslag på Rejseplanen, nye og mere detaljerede oplysninger, om dels hvordan der rejses, og dels hvilke muligheder, der er for at rejse mellem A og B

Dette har resulteret i en ny datadrevet indtægtsdelingsmodel, som adskilte sig markant fra den tidligere praksis. Grundstenene i den nye model er således viden om den enkelte rejse, viden om rejsemønstre for passagerer, der benytter Rejsekort Classic (blåt design) og endelig den elektroniske køreplan i form af Rejseplanen. Den information og viden benyttes til at fordele indtægter fra billettyper, hvor kendskabet til den faktiske rejse er mere sparsomt, som f.eks. på pendlerkort, skolekort og UU-kort (Ungdomskort).

Det blev besluttet, at modellen skulle indføres gradvist, hvor sidste års resultat stadig skulle spille en rolle de første par år. Resultatet heraf blev, at modellen skulle indføres i 2022 med 50 % indtægtsdeling baseret på den nye datadrevne indtægtsdelingsmodel og 50 % baseret på regnskabet fra 2021. Dette skal i 2023 så intensiveres til 75 % datadrevne indtægtsdelingsmodel og 25 % baseret på regnskabet fra 2022. Fra 2024 og frem, skal indtægtsdelingen være 100 % datadrevet.

Med adgang til nye data om, hvor og hvornår billetter og kort er benyttet, vil der opnås mulighed for en mere præcis fordeling af indtægterne, hvilket vil blive reflekteret i form af, at fordelingsnøglen ændrer sig fra år til år, idet den datadrevne indtægtsdelingsmodel er baseret på forrige års rejseaktivitet.

Nedenstående tabel viser, hvordan den datadrevne fordelingsnøgle har ændret sig siden den første testkørsel på data fra regnskab 2019, til fordelingsnøglen som er blevet anvendt til budgetforslag 2023.

	Oprindelig indtægtsdeling 2019		Indtægtsdeling B22		Indtægtsdeling B23		Forskel på B22 ift. B23 fordeling	
	Indtægter	Andel	Indtægter	Andel	Indtægter	Andel	Indtægter	Andel
100% datadrevet								
Favrskov	3.718.000	0,57%	3.575.000	0,55%	3.172.000	0,49%	403.000	-0,06%
Hedensted	2.186.000	0,34%	3.206.000	0,50%	2.772.000	0,43%	434.000	-0,07%
Herning	10.513.000	1,62%	11.330.000	1,75%	10.227.000	1,58%	1.103.000	-0,17%
Holstebro	3.180.000	0,49%	3.543.000	0,55%	2.902.000	0,45%	641.000	-0,10%
Horsens	16.214.000	2,50%	17.484.000	2,70%	15.812.000	2,44%	1.672.000	-0,26%
Ikast-Brande	53.000	0,01%	77.000	0,01%	124.000	0,02%	47.000	0,01%
Lemvig	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
Norddjurs	2.873.000	0,44%	2.689.000	0,42%	1.950.000	0,30%	739.000	-0,11%
Odder	1.784.000	0,28%	2.625.000	0,41%	1.893.000	0,29%	732.000	-0,11%
Randers	25.727.000	3,97%	27.795.000	4,29%	24.303.000	3,75%	3.492.000	-0,54%
Ringkøbing-Skjern	3.931.000	0,61%	4.305.000	0,66%	3.489.000	0,54%	816.000	-0,13%
Silkeborg	18.193.000	2,81%	20.155.000	3,11%	18.450.000	2,85%	1.705.000	-0,26%
Skanderborg	7.724.000	1,19%	8.941.000	1,38%	7.069.000	1,09%	1.872.000	-0,29%
Skive	6.411.000	0,99%	8.094.000	1,25%	6.684.000	1,03%	1.410.000	-0,22%
Struer	672.000	0,10%	464.000	0,07%	372.000	0,06%	92.000	-0,01%
Syddjurs	4.775.000	0,74%	5.179.000	0,80%	3.577.000	0,55%	1.602.000	-0,25%
Viborg	13.262.000	2,05%	15.168.000	2,34%	14.205.000	2,19%	963.000	-0,15%
Aarhus	238.003.000	36,76%	248.468.000	38,37%	263.663.000	40,72%	15.195.000	2,35%
Region Midt	288.282.000	44,52%	264.403.000	40,83%	266.836.000	41,21%	2.433.000	0,38%
I alt	647.500.000	100,00%	647.500.000	100,00%	647.500.000	100,00%	-	0,00%

Illustrering af udviklingen i den rent datadrevne fordelingsnøgle, uden %-andel fra forrige års regnskab

- Indtægtsdeling 2019 er baseret på regnskabstal fra 2019
- Indtægtsdeling B22 er baseret på rejseaktivitet i 2020
- Indtægtsdeling B23 er baseret på rejseaktivitet med henholdsvis 67 % 3. og 4. kvartal 2021, 33 % 1. kvartal 2022

Kigger man på udviklingen fra den rent datadrevne indtægtsdelingsmodel ifm. budget 2022 til den ifm. budget 2023, altså uden andelen fra forrige års regnskab, er der en entydig udvikling. Alle bestillere, på nær Aarhus, Ikast-Brande og regionen, står til at få en mindre andel af indtægtsdelingen i budget 2023.

For at gøre det mere sammenlignenet, er de respektive fordelingsnøgler appliceret på budgettet fra 2023 (647.500.000 kr.). Her fremgår det, at selvom det kun er 2,73 %-point som har ændret sig i indtægtsdelingen fra budget 2022 til budgetforslag 2023, betyder det alligevel en forskel på op til 17,7 mio. kr. for, hvor meget de enkelte bestillere modtager fra indtægtsdelingen. Aarhus Kommune står i høj grad til at drage nytte heraf, mens det går lidt dårligere for de øvrige bybuskommuner.

Denne udvikling flugter meget vel med essensen af Midttrafiks Trafikplan 2019 – 2022, hvori det beskrives, hvordan den kollektive trafik er under forandring. Der ses bl.a. i stigende grad en tendens til centralisering i storbyer som Aarhus, herunder flere kunder, og hvor der i de mere spredt bebyggede områder, bliver færre indbyggere og efterspørgslen på bustrafik er faldende. Dette er en udvikling, som Midttrafik følger meget tæt, for hele tiden at kunne adressere alle niveauer gennem temaer som et strategisk hovednet, fleksibel kørsel i landdistrikterne, bybuskørsel og fremkommelighed.



midttrafik

24. JUNI 2022

BUDGETFORSLAG 2023

BILAG 3 - OPSUMMERING PR. BESTILLER

INDHOLD

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

BESTILLEROVERBLIK

Nedenfor vises et overblik over Budgetforslaget for 2023 for alle bestillere. Dernæst følger overordnede forklaringer for hver enkelt bestiller.

Tabel 1. Byrdefordeling

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	
Favrskov	27,7	26,5	1,1	30,7	-0,2	30,2	30,2	30,2	4,3
Hedensted	8,9	8,3	0,6	11,6	-0,3	10,8	10,8	10,8	3,2
Herning	52,4	50,1	2,2	56,5	-0,9	56,6	56,6	56,4	6,3
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,3	-0,3	21,5	21,5	21,4	1,3
Horsens	59,3	57,2	2,5	68,2	-1,4	68,4	68,4	68,3	11,0
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	19,5	-0,0	19,5	19,5	19,5	2,6
Lemvig	10,5	10,6	0,5	12,6	-	12,6	12,6	12,6	2,0
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	34,7	-0,2	34,7	34,7	34,6	4,6
Odder	10,2	9,7	0,4	11,2	-0,2	10,3	10,3	10,3	1,5
Randers	92,7	85,3	10,7	108,0	-2,1	107,4	107,4	107,1	22,7
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	31,8	-0,3	32,4	32,4	32,3	5,5
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	64,2	-1,6	62,5	62,5	62,4	16,8
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	33,8	-0,6	32,9	32,9	32,8	5,1
Skive	38,1	37,0	1,5	41,9	-0,6	40,4	40,4	40,3	4,9
Struer	6,0	5,7	0,2	6,7	-0,1	6,2	6,2	6,1	1,1
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	31,1	-0,4	30,9	30,9	30,9	7,0
Viborg	47,8	44,7	2,1	52,7	-1,3	51,6	51,6	51,5	8,0
Aarhus	429,9	338,7	17,7	378,3	-24,7	385,1	385,9	384,6	39,6
Region Midtjylland	673,4	577,6	33,4	680,3	-25,3	652,9	653,7	651,9	102,7
Staten	39,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafikskadestoffer og øvrige	272,3	292,8	-	318,9	-	318,9	318,9	318,9	26,1
Byrdefordeling	1.972,8	1.737,9	87,8	2.014,2	-60,2	1.985,7	1.987,3	1.982,9	276,3

FAVRSKOV KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse	Indeks *
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026		
Favrskov	27,7	26,5	1,1	30,7	-0,2	30,2	30,2	30,2	4,3	3,1

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Favrskov Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 30,7 mio. kr. Det er 4,3 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes merindtægter på 0,2 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel.

HEDENSTED KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%				B23/B22 Afvigelse	Indeks *
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026		
Hedensted	8,9	8,3	0,6	11,6	-0,3	10,8	10,8	10,8	3,2	1,4

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Hedensted Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 11,6 mio. kr. Det er 3,2 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,6 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

HERNING KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Herning	52,4	50,1	2,2	56,5	-0,9	56,6	56,6	56,4	6,3	5,8
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Herning Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 56,5 mio. kr. Det er 6,3 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,2 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,6 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

HOLSTEBRO KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Holstebro	21,2	19,9	0,5	21,3	-0,3	21,5	21,5	21,4	1,3	1,5
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Holstebro Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 21,3 mio. kr. Det er 1,3 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,2 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

HORSENS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Horsens	59,3	57,2	2,5	68,2	-1,4	68,4	68,4	68,3	11,0	7,7
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Horsens Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 68,2 mio. kr. Det er 11,0 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 2,5 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

IKAST-BRANDE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Ikast-Brande	16,7	16,9	0,8	19,5	-0,0	19,5	19,5	19,5	2,6	1,9
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Ikast-Brande Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 19,5 mio. kr. Det er 2,6 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,8 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

LEMVIG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Lemvig	10,5	10,6	0,5	12,6	-	12,6	12,6	12,6	2,0	1,2
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Lemvig Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 12,6 mio. kr. Det er 2,0 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

NORDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Norddjurs	28,4	30,1	1,5	34,7	-0,2	34,7	34,7	34,6	4,6	3,4
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Norddjurs Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 34,7 mio. kr. Det er 4,6 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,5 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

ODDER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%			B23/B22 Afvigelse	Indeks *	
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025			
Odder	10,2	9,7	0,4	11,2	-0,2	10,3	10,3	10,3	1,5	1,1

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Odder Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 11,2 mio. kr. Det er 1,5 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,4 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

RANDERS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%			B23/B22 Afvigelse	Indeks *	
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025			
Randers	92,7	85,3	10,7	108,0	-2,1	107,4	107,4	107,1	22,7	18,0

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Randers Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 108,0 mio. kr. Det er 22,7 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 10,7 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 3,7 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	8%			B23/B22 Afvigelse	Indeks *	
					Indtægtstab	BO 2024	BO 2025			
Ringkøbing-Skjern	26,6	26,3	2,5	31,8	-0,3	32,4	32,4	32,3	5,5	4,8

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Ringkøbing-Skjern Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 31,8 mio. kr. Det er 5,5 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,8 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

SILKEBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Silkeborg	54,7	47,5	7,1	64,2	-1,6	62,5	62,5	62,4	16,8	13,5

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Silkeborg Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 64,2 mio. kr. Det er 16,8 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 7,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 2,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

SKANDERBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Skanderborg	32,0	28,8	1,5	33,8	-0,6	32,9	32,9	32,8	5,1	4,5

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Skanderborg Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 33,8 mio. kr. Det er 5,1 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,9 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

SKIVE KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Skive	38,1	37,0	1,5	41,9	-0,6	40,4	40,4	40,3	4,9	3,4

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Skive Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 41,9 mio. kr. Det er 4,9 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,5 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,2 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

STRUER KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Struer	6,0	5,7	0,2	6,7	-0,1	6,2	6,2	6,1	1,1	0,6
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Struer Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 6,7 mio. kr. Det er 1,1 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 0,2 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 0,6 mio. kr. som følge af indførelse af gratis kørsel på lokale ruter fra sommeren 2023.

SYDDJURS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Syddjurs	24,1	24,2	1,1	31,1	-0,4	30,9	30,9	30,9	7,0	3,2
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Syddjurs Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 31,1 mio. kr. Det er 7,0 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 1,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,4 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

VIBORG KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Viborg	47,8	44,7	2,1	52,7	-1,3	51,6	51,6	51,5	8,0	6,2
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling										

Budgetforslaget for Viborg Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 52,7 mio. kr. Det er 8,0 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 2,1 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 1,6 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel, ligesom der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

AARHUS KOMMUNE

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Aarhus	429,9	338,7	17,7	378,3	-24,7	385,1	385,9	384,6	39,6	50,9

* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling

Budgetforslaget for Aarhus Kommune viser et samlet tilskudsbehov på 378,3 mio. kr. Det er 39,6 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 17,7 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022. For bybusserne tager budget 2023 udgangspunkt i en samlet aftale, der reguleres efter el-indekset. Der sker derfor en reduktion i den gennemsnitlige timebetaling sammenlignet med beregningsgrundlaget for budget 2022.

Ligesom for budget 2022 reduceres AarBus' egenkapital med samlet 65 mio. kr. Fra 2024 nedsættes den årlige reduktion til 35 mio. kr.

På indtægtssiden forventes merindtægter på 5,1 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel. Dette modsvares dog delvist af faldende indtægter, da der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

Bidraget til Aarhus Letbane er på 92,4 mio. kr., hvilket er en stigning på 11,8 mio. kr. Budgettet baserer sig på Letbanens driftsbudget for 2023, og indeholder bl.a. stigning i antal køreplantimer og flere udgifter til kørestrøm.

REGION MIDTJYLLAND

Beløb i mio. kr.	R2021	B2022 inkl. komp.	Tillægsbevilling 2022	BF 2023	Indtægtstab	BO 2024	BO 2025	BO 2026	B23/B22 Afvigelse	Indeks *
Region Midtjylland	673,4	577,6	33,4	680,3	-25,3	652,9	653,7	651,9	102,7	75,0
* Indeks er ift. budget 2022 før tillægsbevilling					8%					

Budgetforslaget for Region Midtjylland viser et samlet tilskudsbehov på 680,3 mio. kr. Det er 102,7 mio. kr. større end det oprindelige budget for 2022. Indeks-effekten som følge af stigende brændstofpriser udgør størstedelen. Der er indregnet en effekt på 33,4 mio. kr. i det korrigerede budget i 2022.

På kørselssiden er der flere modsatrettede tendenser. Rute 100 reduceres som følge af mere kørsel på Letbanen, mens rute 118 får flere køreplantimer. De 3 X-busser 928X, 953X og 960X nedlægges mens rute 61 er oprettet og rute 60 samt 62 samlet er forøget med ca. 50%. I alt forventes kørselsomfanget dog uændret.

På indtægtssiden forventes merindtægter på 0,9 mio. kr. som følge af yderligere indfasning af den datadrevne indtægtsdelingsmodel. Dette modsvares dog delvist af faldende indtægter, da der ikke forventes kompensation for mistede indtægter som følge af langtidsvirkning af covid-19.

Bidraget til Aarhus Letbane er på 124,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 12,3 mio. kr. Budgettet baserer sig på Letbanens driftsbudget for 2023, og indeholder bl.a. stigning i antal køreplantimer og flere udgifter til kørestrøm.

Bidraget til Midtjyske Jernbaner (Holstebro-Skjern og Lemvigbanen) udgør 65,4 mio. kr., hvilket er en stigning på 3,7 mio. kr. Udgiften til Lemvigbanen er fremskrevet på samme måde som udgifterne til busdrift, mens der på budgetlægningstidspunktet ikke er modtaget information om det statslige tilskud til Holstebro-Skjern.

Udgiften til den siddende patientbefordring er på 176,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 21,3 mio. kr., primært som følge af stigende brændstofpriser.

Til alle Kommuner i Midttrafik samt Region
Midtjylland

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

13. juni 2022

Journalnr.:
1.1.5-06282-2022

Kontaktperson:
Niels La Cour Møller

E-mail:
nlm@midttrafik.dk

Økonomiaftale og kollektiv trafik

Regeringen og KL har 8. juni 2022 indgået en aftale om kommunernes økonomi for 2023.

Af aftalen fremgår, at Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om at kompensere de regionale trafikselskaber for merudgifter og mindreindtægter, som direkte følge af Covid-19 restriktioner inkl. en overgangsperiode i februar 2022.

Håndtering af kompensation efter februar 2022 er ikke aftalt, men vil blive drøftet til september 2022, når der er større klarhed over trafikselskabernes økonomiske situation.

I det fremsendte **foreløbige regnskab for 2022** er det forudsat, at Midttrafik modtager fuld kompensation for mistede indtægter i hele 2022. På baggrund af den indgåede aftale er det på nuværende tidspunkt usikkert, om dette vil ske.

Midttrafik er således kun sikret kompensation for årets første 2 måneder, mens kompensation for de faldende indtægter som følge af langtidsvirkning af Covid-19 på passagertallene udestår. Samlet udgør det aftalte kompensationsbeløb til trafikselskaberne knap 0,2 mia. kr. Fordelingen mellem trafikselskaberne er ikke endeligt afklaret, men Midttrafik forventer at modtage en kompensation i størrelsesorden 41 mio. kr. I det forventede regnskab er der regnet med en kompensation i størrelsesorden 117 mio. kr., hvorfor der på nuværende tidspunkt forventes en yderligere økonomisk udfordring på ca. 76 mio. kr. i 2022. Beløbet er meget usikkert, da det bl.a. afhænger af udviklingen i brændstofpriser samt udvikling i passagertal i årets sidste 8 måneder.

Midttrafik vil til bestyrelsesmødet 9. september 2022 søge yderligere afklaring af konsekvenserne, og herunder betydning af aftalen for de enkelte bestillere.

I det fremsendte forslag til **budget for 2023**, er der ikke forventet statslig kompensation for mistede indtægter i 2023. Det er ikke Midttrafiks forventning, at vi kan regne med statslig kompensation ud over 2022. De mistede indtægter som følge af langtidseffekt af Covid-19 er i budgettet samlet vurderet til ca. 60,6 mio. kr. Beløbets størrelse er usikkert, og det er usikkert om udviklingen vil fortsætte ud over 2023. Skal de manglende indtægter findes gennem besparelser i 2023, antages det samlede besparelseskrav at være ca. 120 mio. kr.

Midttrafik har i øjeblikket en passagerbelægning på ca. 84 % af normalen, og vi forventer at nå op på ca. 92 % i 2023, en status som gælder de fleste trafikskaber og togoperatører. Midttrafik gør det, vi kan og skal, for at vinde kunderne tilbage, bl.a. gennem offensiv markedsføring, fleksible billetprodukter m.m. Det er ikke tilstrækkeligt hverken på kort eller lang sigt; vi og kunderne har brug for ejernes opbakning til sikring af et stabilt serviceniveau.

Midttrafik vil altid levere de løsninger, der skal til for at skabe overensstemmelse mellem den økonomiske ramme og serviceniveau, for den enkelte og alle ejere. Belært af erfaringer fra tidligere større omlægninger/effektiviseringer opfordrer vi til, at Midttrafik får den nødvendige tid til at gennemføre den ønskede planlægning og eksekvering. Der skal tages hensyn til ordentlig borgerinddragelse, respekt for indgåede kontrakter med busselskaberne og deres ansatte og det nødvendige samarbejde mellem ejerne.

Midttrafik stiller sig altid til rådighed for en drøftelse af en sådan plan, både administrativt og politisk.

Venlig hilsen

Steen Vindum
Bestyrelsesformand, Midttrafik

Jens Erik Sørensen
Direktør, Midttrafik

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Att. Thomas Dalgaard Mikkelsen

Sendt elektronisk

Reklamer for spil på Midtrafiks busser

Midttrafik har den 19. maj 2022 fremsendt orientering om reklamer på Midtrafiks busser, hvor flere kommuner og politikere har henvendt sig angående ønske om forbud mod reklamer for spil. Midttrafik har i den forbindelse forespurgt, om kommunen har bemærkninger til behandlingen af spørgsmålet i Midtrafiks bestyrelse 24. juni 2022.

På den baggrund vil Favrskov Kommune tilslutte sig, at der ikke reklameres for spil på Midtrafiks busser.

Venlig hilsen

Claus Vind Andersen
Chef for Trafik og Ejendomme

Postadresse:

Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 89 64 10 10

31. maj 2022

Sagsbehandler:

Jesper Lützhøft Jensen
Tlf. 89 64 10 10
jesje@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune
Teknik og Miljø
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.

EMN-2022-01683

Dokumentnr

.2639149

Fra: [Morten Møgelhøj Hansen](#)
Til: [Thomas Dalgaard Mikkelsen](#)
Cc: [Allan Lyng Hansen](#); [Rikke Rasmussen](#)
Emne: Spillereklamer i den offentlige transport i Horsens Kommune
Dato: 3. juni 2022 08:45:42
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[Brev - Spillereklamer i den offentlige transport.pdf](#)

Hej Thomas

Byrådet i Horsens Kommune har den 31. maj 2022 haft spillereklamer i den offentlige transport på den politiske dagsorden. I den forbindelse har de indstillet, at der rettes henvendelse til Midttrafik med henblik på, at brugen af reklamer for pengespil i den offentlige transport ophører. Tiltaget kommer som følge af, at man ønsker at forebygge ludomani.

På den baggrund modtager I dette brev, som I gerne må videresende til de rette modtagere.

Du kan tilgå sagen via følgende link under punkt 18:

<https://horsens.dk/Politik/Byraadet/50/50-3901>

Med venlig hilsen

Morten Møgelhøj Hansen
Administrativ Medarbejder

Telefon direkte: 76292569

Mail: mmo@horsens.dk



Teknik og miljø (TM)

Trafik og Vej
Rådhusvej 4
8700 Horsens

Vi behandler naturligvis dine personoplysninger efter reglerne for databeskyttelse. Læs mere [her](#)

Fra: [Kim Lykke Jensen](#)
Til: [Thomas Dalgaard Mikkelsen](#)
Emne: Fwd: Til kommuner og region med buskørsel hos Midttrafik
Dato: 2. juni 2022 18:53:10
Vedhæftede filer: [Orientering om reklamer på busser.pdf](#)

Kære Thomas.

Jeg er blevet bedt om at svare på nedenstående forespørgsel på vegne af Syddjurs Kommune.

Vi har drøftet sagen politisk, og vi ønsker på lige fod med andre kommuner at opfordre Midttrafik til at droppe busreklamer for spilfirmaer.

De bedste hilsner

Kim Lykke Jensen

Formand for udvalget for natur, teknik og miljø i Syddjurs Kommune.

Start på videresendt besked:

Fra: Poul Møller <pm@syddjurs.dk>
Dato: 2. juni 2022 kl. 17.59.44 CEST
Til: Kim Lykke Jensen <kimlj@syddjurs.dk>
Cc: Jacob Brøgger <jacb@syddjurs.dk>, Paw Fjordside Nielsen <pfjn@syddjurs.dk>, Sanne Attermann <saat@syddjurs.dk>
Emne: Vs: Til kommuner og region med buskørsel hos Midttrafik

Kære Kim

Vil du ikke nok selv maile en kommentar til Midttrafik senest i morgen med udg i tidligere melding ?

Venlig hilsen

Poul Møller

Udviklingsdirektør
Syddjurs Kommune, Direktion

Direkte +4587535044

Mobil +4524245878

pm@syddjurs.dk

Start på videresendt besked:

Fra: Jacob Brøgger <jacb@syddjurs.dk>
Dato: 19. maj 2022 kl. 23.12.36 CEST
Til: Poul Møller <pm@syddjurs.dk>, Sanne Attermann <saat@syddjurs.dk>
Cc: Hanne Lykke Thonsgaard <hlyt@syddjurs.dk>
Emne: VS: Til kommuner og region med buskørsel hos

Midttrafik

Kære Poul og Sanne

Se vedlagte vedrørende busreklamer for spiludbydere.

Midttrafiks bestyrelse behandler emnet på sit bestyrelsesmøde den 24. juni – og skal bruge input fra kommunerne inden den 3. juni.

Den kan derfor ikke nå at blive behandlet på det kommende NTM.

Skal den sendes ud politisk eller hvordan håndterer vi den?

Venlig hilsen

Jacob Brøgger

Udvalgskonsulent
Syddjurs Kommune, Ledelsessekretariatet

Direkte +4587535205
Mobil 21821731
jacb@syddjurs.dk

Fra: Ledelsessekretariatet <ledelsessekretariate@syddjurs.dk>

Sendt: 19. maj 2022 15:03

Til: Hanne Lykke Thonsgaard <hlyt@syddjurs.dk>

Emne: VS: Til kommuner og region med buskørsel hos Midttrafik

Hej Hanne

Sender vi vedhæftet til noget?

Venlig hilsen

Mette Thorngard Hjarsen

Sekretariatsmedarb.
Syddjurs Kommune, Ledelsessekretariatet

Mobil 29362963
mrhj@syddjurs.dk

Fra: Dorte Møller <DM@Midttrafik.dk>

Sendt: 19. maj 2022 09:38

Til: Favrskov Kommune <favrskov@favrskov.dk>; Hedensted Kommune <mail@hedensted.dk>; Herning Kommune <kommunen@herning.dk>; Holstebro Kommune <kommunen@holstebro.dk>; Horsens Kommune <horsens.kommune@horsens.dk>; Ikast-Brande Kommune <post@ikast-brande.dk>; Lemvig Kommune <lemvig.kommune@lemvig.dk>; Norddjurs Kommune <norddjurs@norddjurs.dk>; Odder Kommune <odder.kommune@odder.dk>; Randers Kommune <randerskommune@randers.dk>; Region Midtjylland <kontakt@regionmidtjylland.dk>; Ringkøbing-Skjern Kommune <post@rksk.dk> <post@rksk.dk>; Silkeborg Kommune

<kommunen@silkeborg.dk>; Skanderborg Kommune
<skanderborg.kommune@skanderborg.dk>; Skive Kommune
<sk@skivekommune.dk>; Struer Kommune <struer@struer.dk>;
syddjurs <syddjurs@syddjurs.dk>; Viborg Kommune
<viborg@viborg.dk>; Århus Kommune
<aarhus.kommune@aarhus.dk>

Cc: Jens Erik Sørensen <JES@Midttrafik.dk>; Mette Julbo-Nielsen
<mej@Midttrafik.dk>; Bodil L. Møller <blm@Midttrafik.dk>; Thomas
Dalgaard Mikkelsen <TDM@Midttrafik.dk>

Emne: Til kommuner og region med buskørsel hos Midttrafik

Kære kommuner og Region Midtjylland,

Brev vedlagt med orientering om reklamer på Midttrafiks busser.

Med venlig hilsen

Midttrafik / Thomas Dalgaard Mikkelsen

Byrådet 16-05-2022

Punkt 222: Forslag fra Enhedslisten, Velfærdslisten, SF og Beboerlisten om at droppe reklamer for pengespil i den offentlige transport

00.22.02-G01-65-22

Indstilling

Sagen forelægges byrådet til beslutning.

Beslutning

Socialdemokratiet stillede ændringsforslag om, at Randers Kommune retter henvendelse til Midttrafik, med henblik på at droppe reklamer for pengespil i den offentlige transport. Desuden forslås det, at Randers Kommune sender en opfordring til Region Midtjylland og de midtjyske kommuner om ligeledes at følge forslaget. Desmere forslås det, at Randers Kommune sender en opfordring til Folketinget om at se på lovgivningen omkring bettingreklamer i det offentlige rum.

Ændringsforslaget blev godkendt med 27 stemmer for og 4 stemmer imod. Imod stemte Det Konservative Folkeparti og Nye Borgerlige.

Niels Erik Christensen (V) deltog som stedfortræder for Jens Peter Hansen (V).
Peter Nellemann (A) deltog som stedfortræder for Karen Lagoni (A).

Sagsfremstilling

Frida Valbjørn Christensen, Enhedslisten, har på vegne Enhedslisten, Velfærdslisten, SF og Beboerlisten i mail af 3. mail 2022 anmodet om byrådets behandling af en sag efter styrelseslovens §11 således:

"Enhedslisten, Velfærdslisten, SF og Beboerlisten foreslår, at Randers Kommune retter henvendelse til Midttrafik med henblik på at droppe reklamer for pengespil i den offentlige transport.

Baggrund:

Sundhedsministeriets rapport fra 2018 viser at især unge med spilproblemer oplever at reklamerne påvirker dem mere end dem der ingen spilproblemer har. Center for Ludomani peger også på at reklamer er en faktor der medvirker som årsag til Ludomani. I 2016 anslår man at der var 125.000 mennesker i Danmark med spilproblemer, og 10.000 ludomaner. Det er med andre ord en stor befolkningsgruppe vi kan hjælpe med dette forbud. Udover det, ved vi at reklamerne er mere end firdobbelt fra 2014 til 2020. Man anslog for 6 år siden at, der var 10.000 ludomaner i realiteten er tallet meget højere. Med det stigende mængde reklamer, er vi med al sandsynlighed langt flere ludomaner i samfundet i dag. Størstedelen er desværre

unge mennesker, med livet foran sig. I 2009 var det kun 7% af dem som Center for Ludomani behandlede, der var under 25 år. Nu er det tal 48%.

I dag spilfri ludoman på fjerde år, Marcus Mossalski udtaler: ”Jeg synes det klæder vores lokalpolitikere at træde i karakter, når vi gang på gang har set de ikke tør og pille ved området inde på Christiansborg. Tendensen er ikke til at tage fejl af, vi bliver kun flere ludomaner i Danmark, og udviklingen skal stoppes og vendes nu. Spilindustriens massive markedsføring har bidraget til en normalisering af spil, siden markedet blev liberaliseret i 2012, hvor det i højere og højere grad har betydet, at unge ikke forstår konsekvenserne af gambling, og dens mørke sider. Det er et stort skridt på vejen at forbyde reklamerne i den offentlig transport, som netop vores unge studerende tager dagligt.”

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af Jette Schelderup Mathiassen
Cc
Emne Bilag 1 – Nuværende reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

2. juni 2022

Journalnr.:
2.2.10-05515-2022

Kontaktperson:
Jette Schelderup Mathiassen

E-mail:
jsn@midttrafik.dk

- 1.1.1 Det er Midttrafik, der står for markedsføring over for kunderne. Busselskabet må ikke promovere sig selv over for kunderne uden godkendelse fra Midttrafik.
- 1.1.2 Midttrafik og busselskabet har ret til at disponere over plads til information, markedsføring og reklame, således som det er angivet i Bilag 7.3 – Design, reklamer og information [ej vedlagt].
- 1.1.3 Markedsføring, herunder reklamer skal overholde og respektere lovgivningen, herunder EU-direktiver, markedsføringsloven og særlovning så som lov om forbud mod tobaksreklamer mv., alment accepterede nationale/internationale reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC's kodeks for reklame og markedskommunikation, samt Forbrugerombudsmandens udtalelser, retningslinjer/vejledninger mv. Reklamer skal herefter fremstå som reklamer, således der ikke er tale om skjult reklame, og kontaktoplysninger på annoncøren skal fremgå i fornødent og passende omfang. Markedsføring må ikke fremstå vildledende, urimelig eller utilbørlig, ligesom markedsføring bl.a. ikke må udnytte angst, spillelidenskab, overtro eller frygt, samt tilskynde til voldshandlinger, til adfærd i strid med hensynet til sikkerheden, sundheden eller miljøet samt farlig, uansvarlig, forsømmelig, kriminell, forkastelig adfærd.
- 1.1.4 Markedsføring, herunder reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet eller krænke personers religiøse, seksuelle eller politiske overbevisning. Således må markedsføring ikke fremstille fx et køn eller en nationalitet på en nedsættende eller ringeagtende måde eller i øvrigt latterliggørende, krænkende eller stødende.
- 1.1.5 Markedsføring, herunder reklamer rettet mod børn og unge må aldrig, hverken direkte eller indirekte opfordre til vold eller anden farlig eller hensynsløs adfærd, herunder mishandling og mobning, eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt, overtro eller seksuelle referencer som virkemidler. Ligeledes må markedsføring rettet mod børn og unge ikke indeholde omtale af, billeder af eller henvisninger til rusmidler, herunder alkohol. Herudover skal

markedsføring være udformet under hensyntagen til, at denne henvender sig til børn og unge, såfremt det er tilfældet.

- 1.1.6 Busselskabet er over for Midttrafik ansvarlig for markedsføringen, herunder reklamer, overholdelse af retningslinjerne i Bilag 7.3 – Design, reklamer og information [ej vedlagt]. Er der tvivl om en reklames overholdelse af retningslinjerne, skal Midttrafik kontaktes forud for ophængning. Midttrafik kan dog også af egen drift til enhver tid foretage en vurdering af en reklames overholdelse af retningslinjerne. Busselskabet skal respektere Midttrafiks vurdering, uanset om denne fører til, at en reklame kan ophænges eller skal fjernes.

Modtager Bestyrelsen for Midttrafik
Udarbejdet af Jette Schelderup Mathiassen
Cc
Emne Bilag 2 – Aktuel kundehenvendelse om konkret reklames indhold

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

2. juni 2022

Journalnr.:
2.2.10-05515-2022

Kontaktperson:
Jette Schelderup Mathiassen

E-mail:
jsn@midttrafik.dk

Kundehenvendelse:

Vi har flere gange kørt bag bybusser med en reklame fra Scor.dk. Reklamen er meget stødene både i ord og billede. Mine børn bryder sig ikke om det og vil ikke køre med bus og jeg finder det upassende. Det er et meget uheldigt signal at sende til børn og unge.





MARKEDSFØRING AF KOLLEKTIV TRAFIK

OPDATERET 25. MAJ 2022

CYKELMEDTAGNING I BYBUSSE (UDEN FOR AARHUS OG GRENAA)

- Tydelig markering af flexarealer i og uden på bussen
- Markedsføring på sociale medier (film)
- Pressemeddelelse
- Infoskærme
- QR-kode i busser til kunde-feedback
- Periode: Januar – juni
- Formål: Lancering af muligheden og kendskab i relevante bybusbyer



**TA'
CYKLEN
MED**

Alle dage, bare ikke i myldretiden
(hverdage kl. 7.00 – 8.30 og kl. 15.00 – 17.00)
Husk at købe en cykelbillet

 midttrafik

MIDTTRAFIK APP

- Hængeskilte og plakater i busser
- Plakater på letbanestrækning mod Grenaa
- Markedsføring på sociale medier og digitale bannere
- Infoskærme i busser og letbane
- Stort banner på Midttrafik Kundecenter
- Periode: Marts – maj
- Formål: Højere kendskab til Midttrafiks billetprodukter. Flere lejlighedsvis rejsende.



**KØB BILLET
HURTIGT OG NEMT
I MIDTTRAFIK APP**

Køb enkeltbillet, klippekort eller pendlerkort.
Læs mere på midttrafik.dk/midttrafikapp

Available on the Google play

Available on the iPhone App Store


PENDLERKORT

- Markedsføring på sociale medier (film)
- Infoskærme
- Periode: April, maj og juni
- Formål: Kendskab til billige billetmuligheder (alternativ til dyre brændstofpriser)



PENDLERKLIP


- Markedsføring på sociale medier (film)
- Infoskærme
- Periode: April, maj og juni
- Formål: Kendskab til fleksible billetter. Kunderne efterspørger fleksible billetter, der kan bruges, når man arbejder både ude og hjemme



PendlerKlip

- Køb 17 rejsedage – efter eget valg
- Aktiver et klip og rejs frit i dine valgte zoner i 16 timer
- Rejs billigere end med et traditionelt klippekort

Gyldig til Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner.
Billet er ikke gyldig i DSB og Arriva tog.



midttrafik

DJURS SOMMERLAND

- Markedsføring på sociale medier i samarbejde med Djurs Sommerland
- Periode: maj og juni
- Formål: Kendskab til kombinationsbilletter, kollektiv trafik og billig entre



MIDTTRAFIK LIVE – LEIF KAMPAGNE

- Markedsføring på sociale medier (film og grafik)
- Infoskærme
- Periode: Juni og august
- Formål: Branding af kollektiv trafik i form af et smart digitalt værktøj. Øget kendskab til Midttrafiks produkter, der gør rejsen lettere for kunderne



“Oh no... der er kø på Ringgadebroen ...”

Virker også på Letbanen og Midtjyske Jernbaner

Leif holder et vågent øje med trafikken og giver dig besked, før bussen kommer

midttrafik

DAGSBILLETTER

- Markedsføring på sociale medier (film og grafik)
- Annoncering i lokale aviser i hele Region Midtjylland
- Periode: Juni og juli
- Formål: Få nye kunder i ferieperioderne, hvor der er plads i bus, tog og letbane



Rejs frit hele dagen for kun 99 kroner

Ta' på tur i hele Midtjylland med Midttrafik.

Oplev hele Midtjylland nemt og billigt med Midttrafiks dagsbillet! Voksne og pensionister må gratis tage to børn under 12 år med, og betalende børn må gratis tage et barn under 12 år med. Gælder rejser med Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner.

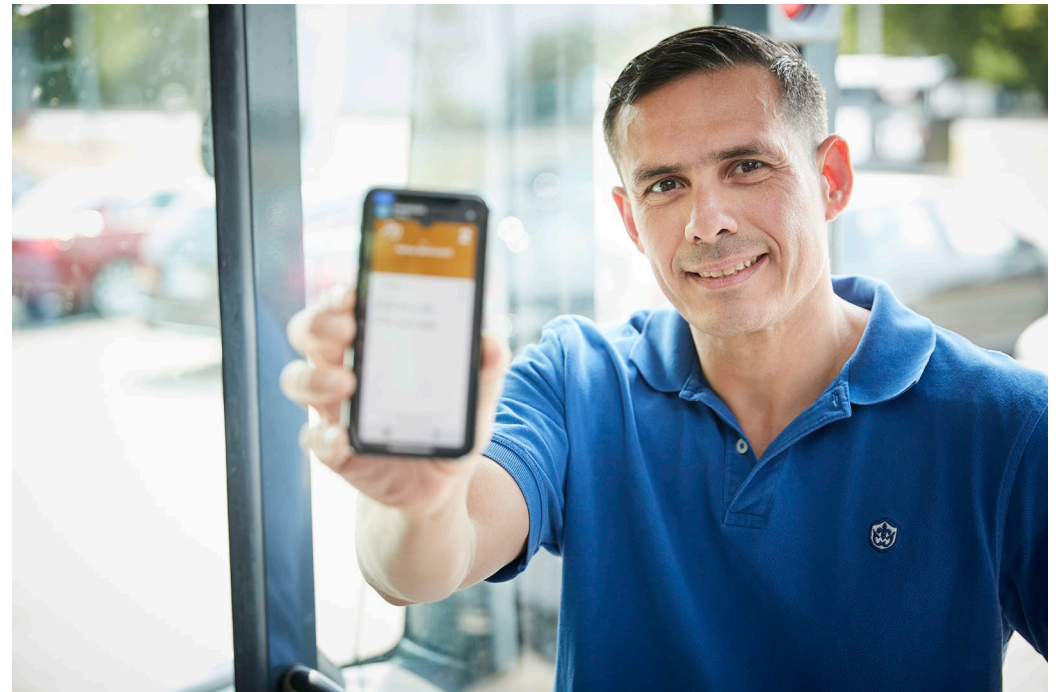
Vil du på tur i Aarhus, kan du rejse frit hele dagen for KUN 49 kr.

Køb din dagsbillet i [Midttrafik app](#) eller i [Midttrafik webshop](#).



TURISTER – LOKALE INDSATSER

- Turistfolder i Aarhus:
 - Nem guide til at tage bus eller Letbanen til byens seværdigheder
 - Uddeles via VisitAarhus
- Turistfolder i Vestjylland:
 - Uddeles via lokale sommerhus-udlejningsfirmaer
 - Guide til kollektiv trafik og billetmuligheder
- Artikel i Djurs Turistguiden
 - Guide til at bruge Letbanen



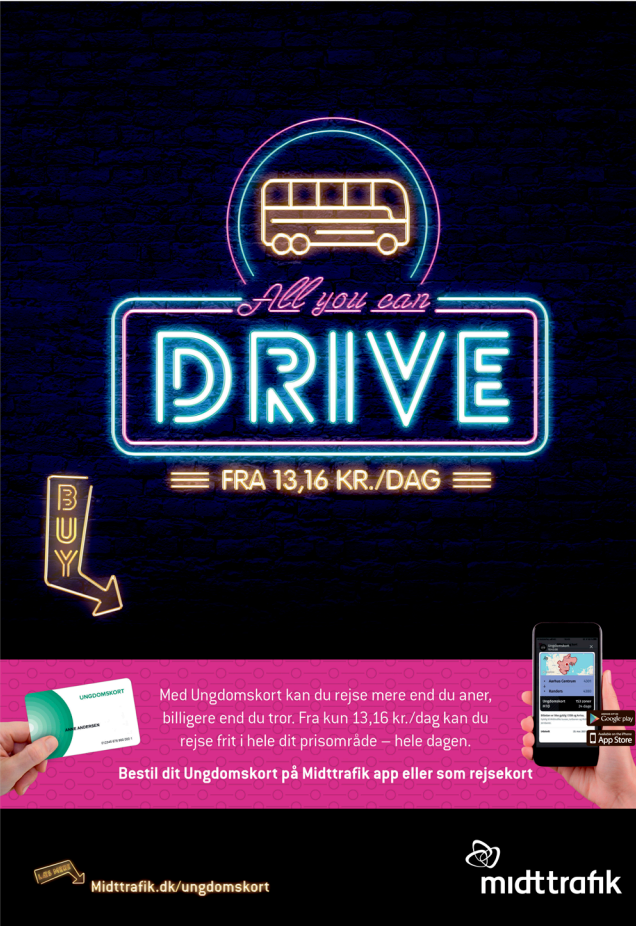
BUSSER TIL LOKALE ARRANGEMENTER

- Markedsføring på sociale medier
- Pressemeddelelse
- Formål: Få faste kunder og lejlighedsvis rejsende til at vælge bussen til og fra arrangementer, fx NorthSide, Skive Festival, Boxen i Herning, Grøn Koncert m.m.



UNGE KAMPAGNE

- Markedsføring på sociale medier tilpasset unge-målgruppen (film og grafik)
- Infoskærme på uddannelsessteder
- Plakater i busser
- Kampagnespor målrettet mødre
- Periode: Maj - september
- Formål: Få unge til at vælge kollektiv trafik. Både når de starter ungdomsuddannelse, videregående uddannelse eller de er i alderen 16-29 år



All you can
DRIVE
FRA 13,16 KR./DAG

BUY

Med Ungdomskort kan du rejse mere end du aner, billigere end du tror. Fra kun 13,16 kr./dag kan du rejse frit i hele dit prisområde – hele dagen.

Bestil dit Ungdomskort på Midttrafik app eller som rejsekort

Midttrafik.dk/ungdomskort

midttrafik

BUSSER TIL SMUKFEST

- Markedsføring på sociale medier
- Plakater ved større stoppesteder i Aarhus ugen op til Smukfest.
- Markedsføring på busser og ved stoppesteder under Smukfest.
- Markedsføring og tydelig skiltning på festivalpladsen.
- Pressemeddelelse
- Formål: Få faste kunder og lejlighedsvis rejsende til at vælge bussen til og fra Smukfest.



ELBUSSE – LOKALE INDSATSER

- Markedsføring på sociale medier
- Folie på busser
- Lokale events i samarbejde med kommune og region
- Annoncering i lokale aviser
- Infoskærme
- Pressemeddelelse
- Formål: Branding af kollektiv trafik og den grønne omstilling



KAMPAGNE: KOLLEKTIV TRAFIK I MIDTJYLLAND

- Markedsføring på TV og radio
- Markedsføring på sociale medier
- Hængeskilte og plakater i busser
- Annoncering i lokale aviser i hele Region Midtjylland
- Infoskærme
- Pressemeddelelse
- Periode: September - oktober
- Formål: Øge kendskab til fordele og muligheder med kollektiv trafik over for nye og lejlighedsvisse kunder



MIDTTRAFIK KAMPAGNEPLAN 2022

KAMPAGNE	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC
Tag cyklen med	■	■	■	■		■						
Flextrafik selvbetjening	■	■		■	■							
Midttrafik Leif			■		■	■				■	■	
Midttrafik app			■	■	■							
Pendlerkort pris				■	■	■	■					
PendlerKlip fleksibel billet				■	■	■	■					
Djurs Sommerland				■	■	■						
Ungdomskort					■	■	■	■	■			
Nye køreplaner					■	■	■	■				
Dagsbilletter				■		■	■	■		■		
Smukfest							■	■				
Kontrolafgift 1.000 kr.					■	■	■	■				
Elbusser i Skanderborg						■						
Kollektiv trafik i Midtjylland									■	■		
Vis hensyn								■	■			
Reflekser										■	■	
Handicapørsel jul og nytår											■	■
Natbus											■	■

29. april 2022

J.nr. 2019-41-0048
Dok.nr. 470622
VLH

Møde med Midttrafik

1. Indledning

Datatilsynet startede i 2019 et tilsyn med Midttrafik, og har i den anledning inviteret Midttrafik til et møde med henblik på at redegøre for og forklare de problemstillinger, Datatilsynet har identificeret i Midttrafiks privatlivspolitik. På den baggrund afholdtes der den 26. april 2022 møde hos Datatilsynet på Carl Jacobsens Vej 35 i Valby. På mødet deltog Eva Volfing, Victoria Lenchler-Hübertz og Nikolaj Niss Rohde fra Datatilsynet, Lone Litvak og Lina Gotfredsen fra Midttrafik og fra DPO Danmark deltog Michael Nielsen og Daniel Bach.

Eva Volfing (herefter EV) indledte med at forklare baggrunden for mødet. EV oplyste hertil, at Datatilsynet vil anse tilsynet for afsluttet, når Datatilsynet har fremsendt mødereferatet for mødet.

Victoria Lenchler-Hübertz (herefter VLH) gennemgik herefter, hvad Datatilsynet ville gennemgå på mødet.

VLH forklarede indledningsvis, at baggrund for sagen var Datatilsynets tilsyn med Midttrafiks iagttagelse af oplysningspligten jf. databeskyttelsesforordningens artikel 13 og 14 og efterlevelsen af kravet om gennemsigtighed i forbindelse med profilering. Datatilsynet blev i forbindelse med sagen opmærksom på, at manglende oplysning om retten til at trække samtykke tilbage i privatlivspolitikken, kunne være udtryk for, at der skete behandling på baggrund af et ugyldigt samtykke, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 7, stk. 3. Datatilsynet sendte derfor en fornyet høring til Midttrafik. På baggrund af det af Midttrafik oplyste blev en række problemstillinger identificeret.

2. Oplysningspligten

2.1. Retsgrundlag

VLH forklarede, at der er to elementer i oplysningspligten. Både *hvordan* oplysningerne gives til den registrerede og *indholdet*. Formålet er at skabe åbenhed om, hvem der behandler oplysninger om den registrerede, hvilke oplysninger der behandles, og hvordan og hvorfor oplysningerne behandles. En persondatapolitik er derfor en god måde at opfylde oplysningspligten på.

VLH redegjorde herefter for reglerne i databeskyttelsesforordningens artikel 12, artikel 13 og artikel 14, herunder at det følger af artikel 13, at den registrerede skal "gives" en række oplysninger på det tidspunkt, hvor der indsamles personoplysninger om den registrerede, og at det

følger af artikel 12, stk. 1, at den dataansvarlige skal give oplysningerne i en kortfattet, gennemsigtig, letforståelig og lettilgængelig form og i et klart og enkelt sprog.

Side 2 af 6

2.2. Midttrafiks generelle iagttagelse af oplysningspligten

VLH redegjorde for, at Midttrafik har oplyst, at Midttrafik iagttager oplysningspligten efter databeskyttelsesforordningens artikel 13 og artikel 14 i forbindelse med indsamling af personoplysninger i de enkelte tjenester gennem en enslydende generel privatlivspolitik med henvisning til specifikke privatlivspolitikker vedrørende de enkelte af Midttrafiks tjenester. Der fremgår af de specifikke politikker blandt andet oplysninger om tidsrummet for behandling af personoplysninger og oplysninger om optagelse af telefonsamtaler og grundlaget herfor, som ikke fremgår af den generelle privatlivspolitik.

VLH oplyste, at det er Datatilsynets opfattelse, at dette ikke er i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, idet den registrerede er nødt til at tilgå flere links for at modtage alle de påkrævede oplysninger efter artikel 13 og 14, hvilket kan gøre det uoverskueligt at finde informationerne for den registrerede. Herudover fremgår det ikke tydeligt af den generelle privatlivspolitik, at der i de specifikke privatlivspolitikker fremgår oplysninger om eksempelvis tidsrummet for opbevaringen af personoplysninger, som er et krav efter databeskyttelsesforordningens artikel 13, stk. 2, litra a.

Midttrafik spurgte i den forbindelse ind til, hvordan dette bedst kan lade sig gøre, når Midttrafik har mange services, uden at det bliver for uoverskueligt. Datatilsynet gav hertil udtryk for, at det skal være gennemsigtigt hvor og hvilke oplysninger, de registrerede kan finde. Datatilsynet oplyste i den forbindelse, at det er vigtigt altid at have for øje, at det skal være gennemsigtigt, lettilgængeligt og letforståeligt for den registrerede.

2.3. Midttrafik Webshop og Midttrafik (Billetapp)

VLH redegjorde for, at Midttrafiks iagttagelse af oplysningspligten, i forbindelse med indsamling af oplysninger om kunder, på Midttrafiks Webshop og Midttrafiks Billetapp i forbindelse med køb af billetter sker ved en henvisning til Midttrafiks privatlivspolitik via et link. VLH oplyste, at metoden Midttrafik benytter til at give oplysningerne til de registrerede er i overensstemmelse med artikel 13.

2.3. Grupperejser

VLH oplyste, at Midttrafik iagttager oplysningspligten ved, at den registrerede skal sætte flueben ved, at den registrerede accepterer Midttrafiks privatlivspolitik. VLH oplyste, at det imidlertid er uklart, hvorvidt der er et link til privatlivspolitikken, eller om der alene refereres til den. Hertil oplyste VLH, at Datatilsynet i den forbindelse skal indskærpe, at oplysningspligten i artikel 13 alene er overholdt, hvis oplysningerne er "givet" til den registrerede. Det er derfor ikke tilstrækkeligt at henvise til privatlivspolitikken uden samtidig at linke eller på anden vis "give" oplysningerne til den registrerede.

2.4. Flextrafik – Patientbefordring og Flextrafik – Kommunalkørsel

VLH redegjorde for, at Midttrafik har oplyst, at Midttrafik modtager oplysninger om kunderne fra Region Midtjylland eller kommunerne, der bestiller Flextrafik – Patientbefordring eller Kommunalkørsel til deres patienter eller borgere. Midttrafik indsamler således ikke selv oplysningerne fra de enkelte kunder, men modtager dem fra Region Midtjylland eller en kommune.

VLH oplyste i den forbindelse, at Midttrafik har anført, at oplysningspligten efter databeskyttelseslovens artikel 14 iagttages ved en henvisning til den generelle privatlivspolitik på Midttrafiks hjemmeside. Oplysningerne "gives" således ikke til den registrerede. Det er imidlertid Datatilsynets opfattelse, at Midttrafik i disse situationer kan gøre brug af undtagelsen i artikel 14, stk. 5, litra b. Datatilsynet vil dog henstille til, at det fremgår af Midttrafiks hjemmeside, at de

udfører disse kørsler for kommunerne og regionen, så det fortsat er gennemsigtigt for den registrerede.

Side 3 af 6

2.5. Flextrafik – Handikapkørsel

2.5.1. Telefonisk henvendelse

I forhold til Flextrafik – Handikapkørsel oplyste VLH, at Midttrafik har redegjort for, at Midttrafik modtager oplysninger om kunder fra kommunerne, der bestiller Flextrafik – Handikapkørsel til patienter, hvorved Midttrafik således ikke selv indsamler oplysningerne fra de enkelte kunder, men modtager dem af kommunerne. Midttrafik har imidlertid oplyst, at kunderne herefter kan bestille handikapkørsel telefonisk hos Midttrafik, som i den forbindelse indtaster informationerne om rejsehistorikken i Midttrafiks systemer. Det er på den baggrund Datatilsynets opfattelse, at Midttrafik behandler oplysninger om kunders rejsehistorik, som de modtager telefonisk.

VLH redegjorde for, at Midttrafik har oplyst, at Midttrafiks privatlivspolitik udleveres samtidig med et velkomstbrev, som kunderne modtager af Midttrafik, når de er blevet visiteret til Flextrafik – Handikapkørsel. Af velkomstbrevet fremgår alene et link til Midttrafiks privatlivspolitik. VLH oplyste hertil, at det er Datatilsynets opfattelse, at det ikke er tilstrækkeligt at henvise til et link i velkomstbrevet, hvis brevet sendes fysisk. Det er således Datatilsynets opfattelse, at det ikke lever op til kravet om, at oplysningerne skal gives i en lettilgængelig form, hvis personen, der har modtaget brevet, skal anvende en hjemmeside for at modtage de påkrævede oplysninger. VLH bemærkede hertil, at der skal være overensstemmelse mellem det format oplysningerne gives i, og måden hvorpå de gives. Dvs., at hvis der er tale om et digitalt brev vil det være tilstrækkeligt at henvise til et digitalt link til oplysningerne. Sendes brevet derimod fysisk, skal også oplysningerne i samme forbindelse gives fysisk til den registrerede, førend kravet om, at oplysningerne er lettilgængelige, er opfyldt.

Midttrafik bemærkede i den forbindelse, at de sender alle breve ud via e-boks, og at det først er her brevene sendes ud fysisk, hvis ikke den registrerede er tilmeldt e-boks. Muligheden for at vedlægge Midttrafiks privatlivspolitik som bilag til brevet i e-boks blev herefter drøftet.

2.5.2. Optagelse af telefonsamtaler

VLH oplyste, at den dataansvarlige skal iagttage reglerne om oplysningspligt i forbindelse med optagelse af telefonsamtaler. VLH oplyste, at Datatilsynet anerkender, at det i forhold til telefonsamtaler ikke nødvendigvis er hensigtsmæssigt, at alle de oplysninger, som den dataansvarlige i medfør af reglerne skal give til den registrerede, gives i et speak eller ved den dataansvarliges oplæsning. Datatilsynet anbefaler derfor, at den dataansvarlige giver den registrerede de mest relevante oplysninger og henviser til et direkte og lettilgængeligt link på virksomhedens hjemmeside, hvor den registrerede kan finde yderligere information om virksomhedens optagelse af telefonsamtaler. VLH oplyste hertil, at en henvisning til virksomhedens generelle privatlivspolitik typisk ikke vil være tilstrækkelig.

VLH redegjorde herefter for, at Midttrafik har oplyst, at de, for så vidt angår optagelsen af telefonsamtaler, varetager oplysningspligten gennem en telefonprompt. Midttrafik giver via prompten den registrerede mulighed for at afgive samtykke til, at telefonsamtalen optages, ligesom Midttrafik også oplyser om retten til at trække samtykket tilbage. VLH oplyste, at det er Datatilsynets vurdering, at Midttrafik lever op til kravet om, at når en behandling er baseret på samtykke, skal den registrerede oplyses om retten til at trække samtykket tilbage (artikel 13, stk. 2, litra c). VLH oplyste imidlertid herudover, at Datatilsynet skal gøre opmærksom på, at det er tilsynets opfattelse, at Midttrafik i teleprompten bør henvise til et direkte og lettilgængeligt link på virksomhedens hjemmeside.

2.6. Flextrafik – Flextur, Flexbus og Plustur

2.6.1. Telefonisk henvendelse (Flextur og Flexbus)

VLH oplyste, at Midttrafik har anført, at kunder kan bestille Flextur og Flexbus telefonisk hos Midttrafik, som i den forbindelse indtaster informationerne om rejsehistorikken i Midttrafiks systemer. Midttrafik behandler således oplysninger om kunders rejsehistorik, som de modtager telefonisk. Midttrafik har herudover anført, at de, for så vidt angår optagelsen af telefonsamtaler, varetager oplysningspligten efter databeskyttelsesforordningens artikel 13 gennem en telefonprompt. Til dette oplyste VLH, at det er Datatilsynets opfattelse, at den pågældende telefonprompt alene omhandler oplysningspligten i forhold til optagelse af telefonsamtaler. VLH oplyste, at Midttrafik tillige har anført, at Midttrafik iagttager oplysningspligten online. VLH oplyste herefter, at Midttrafik har ikke nævnt eller dokumenteret, at oplysningspligten iagttages mundtligt ved telefonhenvendelsen i forhold til behandling af oplysninger, som ikke vedrører optagelse af telefonsamtaler, hvorfor Datatilsynet har lagt til grund, at de registrerede selv skal opsøge Midttrafiks privatlivspolitik på hjemmesiden, hvilket ikke er i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningens artikel 13 og artikel 12, stk. 1, idet oplysningerne ikke er "givet" til den registrerede.

2.6.2. App (Flextur) og online (Flextur, Flexbus og Plustur)

VLH redegjorde for, at Midttrafik har oplyst, at kunder kan bestille ture via appen Flextrafik og online på Midttrafiks hjemmeside, og at der ikke i den forbindelse er fremsendt dokumentation for, at man eksempelvis skal acceptere privatlivspolitikken i forbindelse med køb af rejse. VLH oplyste tillige, at Datatilsynet har lagt til grund, at opfyldelse af oplysningspligten ved anvendelse af appen og onlinetjenesten sker ved, at brugeren selv aktivt skal opsøge oplysninger om Midttrafiks privatlivspolitik i menuen. Det er i den forbindelse Datatilsynets vurdering, at oplysningerne ikke gives eller er tilgængelige i forbindelse med, at kunden indtaster sine personoplysninger, hvilket ikke er i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningens artikel 13 og artikel 12, stk. 1, idet oplysningerne ikke er "givet" til den registrerede.

3. Midttrafiks privatlivspolitikker (indhold)

3.1. Samlede forhold for Midttrafiks privatlivspolitikker

VLH oplyste, at det fremgår af de specifikke privatlivspolitikker, at Midttrafik "... opbevarer dine oplysninger så længe det er nødvendigt til de formål der er beskrevet og for at opfylde vores journaliseringspligt og bogføringspligt". Det er imidlertid ikke i relation til kunders rejsehistorik nærmere angivet, hvilke kriterier Midttrafik anvender til at fastlægge tidsrummet for opbevaring.

VLH oplyste hertil, at det følger af artikel 13, stk. 2, litra a, at den dataansvarlige skal oplyse den registrerede om det tidsrum, som oplysningerne vil blive opbevaret i. Hvis dette ikke er muligt kan den dataansvarlige i stedet give oplysninger om de kriterier, der anvendes til fastlæggelse af tidsrummet.

VLH oplyste, at det er Datatilsynets vurdering, at Midttrafiks privatlivspolitik ikke lever op til kravet i artikel 13, stk. 2, litra a, da "så længe det er nødvendigt til de formål der er beskrevet..." ikke vurderes, at være tilstrækkeligt konkretiseret til i sig selv at kunne udgøre et kriterie for fastlæggelse af opbevaringsperioden. Oplysning om, at oplysninger opbevares, så længe det er nødvendigt for at "... opfylde vores journaliseringspligt og bogføringspligt", er ej heller konkret nok til i sig selv at kunne opfylde kravet i artikel 13, stk. 2, litra a. Dette skyldes, at der ikke henvises til en konkret retlig forpligtigelse vedrørende journalisering eller bogføring. VLH oplyste således, at Midttrafik skal være mere konkret i forhold til at oplyse om kriterier for fastlæggelse af opbevaringsperioden.

Herefter redegjorde VLH for, at det fremgår af de specifikke privatlivspolitikker, at behandling af oplysninger ved anvendelse af de nævnte tjenester sker på baggrund af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c og e. Det fremgår imidlertid ikke, hvilke oplysninger der konkret behandles på baggrund af de oplyste bestemmelser.

Til det oplyste VLH, at Datatilsynet skal henstille, at Midttrafik konkretiserer, hvilke oplysninger der behandles på baggrund af de enkelte oplyste bestemmelser for at leve op til kravet i artikel 12, stk. 1, om at oplysningerne skal gives på en gennemsigtig og letforståelig måde.

3.2. Særligt vedrørende optagelse af telefonsamtaler

VLH oplyste, at det fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 13, stk. 2, litra c, at den registrerede skal oplyses om retten til at trække samtykke tilbage på ethvert tidspunkt, uden at dette berører lovligheden af behandlingen, der er baseret på samtykket, inden tilbagetrækningen heraf. VLH oplyste hertil, at Midttrafik optager telefonsamtaler i forbindelse med anvendelsen af Flextrafik – Handikapkørsel og ved bestilling af Flexture og Flexbus på baggrund af samtykke.

Herudover oplyste VLH, at det af de specifikke privatlivspolitikker fremgår, at behandlingsgrundlaget for optagelse af telefonsamtaler er databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra a, og databeskyttelsesforordningens artikel 9, stk. 2, litra a. Retten til at trække samtykke tilbage, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 13, stk. 2, litra c, i forbindelse med optagelse af telefonsamtaler, fremgår imidlertid ikke af politikkerne, men det fremgår derimod af teleprompten. VLH oplyste, at det i den forbindelse er Datatilsynets opfattelse, at persondatapolitikkerne på Midttrafiks tjenester i kombination med teleprompten er i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningens artikel 13. Det er Datatilsynets opfattelse, at Midttrafik i teleprompten bør henvise til et direkte og lettilgængeligt link på virksomhedens hjemmeside, hvor den registrerede kan finde yderligere information om virksomhedens optagelse af telefonsamtaler.

4. Sammenfattende

VLH oplyste, at Datatilsynet sammenfattende kan konkludere, at Midttrafik

- bør ændre opsætningen af privatlivspolitikken, så Midttrafik sikrer åbenhed og gennemsigtighed for den registrerede,
- skal linke til Midttrafiks privatlivspolitik i forbindelse med køb af grupperejser og ved køb i App (Flextur) og online (Flextur, Flexbus og Plustur), hvis dette ikke allerede er tilfældet,
- skal sikre sig, at det fremgår af Midttrafiks hjemmeside, at Midttrafik udfører kørsler for kommunerne og regionen,
- skal sikre sig, at der er overensstemmelse mellem det format oplysningerne gives i, og måden hvorpå de gives,
- skal henvise til et direkte og lettilgængeligt link på virksomhedens hjemmeside, hvor den registrerede kan finde yderligere information om virksomhedens optagelse af telefonsamtaler,
- i forbindelse med telefonisk henvendelse vedr. Flextur og Flexbus ikke alene skal iagttage oplysningspligten i forhold til optagelse af telefonsamtaler, men også iagttage oplysningspligten i forhold til behandling af oplysninger, som ikke vedrører optagelse af telefonsamtaler, så de registrerede ikke selv skal opsøge Midttrafiks privatlivspolitik på hjemmesiden, da dette ikke er i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen,
- skal være konkret i forhold til at oplyse hvilke kriterier Midttrafik anvender til at fastlægge tidsrummet for opbevaring, og
- skal være konkret i forhold til at oplyse, hvornår behandling af oplysninger sker på baggrund af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c og e, da det ikke

fremgår, hvilke oplysninger, der konkret behandles på baggrund af de oplyste bestemmelser.

Side 6 af 6

Datatilsynet gjorde afslutningsvis opmærksom på, at det forudsættes, at Midttrafik i den nærmeste fremtid får rettet op på de punkter, der ikke er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen.

Datatilsynet foretager sig herefter ikke yderligere i den konkrete sag.

/ Victoria Lenchler-Hübertz

Bilag 2

Opfølgning på tilbagemelding fra Datatilsynet på tilsyn med Midttrafik af 5. december 2019

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

24. maj 2022

Journalnr.:
10.10.3-15042-2019Sagsbehandler:
Lina GotfredsenE-mail:
LG@midttrafik.dk

Fokusområde	Tilbagemelding fra Datatilsynet og status hos Midttrafik
2. Oplysningspligten	
2.2 Midttrafik generelle iagttagelse af oplysningspligten	<p>Kontekst: Midttrafik iagttager oplysningspligten efter databeskyttelsesforordningen gennem en generel privatlivspolitik med henvisning til specifikke privatlivspolitikker for de enkelte tjenester.</p> <p>Tilbagemelding: Datatilsynet finder, at det kan være svært for Midttrafiks kunder at finde informationer om de specifikke behandlinger i privatlivspolitikken fordi de skal klikke på endnu et link og påpeger, at det ikke er tydeligt af den generelle politik, at der i de specifikke politikker fremgår oplysninger om eksempelvis tidsrummet for opbevaring af personoplysninger.</p> <p>Status: Efter dialog med Datatilsynet, har Midttrafik i den generelle privatlivspolitik nu tilføjet, at Midttrafiks kunder kan finde oplysninger om tidsrummet for opbevaring af personoplysninger etc. i de specifikke privatlivspolitikker. Denne løsning blev godkendt af Datatilsynet.</p>
2.3 Midttrafik webshop og billetapp	<p>Kontekst: Midttrafik iagttager oplysningspligten i forbindelse med indsamling af oplysninger om kunder på webshop og billetapp i forbindelse med køb af billetter. Det sker ved henvisning til privatlivspolitik via et link.</p> <p>Tilbagemelding: Datatilsynet oplyser, at metoden er i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen. Vurderingen er foretaget på baggrund af Midttrafiks tidligere billetapp. Principperne er dog overført til den nye app.</p>

Fokusområde	Tilbage melding fra Datatilsynet og status hos Midttrafik
2.3 Grupperejser	<p>Kontekst: Midttrafik iagttager oplysningspligten i forbindelse med indsamling af oplysninger om kunder på midttrafikbestilling.dk i forbindelse med bestilling af grupperejser via et link nederst på siden.</p> <p>Tilbage melding: Datatilsynet oplyser, at det er uklart hvorvidt der er tale om et link eller en henvisning. Oplysningspligten er kun overholdt hvis privatlivspolitikken gives til kunden via et link.</p> <p>Status: Der findes et link til privatlivspolitikken nederst på siden, men Midttrafik har bestilt en rettelse hos leverandøren, så linket placeres inden for login-boksen.</p>
2.4 Flextrafik – Patientbefordring og Kommunalkørsel	<p>Kontekst: I forbindelse med Midttrafiks udførelse af Patientbefordring og Kommunalkørsel indsamler Midttrafik personoplysninger om kunder via Region Midtjylland og kommunerne i regionen.</p> <p>Midttrafik er ikke altid selv i kontakt med disse kundegrupper, og det kan derfor være vanskeligt for Midttrafik at iagttage oplysningspligten. Midttrafik har dog fået lagt et link til privatlivspolitik for Patientbefordring ind på Region Midtjyllands hjemmeside under Patientbefordring.</p> <p>Tilbage melding: Datatilsynet anbefaler, at Midttrafik gør brug af en undtagelse vedr. iagttagelse af oplysningspligten for disse to kørselsordninger.</p> <p>Datatilsynet henstiller til, at det fremgår af Midttrafik hjemmeside, at Midttrafik udfører kørsel for region og kommuner.</p> <p>Status: Midttrafiks brug af undtagelsen er registreret i Midttrafiks artikel 30-fortegnelse samt i procedure for oplysningspligt.</p> <p>Det fremgår allerede af Midttrafiks hjemmeside, at de pågældende kørsler udføres på vegne af Region</p>

Fokusområde	Tilbage melding fra Datatilsynet og status hos Midttrafik
	Midtjylland og kommuner, men det er nu tydeliggjort i både privatlivspolitik og på Flextrafik-siderne.
2.5 Flextrafik – Handikapkørsel	
2.5.1 Telefonisk henvendelse	<p>Kontekst: Midttrafik udsender et velkomstbrev til alle kunder, som er visiteret til Handikapkørsel. Af brevet fremgår et link til Midttrafiks privatlivspolitik. Velkomstbrevet udsendes via e-Boks, som automatisk sender et fysisk brev til ikke-digitale kunder.</p> <p>Tilbage melding: Hvis brevet sendes digitalt, er et link tilstrækkeligt, men hvis brevet sendes fysisk, er det ikke Datatilsynets opfattelse, at det er tilstrækkeligt at henvise til et link.</p> <p>Status: Midttrafik vil fremover supplere linket med et vedlagt bilag til velkomstbrevet, hvoraf privatlivspolitikken fremgår.</p>
2.5.2 Optagelse af telefonsamtaler	<p>Kontekst: Call Centeret hos Midttrafiks leverandør, FlexDanmark, modtager kundehenvendelser på vegne af Midttrafik samt øvrige trafiksselskaber uden for almindelig åbningstid. I den forbindelse optager FlexDanmark samtaler til uddannelses- og dokumentationsformål.</p> <p>Midttrafik varetager via FlexDanmark oplysningspligten gennem en telefonprompt, hvor kunden gives mulighed for at afgive samtykke til optagelsen samt oplyses om muligheden for tilbagetrækning af samtykke.</p> <p>Tilbage melding: Det er Datatilsynets opfattelse af Midttrafik lever op til oplysningspligten. Datatilsynet gør dog opmærksom på, at der i prompten bør henvises til et direkte link til Midttrafiks hjemmeside.</p> <p>Status: Problematikken er drøftet i regi af FlexDanmark sikkerhedsgruppe, men en løsning er endnu ikke</p>

Fokusområde	Tilbage melding fra Datatilsynet og status hos Midttrafik
	<p>implementeret, da prompten henvender sig til alle trafik selskaberne, og der bør derfor henvises til alle trafik selskabers hjemmesider i samme prompt. Der vil blive fulgt yderligere op med FlexDanmark og de øvrige trafik selskaber inden sommerferien.</p>
2.6 Flextrafik – Flextur, Flexbus og Plustur	
<p>2.6.1 Telefonisk henvendelse</p>	<p>Kontekst: Call Centeret hos Midttrafiks leverandør, FlexDanmark, modtager kundehenvendelser på vegne af Midttrafik udenfor almindelig åbningstid.</p> <p>Midttrafik varetager via FlexDanmark oplysningspligten gennem en telefonprompt, hvor kunden gives mulighed for at afgive samtykke til optagelsen samt oplyses om muligheden for tilbagetrækning af samtykke.</p> <p>Tilbage melding: Det er Datatilsynets opfattelse, at prompten kun omhandler oplysningspligten i forhold til optagelse af telefonsamtaler og ikke i forhold til den øvrige behandling af personoplysninger, der foretages i forbindelse med opkaldet.</p> <p>Status: Problematikken er drøftet i regi af FlexDanmarks sikkerhedsgruppe og telefonprompten skal udvides til at omfatte de øvrige behandlinger.</p> <p>Der vil blive fulgt yderligere op med FlexDanmark og de øvrige trafik selskaber inden sommerferien.</p>
<p>2.6.2 App og online</p>	<p>Kontekst: Kunder kan bestille kørsel via appen Flextrafik samt en webbaseret selvbetjening.</p> <p>Tilbage melding: Datatilsynet vurderer ikke, at privatlivspolitikken gives til kunden i forbindelse med indtastning af personoplysninger, men at kunden selv skal opsøge den aktivt via menuen. Dette er ikke i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen.</p>

Fokusområde	Tilbage melding fra Datatilsynet og status hos Midttrafik
	<p>Status: Link til privatlivspolitik blev tilføjet i både app og selvbetjening i forbindelse med Datatilsynets afgørelse af tilsyn hos Fynbus i 2020.</p>
3. Midttrafiks privatlivspolitikker	
<p>3.1 Samlede forhold for Midttrafiks privatlivspolitikker</p>	<p>Kontekst: I Midttrafiks privatlivspolitik fremgår det, at Midttrafik opbevarer personoplysninger om kunder så længe, det er nødvendigt til de formål der er beskrevet og for at opfylde journaliserings- og bogføringspligt.</p> <p>Tilbage melding: Datatilsynet oplyser, at Midttrafik bør oplyse om det tidsrum, oplysningerne vil blive opbevaret i, eller som minimum give oplysninger om de kriterier, der anvendes til fastlæggelse af tidsrummet.</p> <p>Status: Midttrafik er i gang med opdatering af privatlivspolitikker med henblik på at sikre ovenstående. Opdateringen forventes afsluttet medio juni 2022.</p> <hr/> <p>Kontekst: I privatlivspolitikken oplyser Midttrafik hvilke personoplysninger, der behandles samt hvilket hjemmelsgrundlag, der anvendes. Det fremgår dog ikke hvilke oplysninger, der konkret behandles på baggrund af hvilke bestemmelser.</p> <p>Tilbage melding: Datatilsynet henstiller til, at Midttrafik konkretiserer hvilke personoplysninger, der behandles på baggrund af de enkelte oplyste bestemmelser.</p> <p>Status: Midttrafik er i gang med opdatering af privatlivspolitikker med henblik på at sikre ovenstående. Opdateringen forventes afsluttet medio juni 2022.</p>

Fokusområde	Tilbage melding fra Datatilsynet og status hos Midttrafik
<p>3.2 Særligt vedr. optagelse af telefonsamtaler</p>	<p>Kontekst: Call Centeret hos Midttrafiks leverandør, FlexDanmark, modtager kundehenvendelser på vegne af Midttrafik samt øvrige trafik selskaber uden for almindelig åbningstid. I den forbindelse optager FlexDanmark samtaler til uddannelses- og dokumentationsformål.</p> <p>Midttrafik varetager via FlexDanmark oplysningspligten gennem en telefonprompt hvor kunden gives mulighed for at afgive samtykke til optagelsen samt oplyses om muligheden for tilbagetrækning af samtykke.</p> <p>Tilbage melding: Datatilsynet konstaterer, at muligheden for at tilbagetrække samtykke ikke fremgår af de specifikke privatlivspolitikker på hjemmesiden. Derimod fremgår muligheden af telefonprompten. Det er dog Datatilsynets opfattelse, at håndteringen er i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen.</p> <p>Datatilsynet anbefaler dog, at Midttrafik i teleprompten henviser til et direkte link til Midttrafiks privatlivspolitikker.</p> <p>Status: Problematikken er drøftet i regi af FlexDanmark sikkerhedsgruppe, men en løsning er endnu ikke implementeret, da prompten henvender sig til alle trafik selskaberne, og der bør derfor henvises til alle trafik selskabers hjemmesider i samme prompt.</p> <p>Der vil blive fulgt yderligere op med FlexDanmark og de øvrige trafik selskaber inden sommerferien.</p>