

## Bilagsoversigt

---

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

- 1 Løfteparagraf om genforhandling af betalingen i Midttrafiks kontrakter om buskørsel
- 2 Gratis transport i busser for "Natteravne"
- 3 Revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010
  1. [revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010](#)
- 4 Foreløbigt driftsregnskab 2009
  1. [notat med foreløbigt driftsregnskab 2009 for Midttrafik](#)
  2. [notat om indtægtsfordeling for busdrift i 2009](#)
  3. [notat med regnskab 2009 for Midtjyske Jernbaner](#)
  4. [beskrivelse af byrdefordelingsprincipperne som vedtaget af Repræsentantskabet i 2008 for budget 2009](#)
- 5 Orientering om nøgletal for Midttrafik
  1. [Notat med nøgletal for Midttrafik](#)
- 6 Temadrøftelse om Rejsekort
  1. [folder fra 2007 om Rejsekortet](#)
  2. [notat om økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortet inkl. byrdefordeling blandt bestillerne](#)
- 7 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
  1. [Vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark](#)
  2. [ministersvar på spørgsmål om stoppesteder lang statsvejene](#)
  3. [rejsekortets inddragelse i økonomiforhandlingerne](#)
- 8 Eventuelt

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**



**KPMG**  
**Statsautoriseret Revisionspartnerselskab**  
**AUDIT**  
Bruun's Galleri  
Værkmestergade 25  
Postboks 330  
8100 Århus C

Telefon 86 76 46 00  
Telefax 72 29 30 30  
www.kpmg.dk

## **Midttrafik**

# Revisionsberetning nr. 6 af 4. marts 2010 vedrørende risikovurdering, revisionsstrategi og -plan samt revision i årets løb

10-p001 JW EM 007381 09002.docx

## **Indhold**

1	Indledning	77
2	Særlige forhold	77
2.1	Sammenfatning af bemærkninger	77
2.2	Sammenfatning af supplerende oplysninger	78
3	Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan	78
3.1	Risikovurdering	78
3.2	Revisionsstrategi og -plan	79
4	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	79
4.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	80
4.2	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet, Århus Sporveje	82
4.3	It-anvendelse	84
5	Andre oplysninger m.v.	85
5.1	Referater fra bestyrelsesmøder	85
5.2	Rådgivning og assistance	85

## 1 Indledning

I overensstemmelse med vores revisionsberetning af 18. februar 2008 om revisors tiltræden afgives hermed beretning om udført revision udført i december 2009 vedrørende regnskabsåret 2009.

Vores revision udføres såvel i årets løb som i forbindelse med årsafslutningen og anses først for afsluttet ved afgivet revisionsberetning vedrørende årsregnskabet for 2009.

### *Ansvarsforhold for regnskabsaflæggelsen og revisionens mål og omfang*

Vi har i vores revisionsberetning nr. 1 af 18. februar 2008 om revisors tiltrædelse bl.a. redegjort for henholdsvis ledelsens og revisors opgaver og ansvar samt revisionens mål og omfang. Da der efter regionsråds- og kommunalvalget den 17. november 2009 er sket ændringer i bestyrelsen for Midttrafik, har vi efterfølgende kort redegjort for ledelsens og revisors opgaver og ansvar. Der henvises herudover til vores beretning nr. 1. af 18. februar 2008.

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med lov om kommunernes styrelse samt Indenrigs- og Socialministeriets budget- og regnskabsbestemmelser for kommuner. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Endelig er det ledelsens ansvar, at der etableres retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn.

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi udfører revisionen i henhold til revisionsregulativet for Midttrafik samt danske revisionsstandarder og god offentlig revisionsskik. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå en høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

Revisionen af årsregnskabet for 2009 udføres i overensstemmelse hermed.

## 2 Særlige forhold

I forbindelse med den påbegyndte revision for regnskabsåret 2009 skal vi fremhæve følgende særlige forhold.

### 2.1 Sammenfatning af bemærkninger

I henhold til § 7 i Indenrigs- og Socialministeriets bekendtgørelse nr. 1548 af 22. december 2009 om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til forbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Nærværende beretning indeholder ingen nye revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare overfor tilsynsmyndigheden.

## 2.2 Sammenfatning af supplerende oplysninger

I henhold til revisionsberetning nr. 1 af 18. februar 2008 gives der supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder ingen nye supplerende oplysninger, som bestyrelsen skal orienteres om.

## 3 Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan

### 3.1 Risikovurdering

Med henblik på at opdatere vores forståelse og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurdere risici for væsentlig fejl i forvaltningen og regnskabsaflæggelsen har vi ajourført vores informationer om og beskrivelser af selskabet.

Vores revision baseres på en vurdering af væsentlighed og risiko. Revisionens formål er således ikke at afdække enkeltstående uvæsentlige fejl.

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for besvigelser og fejl ved revisionen af årsregnskabet. Revisionen tilrettelægges derfor bl.a. med henblik på at afdække væsentlige fejl som følge af besvigelser. Forekommer der besvigelser, er der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

Som forberedelse til revisionen af årsregnskabet for 2009 har vi med direktionen og den økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsaflæggelsen og de af Midttrafik,

herunder Busselskabet, iværksatte tiltag til styring heraf, herunder med henblik på at forebygge, opdage og korrigere fejl.

## 3.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2009 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet.

### *Revisionsstrategi*

Revisionsstrategien fastlægger overordnet revisionens omfang, tidsmæssige placering og retning. Revisionsstrategien skal sikre, at revisionen fokuseres mod de væsentligste og mest risikofyldte forretningsmæssige og administrative områder af betydning for årsregnskabet.

Med henblik på at udføre en effektiv revision har vi foreløbigt valgt at basere hovedvægten af vores revision på *systembaseret revision*, hvor vi vurderer og ved stikprøver tester de af ledelsen etablerede registreringssystemer, forretningsgange og interne kontroller samt deres sammenhæng til regnskabsposter, noter og øvrige krævede oplysninger m.v.

Herudover vil der i fornødent omfang blive foretaget *substansbaseret revision*, hvor vi tester poster i resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og andre krævede oplysninger m.v. til ekstern og anden dokumentation samt udfører regnskabsanalytisk revision.

### *Revisionsplan*

På baggrund af den overordnede revisionsstrategi har vi udarbejdet en revisionsplan med henblik på effektivt at reducere revisionsrisikoen til et acceptabelt lavt niveau. I revisionsplanen er arten, den tidsmæssige placering og omfanget af den revision, der planlægges udført, fastlagt. Endvidere er det revisionsteam og de ressourcer, der er nødvendige for at udføre revisionen, beskrevet.

Ved udførelsen af revisionen foretager vi løbende en vurdering af om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde. Endvidere omfatter den løbende forvaltningsrevision en vurdering af de implementerede administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

## 4 Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller

Ved revisionen har vi fokuseret på overordnede forretningsgange, arbejdsrutiner m.v. for udvalgte områder.

Formålet er at påse, hvorvidt der forefindes korrekte, valide og rettidige regnskabsregistreringer som grundlag for regnskabsaflæggelsen.

I det følgende har vi omtalt omfanget af den indeværende udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer, bør komme til bestyrelsens kendskab.

## 4.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midtrafik

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Kvartalsvis økonomisk rapportering
- Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- Løn- og personaleområdet
- Betalingsområdet
- Finansiell status
- Indtægter
- Afregning med vognmænd.

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

### *Forretningsgangsbeskrivelser*

Midtrafik er fortsat i proces med udarbejdelse af forretningsgangsbeskrivelser. Der foreligger på nuværende tidspunkt detaljerede forretningsgangsbeskrivelser for flere områder, men der er fortsat enkelte områder, der er ved at blive beskrevet (rykkerprocedurer, skolekort, uddannelseskort m.v.). Administrationen har oplyst, at det forventes, at arbejdet er afsluttet i marts 2010.

### 4.1.1 Kvartalsvis økonomisk rapportering

Vi har foretaget en overordnet gennemgang af "Status på økonomi pr. 3. kvartal 2009". Status på økonomi indeholder sammenholdelse af budget 2009 med forventet regnskab for 2009. Forventet regnskab for 2009 er opgjort på baggrund af realiserede data for august og september 2009 samt budget for den resterende periode af regnskabsåret.

Vi skal anbefale, at økonomirapporteringens detaljeringsgrad bliver øget for de enkelte afdelinger med kommentering på større afvigelser. Nettoudgifterne for Trafikselskabet er anført i en linje med enslydende beløb for budget 2009 og forventet regnskab 2009. Dertil kommer, at Handicap-området alene omfatter SKAL-kørsel. Vi skal anbefale, at økonomisk status på Handicap-området omfatter såvel SKAL- som KAN-kørsel.

Endelig skal det anbefales, at der indarbejdes opfølgning på likviditetsudvikling i periode-regnskabet.

Midtrafiks administration er enig i anbefalingerne, og anbefalingerne vil blive indarbejdet i økonomisk status for 2. kvartal 2010.



#### 4.1.2 **Kasse- og regnskabsfunktioner**

Den udførte revision har primært omfattet følgende væsentlige processer:

- Likvide aktiver, afstemning
- Øvrige statuskonti, afstemning og opfølgingsprocedurer, herunder ledelsestilsyn.

I forbindelse med revisionen har vi gennemgået kasse- og regnskabsregulativet og påset, om de interne retningslinjer heri er opfyldt.

##### *Afstemning af statuskonti og ledelsestilsyn*

Vi har gennemgået afstemninger af statuskonti, herunder om der er etableret løbende afstemning af selskabets statuskonti.

Det er konstateret, at afstemningerne, der udarbejdes i kontrolafdelingen, ikke foretages regelmæssigt. Vi har endvidere kontrolleret, om der er udført ledelsestilsyn med de udarbejdede statusafstemninger i form af kvittering på oversigt over, hvilke afstemninger der er udarbejdet. Det er oplyst, at der løbende udføres ledelsestilsyn med afstemninger af statuskonti, som dog ikke konsekvent dokumenteres.

Vi anbefaler, at statusafstemningerne foretages regelmæssigt, samt at der udføres ledelsestilsyn hermed.

Midtrafiks administration er enig i anbefalingerne. Anbefalingerne vil blive implementeret i marts 2010.

#### 4.1.3 **Indtægter**

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2009. Det er fortsat vores opfattelse, at de etablerede procedurer og identificerede kontroller ikke i tilstrækkeligt omfang er gennemført konsekvent og dokumenteret.

Vi skal på baggrund af vores gennemgang fastholde vores supplerende oplysning om, at vi anbefaler, at der sker forbedring af dokumentationen for kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter. Vi skal endvidere anbefale, at der udarbejdes en oversigt over indtægterne, hvor det fremgår, hvem der er ansvarlig for sikring af fakturering, samt hvilke perioder der er faktureret.

Midtrafiks administration er enig i anbefalingen. Der vil blive udarbejdet oversigt over de etablerede kontroller for hver indtægtsart, og disse vil være dokumenteret. Oversigten vil være klar i forbindelse med revision af årsregnskabet.

#### 4.1.4 **Afregninger med vognmænd**

En betydelig del af Midtrafiks aktivitet består af kontraktindgåelse med vognmænd og løbende afregning heraf, herunder modregning af billetindtægter.

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af korrekt registrering af vognmands-afregning vedrørende kørsel i 2009. Det er fortsat vores opfattelse, at området overordnet set er velfungerende. Grundlaget for opfølgning på indberetning fra vognmændene kunne med fordel forbedres. Der er således ikke faste procedurer for, hvilken dokumentation der skal fo-

religge for de indtægter, vognmændene modtager i busserne. Vi anbefaler, at der indføres en dokumenteret kontrol med de indtægter, vognmændene oplyser, at de har haft i en given periode.

Midtrafiks administration er enig i anbefalingen. Administrationen vil overveje, hvorledes det mest hensigtsmæssigt kan indarbejdes i de eksisterende forretningsgange. Desuden vil der blive indarbejdet krav til dokumentation i kontrakterne i forbindelse med kommende udbud.

#### 4.1.5 Gager og lønninger

Vi har gennemgået de interne kontroller for lønadministrationen. Da der ikke, som følge af lønafdelingens størrelse, er etableret fuld funktionsadskillelse mellem personer, der forestår henholdsvis løbende lønbearbejdning og stamdata, bliver der som kompenserende kontrol foretaget gennemgang af oversigt fra Silkeborg Data over til- og afgang samt ændringer af stamdata af en person uden indberetningsadgang. Vi skal anbefale, at gennemgangen inkluderer stikprøvevis kontrol til underliggende dokumentation, f.eks. ansættelseskontrakter eller lignende.

Midtrafiks administration er enig i anbefalingen. Der vil blive iværksat stikprøvevis kontrol til underliggende dokumentation.

## 4.2 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet, Århus Sporveje

Da der er selvstændigt bogholderi hos Busselskabet Århus Sporveje har vi tillige været på revisionsbesøg hos Busselskabet Århus Sporveje. Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Perioderegnskabsudarbejdelse
- Kasse- og regnskabsfunktioner
- Løn- og personaleområdet
- Betalingsområdet
- Finansiell status
- Indtægter.

Busselskabet er fortsat i proces med udarbejdelse af forretningsgangsbeskrivelser. Der foreligger på nuværende tidspunkt detaljerede forretningsgangsbeskrivelser for flere områder, men der er fortsat enkelte områder, der ikke er beskrevet. Vi er bekendt med, at Busselskabet er i proces med udarbejdelsen heraf, og at opgaven prioriteres højt.

Gennemgangen har i øvrigt givet anledning til følgende kommentarer:

### 4.2.1 Perioderegnskabsudarbejdelse

Der udarbejdes hvert kvartal notat til driftsrådet om resultat for Busselskabet efter omkostningsbaserede principper. Det er ifølge det oplyste prioriteret, at notatet kun udgør en side.

Som følge heraf er der ingen afvigelsesforklaringer. Vi har fået oplyst, at kommentarer til notatet gives mundtligt på driftsrådsmødet.

Vi anbefaler, at der tilføjes væsentlige afvigelsesforklaringer mellem budget og realiserede tal til notatet. Alternativt er det vores opfattelse, at der bør udarbejdes referat fra driftsrådsmødet.

Busselskabets administration har oplyst, at form for afrapportering har varieret. Kun 3. kvartal 2009 har været uden skriftlig redegørelse for afvigelser. Der sker mundtlig redegørelse for afvigelserne på driftsrådsmøderne.

#### 4.2.2 **Kasse- og regnskabsfunktioner**

##### *Funktionsadskillelse*

Der er ikke tilstrækkelig funktionsadskillelse vedrørende administration af debitorer og kreditorer som følge af økonomiafdelingens størrelse samt sygdom i afdelingen. Der er en medarbejder, der forestår vedligeholdelse af debitor- og kreditorstamdata, foretager fakturering, udsteder kreditnota, gennemfører manuelle betalinger samt udarbejder afstemninger.

Det anbefales, at det vurderes, om det er muligt at fordele arbejdsopgaverne i økonomifunktionen anderledes således, at funktionsadskillelsen forbedres, f.eks. ved at vedligeholdelse af stamdata varetages af en anden person. Hvis det ikke er muligt at forbedre funktionsadskillelsen, bør der være ekstra fokus på ledelsestilsyn med de relevante afstemninger m.v.

Busselskabets administration er enig i anbefalingen, og organiseringen ændres således, at vedligeholdelse af stamdata ligger hos en person, der ikke har adgang til at bogføre og godkende betalinger.

##### *Afstemning af statuskonti*

Vi har gennemgået procedurerne for afstemning af statuskonti. Afstemningerne er hidtil ikke gennemført med fast frekvens, ligesom det ikke er alle statuskonti, der er blevet afstemt. Vi har fået oplyst, at der fremadrettet vil blive udarbejdet månedlig afstemning af alle statuskonti. Busselskabets administration har oplyst, at de manglende afstemninger skyldes primært langtidssygemelding fra en medarbejder i bogholderiet.

#### 4.2.3 **Løn- og personaleområdet**

Som følge af organisationens størrelse er der ikke tilstrækkelig funktionsadskillelse i forbindelse med administration og udbetaling af løn. Det anbefales, at der indføres en kompenserende kontrol i form af løbende ledelsestilsyn af lønudbetalinger til de 2 lønmedarbejdere.

Hver måned modtages kontrollister fra KMD's lønsystem over den udbetalte løn. Det er konstateret, at disse lister ikke bliver gennemgået. Busselskabet modtager endvidere løngrundlag fra Århus Kommune. KMD's lønsystem genererer hver måned legalitetslister, der viser alle tilgange, ændringer og afgang i stamdata. Disse lister er ikke modtaget fra Århus Kommune - og dermed ikke gennemgået - i 2009. Vi skal anbefale, at listerne løbende gennemgås og herefter kommer til godkendelse hos nærmeste leder.

Busselskabets administration er enig i anbefalingen og vil fremadrettet etablere kontrol med disse lister.

#### 4.2.4 Indtægter

Fra 1. januar 2009 har Busselskabet indgået aftale med Dansk Værdihåndtering om håndtering af kontanter fra de nye billetautomater. Dette har medført nye forretningsgange for afstemning m.v. Busselskabet har konstateret afvigelser mellem registreringer hos Dansk Værdihåndtering og Jyske Bank. Der arbejdes fortsat med etablering af procedurer for afstemning af beholdningerne i busserne i forbindelse med tømning.

Vi har endvidere fået oplyst, at der ikke er regelmæssig kontakt mellem billetautomaterne og back office-systemet fra alle busser. Back office-systemet registrerer billetsalg og tømning af mønter m.v. Ifølge det oplyste er der busser, hvor der ikke løbende importeres data fra. Den manglende import af data medfører, at Busselskabet ikke har mulighed for at kontrollere, om de beløb Dansk Værdihåndtering tømmer ud af automaterne, og det PBS sætter ind i banken, er det korrekte. Busselskabet har etableret stikprøvevis kontrol for at sandsynliggøre, at de transaktioner, der kommer fra Dansk Værdihåndtering og PBS, er korrekte. Vi er bekendt med, at der er stor ledelsesmæssig fokus hos Busselskabet på at få etableret betryggende forretningsgange for registrering af indtægterne.

Vi anbefaler, at der arbejdes videre med at etablere procedurer for afstemning af billetautomaternes registreringer til registreringerne hos Dansk Værdihåndtering, PBS og banken, herunder udarbejdelse af forretningsgangsbeskrivelse, og at arbejdet får højeste prioritet.

Busselskabets administration er enig i anbefalingen, og der arbejdes på at få udarbejdet betryggende afstemningsprocedurer, herunder sikre løbende og fuldstændig sammenhæng mellem registreringerne i busserne og i back office-systemet hos Busselskabet. Back office-systemet er Midttrafiks, og der arbejdes på en løsning af problemet med bl.a. manglende import sammen med leverandøren.

### 4.3 It-anvendelse

Vi har påbegyndt revisionen af it-anvendelsen med fokus på de væsentligste systemer. Midttrafik har outsourcet it-anvendelsen til en række leverandører bl.a. Front Data, Fujitsu Siemens og Bektra. Vores revision omfatter primært de indgåede outsourcing-aftaler samt procedurer m.v. vedrørende adgangskontrol og brugerrettigheder.

Vi afventer modtagelse af systemrevisionserklæringer fra Midttrafiks outsourcing-parter ultimo februar 2010, og vil, så snart vi har modtaget dem, foretage vurdering af disse. Vores revision af procedurer m.v. vedrørende adgangskontrol og brugerrettigheder forventes udført i 1. kvartal 2010.

Resultatet heraf samt vores vurdering af systemrevisionserklæringerne vil indgå i vores rapportering i forbindelse med revision af årsregnskabet for 2009.

## **5 Andre oplysninger m.v.**

### **5.1 Referater fra bestyrelsesmøder**

Vi har gennemlæst referater fra bestyrelsesmøder til og med bestyrelsesmødet den 15. januar 2010.

### **5.2 Rådgivning og assistance**

Vi har siden vores beretning nr. 5 af 11. september 2009 ud over lovpligtig revision efter anmodning udført følgende opgaver for Midttrafik:

#### ***Rådgivning***

- Rådgivning vedrørende låneaftale med Region Midtjylland i forbindelse med "tilskud" til Midtjyske Jernbaner.

#### ***Uafhængighed***

Forinden accept af nævnte rådgivnings- og assistanceopgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

Det er vores opfattelse, at de udførte opgaver enkeltvis og samlet er udført i overensstemmelse med gældende bestemmelser om revisors uafhængighed.

Århus, den 4. marts 2010

**KPMG**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen  
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl  
statsaut. revisor

Revisionsberetning omfattende side 76-86 er fremlagt på mødet den 12. marts 2010

I bestyrelsen:

---

Arne Lægaard  
formand

---

Mads Nikolajsen

---

Bjarne Schmidt Nielsen

---

Anders Bøge

---

Finn Stengel Petersen

---

Frank Borch-Olsen

---

Hans Bang-Hansen

---

Rabih Azad-Ahmad

---

Torben Nørregaard

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 1**



<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
5. marts 2010	1-22-2-09	Niels Henrik Næsselund	nsn@midttrafik.dk	87 40 82 39

## Foreløbigt driftsregnskab 2009 for Midttrafik

### 1 Hovedresultatet

På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 24. februar 2010, er der udarbejdet et foreløbigt driftsregnskab for 2009. Hovedtallene er gengivet i nedenstående tabel, hvor resultaterne er fordelt på de enkelte forretningsområder samt på fællesudgifter og administration.

Driftsregnskabet er foreløbigt, idet der kan blive tale om omposterings og justeringer i det omfang revisionen har bemærkninger til det eksterne regnskab, der udarbejdes i løbet af marts 2010. Det eksterne regnskab forventes forelagt Bestyrelsen på mødet den 16. april 2010, samtidig med at det fremsendes til revisionen.

<b>Midttrafik i alt - foreløbigt driftsregnskab 2009</b>			
<b>Nettobeløb i 1.000 kr</b>			
	<b>Foreløbigt regnskab 2009</b>	<b>Budget 2009</b>	<b>Budget minus regnskab</b>
<b>Busdrift udgifter</b>	1.324.308	1.337.906	13.598
<b>Busdrift indtægter</b>	-621.392	-611.719	9.673
<b>Busdrift netto</b>	702.916	726.187	23.271
<b>Variabel kørsel netto</b>	44.939	46.336	1.397
<b>Midtjyske Jernbaner netto *</b>	32.875	30.348	-2.527
<b>Trafikselskabet netto</b>	123.183	116.692	-6.491
- heraf kontrolafgifter (indtægter)	-2.234	-9.085	-6.851
- heraf renteudgifter	1.197	0	-1.197
- heraf øvrige nettoudgifter	124.220	125.777	1.558
<b>Letbane, Rejsekort og X-bus netto</b>	5.817	7.363	1.546
<b>Midttrafik i alt (netto)</b>	<b>909.730</b>	<b>926.927</b>	<b>17.197</b>

\* Regnskabet og budgettet omfatter kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Der sammenlignes i tabellerne med budgettet for 2009, som det blev vedtaget på bestyrelsesmødet i september 2008.

I det følgende er resultaterne på forretningsområderne kort kommenteret.

Bagerst i dette notat er der vedlagt en oversigt over fordelingen af udgifter og indtægter på de enkelte bestillere. Materialet med oplysninger om økonomien for den enkelte kommune og region, fremsendes i marts til bestillerne.

### 2 Resultatet for busdriften

På busdriften udviser regnskabsresultatet samlet netto mindreudgift på 23,3 mio. kroner i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 3,2 %.

Netto mindreudgiften består dels af færre udgifter til vognmandsbetalinger m.v. på 13,6 mio. kroner, dels af merindtægter i forhold til det forventede på 9,7 mio. kroner.



Der er planlagt en gennemgang af resultaterne for bestillerne, som afholdes i marts 2010. I den forbindelse vil der være mulighed for en mere detaljeret redegørelse for regnskabsresultatet, og af den årsag er resultaterne for de enkelte bestillere ikke gennemgået nærmere her. Det skal bemærkes, at gennemgangen af regnskabsresultatet kan medføre forskydninger mellem de enkelte bestillere på indtægtssiden, uden at det samlede resultat dog ændres af den årsag.

### Busudgifter

Udgifterne ligger samlet set 13,6 mio. kroner under de budgetterede udgifter, hvilket svarer til et mindreforbrug på i alt 1,02 %.

En væsentlig del af afvigelsen mellem regnskabet og budgettet hænger sammen med, at budgetterne blev udarbejdet på baggrund af data, der har vist sig at være usikre. Dette forhold har været et tilbagevendende problem ved budgettering af udgiftssiden af busdriften, men er blevet væsentligt afhjulpet fra og med budgetterne for 2010.

I løbet af 2009 har Midttrafik 3 gange udmeldt et forventet regnskab på området, baseret på væsentligt mere sikre data, og bestillerne er ad den vej løbende blevet informeret om de forventede budgetafvigelser.

Senest har Midttrafik primo januar 2010 opgjort et skøn over regnskabsresultatet på busdriften, og fremsendt dette til bestillerne. Hensigten var, at bestillerne dels blev orienteret om det senest opgjorte, forventede regnskab, dels at bestillerne fik mulighed for forlods at indbetale en forventet efterregulering af bestillerbidraget til Midttrafik. Denne mulighed har flere af bestillerne benyttet sig af.

Ud over det generelt usikre budgetgrundlag, er der desuden foretaget tilpasninger og justeringer i de enkelte kommuner og i Regionen, som har betydet ændringer i kørselsomfanget. Samtidig har forskellige udbudsrunder også påvirket udgifterne og dermed de endelige regnskaber for bestillerne.

Midttrafik udarbejder i løbet af marts 2010 en specifik oversigt over regnskabet for hver bestiller, hvor de enkelte resultater er nærmere kommenteret. Herudover fremsendes en opgørelse af ruteøkonomien for hver bestiller.

### Busindtægter

Indtægterne i forbindelse med busdriften overstiger det budgetterede niveau med 9,7 mio. kroner, svarende til en merindtægt på godt 1,6 %.

De samlede indtægter på 621,4 mio. kr. stammer primært fra direkte passagerindtægter som udgør 459,7 mio. kr. Salg af skole- og uddannelseskort udgør den næststørste indtægtskilde på 100,4 mio. kroner. Fra trafikstyrelsen modtager Midttrafik herudover en takstkompensation i forbindelse med børnerabatter, som i 2009 udgjorde 32,7 mio. kr. Takstsamarbejdet omkring bus og tog giver Midttrafik en nettoindtægt på 21,5 mio. kr. De resterende indtægter på 7,1 mio. kr. vedrører blandt andet befordring af værnepligtige samt fragt indtægter m.v. Der henvises til det vedlagte notat om indtægtsfordelingen for 2009.

I forhold til 2008 har der i 2009 været en række modsatrettede udviklingstendenser. Vedrørende de direkte passagerindtægter, har Midttrafik haft vigende indtægter i 2009. Den samme tendens kan også konstateres i alle andre trafikselskaber i Danmark. De direkte passagerindtægter, fra salg af billetter og kort til kunderne, viser et fald på 14,6 mio.kr. ved sammenligning med 2008. Tilbagegangen i passagerindtægterne modsvares af flere indtægter fra bl.a. salg af uddannelses- og skolekort.

Der er flere forklaringer på de svigtende billetindtægter. Generelt har der været en lavere økonomisk aktivitet i Danmark som også betyder lavere mobilitet og færre rejser i kollektiv trafik. Faldet i passagerindtægter i 2009 kan derudover forklares ved et der generelt er kørt færre køreplanti-mer i 2009, hvilket også medfører færre indtægter. Desuden er der mere specifikke forhold der gør sig gældende, som for eksempel indførelse af gratis pensionistkort i Randers Kommune, fejl og

funktionssvigt i billetautomaterne i Århus Kommune med videre. Disse mere specifikke forhold vil bestillerne blive orienteret nærmere om.

Midttrafiks salg af skolekort og uddannelseskort i 2009 har været væsentligt højere end i 2008. Omsætningen ved udstedelse af skolekort er således steget med 8,0 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt at flere kommuner har valgt at lade Midttrafik udstede kortene. Indtægterne fra salg af uddannelseskort til elever i ungdomsuddannelser i Midttrafik er steget med ca. 5,0 mio. kr. fra 2008 til 2009.

Endvidere er Midttrafiks andel af kompensationen fra Trafikstyrelsen og kompensationer for befordring af værnepligtige steget.

I opgørelsen af indtægterne i regnskabet for 2009 indgår også Midttrafiks samarbejde med DSB og Arriva Tog A/S. Takstsamarbejdet betyder, at kunderne rejser på Midttrafiks billetter og kort hos togoperatørerne, og togbilletter er gyldige til rejser i bus i "stationsområderne".

De endelige afregninger forelå ikke ved regnskabsafslutningen, og derfor indgår der kun a conto mellemregninger mellem Midttrafik og DSB i regnskabet. Den endelige betaling vil derfor indgå i regnskabet for 2010.

Fordelingen af indtægterne på de enkelte bestillere bliver som nævnt gennemgået på møder med bestillerne ultimo marts 2010.

### **3 Resultatet for handicapkørslen**

Det samlede resultat for handicapkørslen udgør et samlet mindreforbrug på 1,4 mio. kroner. Den samlede mindreudgift er fordelt på alle bestillere, dog er der tale om en netto merudgift for Århus Kommunes vedkommende på 1,7 mio. kroner. Der henvises til tabellen sidst i notatet. Merudgiften for Århus Kommunes vedkommende skyldes primært en undervurdering af effekten af omlægning af fradragsmulighederne i forbindelse med dieselaftgiften. Derved er turene blevet dyrere end budgetteret.

Der er ved at blive udarbejdet en nærmere redegørelse for budgetafvigelserne som tilsendes hver bestiller i løbet af marts 2010.

'Skal-kørslen' omfatter den lovpligtige kørsel (handicapkørsel), og det er budgettet for skal-kørsel, Bestyrelsen har vedtaget i september 2008.

Ud over skal-kørsel, er der indenfor handicapkørslen også registreret udgifter og indtægter vedrørende kan-kørslen (siddende patienttransport for regionen og forskellige former for kommunal kørsel).

Denne del af forretningsområdet hviler i sig selv, og er således fuldt ud indtægtsdækket set fra Midttrafiks side. Det betyder også, at der overføres en del af indtægterne fra 'kan-kørslen' til administrationsområdet til dækning af løn- og personaleudgifter, it med videre.

Omsætningen ved 'kan-kørsel' ligger i 2009 på 102,1 mio. kroner. Budgettet og det efterfølgende regnskab vil fremover blive indarbejdet i Midttrafiks samlede økonomioversigt.

### **4 Resultatet for mellemværendet med Midtjyske Jernbaner**

Midtjyske jernbaner udarbejder et selvstændigt regnskab omfattende jernbanens samlede økonomi. I Midttrafiks regnskab indgår kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Specielt med hensyn til udgifter til spormodernisering af strækningen mellem Tranbjerg og Odder skal det nævnes, at bidragene til spormoderniseringen kommer fra Region Midtjylland og videreføres direkte til Midtjyske Jernbaner, med Midttrafik som bindeled. Der er ingen nettopåvirkning af Midttrafiks økonomi i denne sammenhæng, og betalingerne er af samme årsag ikke medregnet i regnskabet eller i budgettet.

Det økonomiske mellemværende mellem Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik er nærmere beskrevet i vedlagte notat.

Det samlede regnskab for privatbaner viser et merforbrug på 2,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Merudgiften dækker både et driftsresultat, som udviser et netto merforbrug på 4,1 mio. kroner, og et anlægstilskud, hvor der er et mindreforbrug på 1,6 mio. kr.

#### Drift.

Budgetoverskridelsen på driftssiden på i alt 4,1 mio. kr. stammer primært fra merudgifter på 2,7 mio. kroner. Merforbruget omfatter upåvirkelige ekstraordinære udgifter til bl.a. lønsumsafgift, øgede pensionsforpligtelser og uddannelse af lokoførere. Merudgiften dækkes jf. aftale med Region Midtjylland via et ekstraordinært driftstilskud fra regionen.

På indtægtssiden er der i forhold til budgettet en tilbagegang (mindreindtægt) på 1,4 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en tilbagegang i antallet af passagerer.

#### Anlæg.

Anlægsmidlerne gives til øremærkede projekter samt som en mindre pulje til ubestemte investeringer. I det oprindelige budget indgik en forventning om et bidrag fra Lemvig og Holstebro kommuner på i alt 1,6 mio. kroner. Dette bidrag blev ikke realiseret, mens de faktiske udgifter blev tilpasset, således at udgifterne blev 1,6 mio. kr. mindre end budgetteret.

### **5 Resultatet for Trafikselskabet**

Under Trafikselskabet er der samlet en række udgiftstyper af forskellig karakter omfattende egentlige driftsudgifter (vedligeholdelse af billetteringsudstyr, tilskud til rutebilstationer m.v.), fællesudgifter af driftsmæssig karakter (personaleudgifter, information og markedsføring, IT m.v.), billetkontrollen, indtægter fra kontrolafgifter samt de samlede renteudgifter.

Samlet set er der tale om en formel merudgift for Trafikselskabet på 6,5 mio. kroner i 2009. Denne merudgift vedrører overordnet dels netto mindreindtægter vedrørende kontrolafgifter på 6,9 mio. kroner samt ikke budgetterede renteudgifter på 1,2 mio. kroner. På administration og øvrige fællesudgifter er der tale om et mindreforbrug på 1,6 mio. kroner.

Mindreindtægten på kontrolafgifter vedrører Århus Kommune, og påvirker således udelukkende mellemværendet med Århus Kommune. Baggrunden for indtægtsnedgangen er en ændring i proceduren for inddrivelse af kontrolafgifterne, indført i 2008 efter aftale med Århus Kommune. Procedureændringen betyder, at Midttrafik foretager alle de indledende tiltag i forbindelse med rykning for indbetalinger m.v. I det omfang dette ikke har ført til en indbetaling til Midttrafik, overføres de resterende udestående herefter til Århus Kommune, som så selv varetager den endelige inddrivelse af de udestående kontrolafgifter.

Det betyder, at de samlede indtægter, som Midttrafik har registreret i forbindelse med kontrolafgifter i 2009, nedskrives med ca. 6,9 mio. kr. i forhold til den budgetterede indtægt, svarende til den del af kontrolafgifterne, der er overført til Århus kommune.

Renteudgifterne vedrører trækket på Midttrafiks kassekredit. Som udgangspunkt budgetteres med en nettorenteudgift på 0 kroner, mens de realiserede renteudgifter beløb sig i 2009 til 1,2 mio. kroner.

Selvom der er tale om næsten en halvering af renteudgiften i forhold til 2008, vil likviditeten fortsat have en stor bevågenhed i Midttrafik, og der er gennemført de tiltag til bedring af likviditeten, Midttrafik selv kan iværksætte.

Det skal bemærkes, at nettoresultatet for hhv. Letbanen og Rejsekortet overføres særskilt til diverse projekter i 2010. De resterende 1,6 mio. kr. overføres til trafikselskabets øvrige aktiviteter i 2010.

## Busdrift - foreløbigt regnskab 2009

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter					
	Foreløbigt regnskab 2009	Budget 2009	Budget minus regnskab	Foreløbigt regnskab 2009	Budget 2009	Budget minus regnskab	Foreløbigt regnskab 2009	Budget 2009	Budget minus regnskab	Foreløbigt regnskab 2009	Budget 2009	Budget minus regnskab	Foreløbigt regnskab 2009	Budget 2009	Budget minus regnskab	Foreløbigt regnskab 2009	Budget 2009	Budget minus regnskab	Foreløbigt regnskab 2009	Budget 2009	Budget minus regnskab	
Favrskov	13.273.936	13.341.875	67.939	-1.076.394	-385.663	630.741	12.197.542	12.956.222	758.680													
Hedensted	10.170.461	9.150.674	-1.019.787	-2.132.682	-859.415	1.273.267	8.037.779	8.291.259	253.480													
Herning	45.117.871	44.315.053	-802.818	-11.417.592	-11.571.308	-153.716	33.700.280	32.743.745	-956.535													
Holstebro	30.397.718	30.865.041	467.323	-7.561.592	-6.766.388	795.204	24.098.653	24.098.653	0													
Horsens	44.120.486	47.090.089	2.969.603	-17.487.233	-15.259.759	2.227.474	26.633.253	31.830.330	5.197.077													
Ikast-Brande	13.871.915	12.142.115	-1.729.800	0	0	0	13.871.915	12.142.115	-1.729.800													
Lervig	8.475.537	8.627.138	151.601	0	0	0	8.475.537	8.627.138	151.601													
Norddjurs	14.060.518	12.326.694	-1.723.824	-1.289.234	-526.121	763.113	12.761.264	11.800.573	-960.711													
Odder	5.690.748	5.657.955	-32.793	-111.901	-62.590	49.311	5.578.847	5.595.365	16.518													
Randers	71.071.597	69.874.093	-1.197.504	-25.155.492	-31.409.213	-6.253.721	45.916.106	38.464.880	-7.451.226													
Ringkøbing-Skjern	20.455.042	19.799.098	-655.944	-306.530	-491.563	-185.033	20.148.512	19.307.535	-840.977													
Samsø	4.910.928	5.463.712	552.784	-1.272.342	-1.900.809	-628.467	3.638.586	3.562.903	-75.683													
Silkeborg	55.125.047	56.064.409	939.362	-21.339.423	-19.265.127	2.074.296	33.785.624	36.799.282	3.013.658													
Skanderborg	17.643.035	17.227.876	-415.159	-2.905.276	-3.666.060	-760.784	14.737.759	13.561.816	-1.175.943													
Skive	23.781.261	24.151.167	369.906	-7.337.115	-6.938.439	398.676	16.444.146	17.212.728	768.582													
Struer	7.902.658	7.997.505	94.847	-886.164	-1.916.336	-1.030.172	7.016.495	6.081.169	-935.326													
Syddjurs	16.593.429	17.574.341	980.912	-1.851.756	-2.835.895	-964.139	14.741.673	14.738.446	-3.227													
Viborg	36.087.477	34.611.798	-1.475.679	-12.587.166	-8.288.866	4.298.300	23.500.311	26.322.932	2.822.621													
Århus	437.093.377	429.174.417	-7.918.960	-244.056.507	-236.326.326	8.730.181	193.036.871	193.848.091	811.220													
Regionen	448.475.359	472.450.952	23.975.593	-262.618.063	-284.249.340	-1.631.277	185.857.296	208.201.612	22.344.316													
<b>I alt</b>	<b>1.324.308.402</b>	<b>1.337.906.002</b>	<b>13.597.600</b>	<b>-621.392.460</b>	<b>-611.719.208</b>	<b>9.673.252</b>	<b>702.915.942</b>	<b>726.186.794</b>	<b>23.270.852</b>													



## Trafikselskabet - foreløbigt regnskab 2009

<b>Nettobeløb</b>			
	<b>Foreløbigt regnskab 2009</b>	<b>Budget 2009</b>	<b>Budget minus regnskab</b>
Favrskov	1.011.217	763.153	-248.064
Hedensted	901.882	758.676	-143.206
Herning	3.548.687	2.851.042	-697.645
Holstebro	2.314.605	2.239.557	-75.048
Horsens	4.226.228	3.415.918	-810.310
Ikast-Brande	877.398	869.407	-7.991
Lemvig	653.015	807.504	154.489
Norddjurs	765.826	843.851	78.025
Odder	461.944	443.432	-18.512
Randers	6.459.636	6.054.836	-404.799
Ringkøbing-Skjern	1.713.592	1.740.993	27.400
Samsø	407.916	365.567	-42.348
Silkeborg	5.063.368	4.566.043	-497.326
Skanderborg	1.458.399	1.341.059	-117.340
Skive	2.433.108	2.213.006	-220.103
Struer	677.616	534.437	-143.179
Syddjurs	1.304.423	1.071.537	-232.886
Viborg	3.278.359	3.371.433	93.074
Århus	39.224.225	31.527.056	-7.697.169
Regionen	46.401.364	45.213.800	-1.187.564
Overført fra 2008		5.700.000	5.700.000
<b>I alt</b>	<b>123.182.808</b>	<b>116.692.307</b>	<b>-6.490.502</b>
<b>Nettobeløb</b>			
	<b>Foreløbigt regnskab 2009</b>	<b>Budget 2009</b>	<b>Budget minus regnskab</b>
Letbanen	2.971.054	5.200.208	2.229.154
Rejsekortet	2.552.896	2.163.103	-389.793
X-bus	293.492	0	-293.492
<b>I alt</b>	<b>5.817.442</b>	<b>7.363.311</b>	<b>1.545.869</b>

Ovenstående viser udgifter afholdt i 2009. Jf. regnskabet for 2008 resterer der en regulering fra 2007 og 2008, som vil blive udmeldt og beskrevet nærmere i forbindelse med opgørelsen af den endelige byrdefordeling for 2009.

Merudgiften (netto) for Århus Kommunes vedkommende vedrører overvejende mindreindtægter i forbindelse med kontrolafgifter. Øvrige merudgifter hænger sammen med ændringer i køreplantimer (og derved fordelingsnøgler) samt fordeling af renteudgiften for 2009.

Vedrørende Rejsekortet skal bemærkes, at opgørelsen er inkl. renteindtægter, der jf. aftale med Rejsekort skal overføres til den ansvarlige lånekapital. På balancen er der desuden overført ca. 800.000 kroner til den ansvarlige lånekapital i Rejsekort, hvilket vil indgå i den endelige afregning med bestillerne.

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 2**



Dato                      Journalnr                      Sagsbehandler                      e-mail                      Telefon  
4. marts 2010                      1-22-2-09                      Niels-Jørgen Danielsen                      njd@midttrafik.dk                      87 40 82 38

## Busdrift 2009 indtægtsdeling

### Indledning.

Busdrift i Midttrafik finansieres således, at kommunerne betaler nettounderskuddet for bybus- og lokalrutekørsel, og Region Midtjylland betaler nettounderskuddet for kørsel på de regionale ruter. Midttrafik opgør både udgifter og indtægter ved busdrift.

Midttrafiks samlede passagerindtægter skal således fordeles til henholdsvis kommunerne og regionen. I praksis vil det betyde, at Midttrafiks passagerindtægter skal fordeles mellem alle bestillerne i forhold til hvor kunderne foretager rejserne.

### Busdrift 2009 indtægter.

Midttrafiks samlede passagerindtægter i 2009 er resultatmæssigt bedre end forventet. Indtægter ligger ca. 10 mio. kr. over budgettet for 2009. Det skal dog bemærkes, at indtægtsbudgettet for 2009 blev nedsat med 1 %, i forhold til indtægterne i regnskabet for 2007.

### Regnskab 2009:

	Regnskab 2009	Regnskab 2008	Relativ ændr 2008-09	Budget 2009
<b>Hovedkategorier:</b>				
<b>Passager indtægter</b>	459.740.002	474.335.855	-3,1%	
<b>Erhvervskort</b>	2.811.282	281.786		
<b>Uddannelseskort</b>	65.813.058	60.871.568	8,1%	
<b>Skolekort</b>	34.572.799	26.273.042	31,6%	
<b>Kompensation Trafikstyrelsen</b>	32.654.160	31.549.912	3,5%	
<b>Fragt, Gods og Post mm.</b>	1.648.450	1.926.152	-14,4%	
<b>Fribefordring værnepligtige</b>	2.304.796	2.137.869	7,8%	
<b>Andre indt. (div. Kørsel)</b>	330.903			
	599.875.450	597.376.184	0,4%	
<b>Takstsamarbejde Bus &amp; Tog:</b>				
<b>Netto Bus&amp;Tog "trafikselskabsrejser"</b>	817.009	837.641	-2,5%	
<b>Netto Bus&amp;Tog "Omstigningsrejser"</b>	20.700.000	17.273.766	19,8%	
<b>Indtægter - busdrift</b>	<b>621.392.459</b>	<b>615.487.591</b>	<b>1,0%</b>	<b>611.719.208</b>

### Fordeling af passagerindtægter 2009.

Det er et mål for Midttrafik, at arbejde frem mod en fordeling af indtægterne, som tager udgangspunkt i det faktiske transportarbejde, der præsteres på busruterne. I yderste konsekvens kræver det et 100 % overblik over omfang af alle rejser, i alle busser, foretaget på alle busruter i Midttrafik. Dette datagrundlag foreligger ikke.

I regnskabet for 2009 er der lavet en indtægtsfordeling, som på et overordnet niveau følger principperne fra regnskabet for 2008. Dvs. at indtægtsdelingen tager udgangspunkt i hvor indtægterne genereres, og efterfølgende fordeles indtægterne mellem de bestillere, hvor Midttrafik kan henføre indtægterne til. Der arbejdes løbende mod et forbedret datagrundlag. Dette arbejde vil også pågå i 2010 og 2011.



## **Fordeling fra følgende indtægtskategorier.**

Følgende indtægtskategorier er fordelt af Midttrafik:

Indtægter fra:

- Passagerindtægter i bus – salg af billetter og kort.
- Erhvervskort.
- Salg af skolekort til kommuner og til privatskoler.
- Salg af uddannelseskort.
- Indtægter ved fri befordring af værnepligtige.
- Kompensationsbetaling fra Trafikstyrelsen.
- Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.
- Andre indtægter (div. kørselsarrangement).
- Gods og fragt.

Indtægterne i disse kategorier er fordelt mellem kommunerne og Region Midtjylland, ud fra objektive og tilgængelige fordelingsnøgler. Nøglerne er blandt andet baseret på faktiske registreringer, samt konkrete og generelle vurderinger af kundernes anvendte ruter.

Midttrafik tilstræber at fordele indtægterne, ud fra fakta samt den bedst mulige viden og vurdering.

### **Passagerindtægter i bus.**

Salg af billetter og kort, beløber sig i 2009 til 459,7 mio. kr. Indtægterne kommer fra:

- Omsætning fra busselskaber.
- Salg på rutebilstationer, busterminaler, mm.
- Salg i kiosker og kortsalgssteder.
- Salg fra Midttrafik.

#### *Salg i Busser.*

Indtægterne indgår i Midttrafiks økonomiske afregninger med busselskaberne, og registreres i Midttrafiks administrative afregningssystemer og i økonomisystemet.

- Afregninger med busselskaber er gennemgået for hvert enkelt selskab. Indtægter fra kontraktkørsel, der udelukkende omfatter kørsel i en kommune, er henført til den pågældende kommune, ("rene kontrakter").
- I de situationer hvor et busselskaber udfører blandet kørsel, dvs. både regional og lokalhenholdsvis bybuskørsel, er busselskabernes samlede indtægtsopgørelser udgangspunkt for fordelingen. Herefter har Midttrafik fordelt indtægterne mellem de bestillere, der indgår i de blandede kontrakter (region og kommuner). Fordelingen er sket på baggrund af tilgængelige informationer:
  - elektroniske billetmaskiner
  - indberetninger fra busselskaber
  - oplysninger om salg særligt indhentet fra busselskaber
- En del kontraktkørsel afregnes enten via elektronisk fakturering eller via beregninger baseret på regneark. Indtægter fra billetter og kort, der indgår i disse kontrakter, er løbende registreret måned for måned. Herefter er indtægterne henført til den aktuelle bestiller.

#### *Salg på rutebilstationer.*

Indtægterne ved salg af billetter og kort på rutebilstationer, busterminaler, m.m., er fordelt i forhold til hvor det almindeligvis må antages at kunderne foretager rejserne. Eksempelvis er indtægterne på Holstebro Rt.b. fordelt mellem Region Midtjylland og Holstebro Kommune. Det antages, at et billetsalg på Holstebro Rt.b. eksempelvis ikke vedrører lokale rejser i Stuer Kommune.

Der foreligger ikke et optimalt datagrundlag, for at lave en 100 % korrekt fordeling af omsætningen. Midttrafik har i nogle situationer forespurgt hos salgsstedet og i andre situationer, foretaget en fordeling på baggrund af bogførte indtægter eller ud fra data fra elektroniske billetmaskiner.

#### *Salg i kiosker og decentrale salgssteder.*

Midttrafik foretager et omfattende salg af klippekort til salgssteder i Århus, Randers og Silkeborg. På 10 udvalgte salgssteder i Århus foretages et salg af periodekort. Der er i indtægtsfordelingen taget højde for at et salg af klippekort i eksempelvis Randers, skal fordeles mellem Randers Kommune og Region Midtjylland. Og som hovedregel henføres omsætningen til bybusrejser. Det samme er gældende for salg af klippekort i henh. Århus og Silkeborg.

#### *Særligt vedr. fordeling af indtægter i Århus området.*

Kundernes brug af kollektiv trafik i Århus området er meget integreret mellem regionale ruter og bybusser, end i andre dele af Midttrafik. Det giver en særlig udfordring i når indtægterne skal fordeles mellem Århus Kommune og de regionale busruter i kommunen (Region Midtjylland). En stor del af billetsalget sker fra kiosker og salgssteder. Passagerindtægterne genereres dermed udenfor busserne, hvorimod kunderne i høj grad foretager rejser i både regionale busser og i bybusser. Der foreligger ikke et detailleret rejsemønster, som kan danne grundlag for en 100 % entydig fordeling mellem regionen og Århus.

I indtægtsfordelingen for 2009 har Midttrafik fastlagt indtægterne fra de busselskaber, der udfører regionalkørsel på ruter til/fra Århus. Busselskabernes omsætning af billetter og kort skal fordeles mellem rejser i regionale busser og omstigninger til bybusserne i Århus. Ud af busselskabernes samlede omsætning, er der henført en indtægtsandel til Århus kommune.

Tilsvarende er omsætningen fra Busselskabet Århus Sporveje vedrørende salg af billetter opgjort. Endvidere er fastlagt omsætningen fra salg af klippekort og periodekort fra kiosker og salgssteder i Århus. Ud denne samlede indtægtsandel er der henført en indtægtsandel til regionen.

#### **Erhvervskort.**

I 2009 har der været en stor stigning i omsætningen ved erhvervskort. Indtægterne på ca. 2,8 mio. kr. er fordelt mellem bestillerne i forhold til hvilke takstzoner erhvervskortene er udstedt til. Erhvervskort, der er udstedt til lange rejser (flere takstzoner), er henført til regionen, fordi det indikerer, at kunderne rejser på regionale ruter. Erhvervskort, der kun er udstedt til takstzoner beliggende i bybus-områder, er henført til kommunerne med bybuskørsel, fordi disse kort hovedsageligt kun er benyttet i bybusserne.

#### **Salg af skolekort.**

Indtægter fra salg af skolekort i 2009 beløber sig til ca. 34,5 mio. kr. Heraf er der solgt skolekort til privatskoler for ca. 4,8 mio. kr. Omsætningen af skolekort til kommunerne er ca. 29,7 mio. kr. I forhold til 2008 er det en stor stigning som væsentligst skyldes, at flere kommuner har valgt at lade Midttrafik udstede kortene. I 2008 (og 2007) har en del af kommunerne tidligere selv udstedt skolekortene.

Midttrafik har gennemgået omsætningen for udstedte skolekort for hver enkelt bestiller. På det grundlag er det efterfølgende vurderet, for hver enkelt kommuneskole, om eleverne som hovedregel benytter lokalruter til befordring mellem hjem og skole. Hvor dette er tilfældet, skal omsætningen henføres til den enkelte bestiller. I de situationer, hvor der benyttes en regional rute mellem hjem og skole, skal omsætningen henføres til den regionale rute.

Som grundlag for fordelingen indgår følgende kriterier:

- Udstedte skolekort er vurderet i forhold til takstzoner og den enkelte skoles geografiske placering.
- Det er vurderet, om eleven anvender lokalrute eller regionalrute til transport mellem skole og hjem.
- Indtægterne er fordelt til hver enkelt bestiller i forhold til den relative andel, der benytter lokalrute/bybusrute henh. regionalruter.

#### Skolekort faktureret til privatskoler.

Omsætningen for skolekort til privatskoler er principielt fordelt efter samme kriterier. Det er typisk for privatskoler, at eleverne foretager rejser over længere afstande end elver der

transporteres til folkeskoler. Derfor henføres en temmelig stor del af omsætningen til regionen, fordi eleverne som oftest benytter regionale ruter til transport mellem hjem og skole.

### **Salg af uddannelseskort.**

Midttrafiks indtægter fra salg af uddannelseskort til elever i ungdomsuddannelserne blev i 2009 ca. 65,8 mio. kr. Det er en stigning på 5,0 mio. kr. Indtægterne skal principielt fordeles i forhold til hvilken/hvilke ruter eller rutetyper, der rejses med. Der foreligger ikke et entydigt datagrundlag for elevernes rejsemønster.

I stedet har Midttrafik ved fordelingen for 2009, opgjort omsætningen af uddannelseskort til hver enkelt ungdomsuddannelsesinstitution i Region Midtjylland. Opgørelsen er specificeret for hver enkelt kommune og hver enkelt uddannelsesinstitution. På baggrund heraf, er der vurderet en omsætningsandel til rejser i lokalruter, rejser i bybusruter og rejser i regionale ruter.

Det er en afvigelse i forhold til den fordelingsnøgle, Midttrafik anvendte i 2008. Midttrafik har vurderet, at dette fordelingsgrundlag er en brugbar fordelingsnøgle, som er mere objektiv end den fremgangsmåde, der blev anvendt i 2008.

### **Indtægter ved fri befording af værnepligtige.**

Indtægterne ved fri befording af værnepligtige blev i 2009 ca. 0,2 mio. kr. mere end i 2008. Midttrafiks indtægter baseres på en landsdækkende aftale mellem Forsvarets Personeltjeneste og alle trafikskaber i Danmark. Indtægterne skal fordeles mellem bestillerne. Der er anvendt samme fordelingsnøgle som i 2008. I Midttrafiks område er der kaserner inden for Forsvarskommandoen i Skive, Karup og Holstebro. Midttrafik har forfordelt 0,3 mio. kr. til Skive og Holstebro, fordi mange værnepligtige transporteres i dette område.

Dernæst antages, at de værnepligtige hovedsageligt anvender busserne på de regionale ruter og bybusser. Den resterende indtægt fordeles efter forholdet mellem køreplantimer vedr. region Midtjylland og køreplantimer i kommuner med bybuskørsel.

### **Kompensation fra Trafikstyrelsen.**

Midttrafik modtager ca. 32,6 mio. kr. i indtægtskompensation fra Trafikstyrelsen. Beløbet gives som kompensation for "mistede indtægter", på grund af fælles regler for:

- Mistede indtægter på grund af regler om medtagelse af gratis børn i kollektiv trafik.
- Indtægtskompensation for udvidelse af børnerabatten til det fyldte 16. år.

Kompensationen skal fordeles mellem bestillerne i Midttrafik. Fordelingen bør afspejle kompensationsens formål og fordeles til de bestillere, der har mange rejser, som falder ind under kompensationsens formål.

Midttrafik har vurderet, at kompensationen for mistede indtægter har direkte sammenhæng med omfanget af passagerindtægter i kollektiv trafik. Kompensationsbetalingen er derfor fordelt mellem bestillerne i forhold til, hvor stor en andel af passagerindtægterne, den aktuelle bestiller har. De kommuner der har gratis kørsel modtager derfor ikke andel af kompensationen til Midttrafik.

### **Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.**

Midttrafiks samarbejde med DSB og Arriva Tog A/S består af følgende:

1. Samarbejde for "omstigningsrejser" til bus med DSB eller Arriva billet/kort.
2. Samarbejde for brug af Midttrafiks billetter/kort til rejser hos DSB eller Arriva Tog.

#### *Omstigningsrejser.*

Midttrafik modtager indtægter fra DSB og Arriva Tog for kundernes rejser i busserne med en DSB billet. Denne indtægt er 20,7 mio. kr. i 2009. Det er en a conto afregning. Den endelige opgørelse mellem Midttrafik og togoperatørerne forelå ikke ved regnskabsafslutningen. Først i løbet af 2010 vil den endelige afregning foreligge.

Midttrafik har fordelt indtægterne fra omstigningsrejser mellem Region Midtjylland og de bestillere, der har bybuskørsel. Det er Midttrafiks vurdering, at omstigere fra togrejser væsentligst bruger en

busrejse i bybus byer og på regionale ruter. På landsplan foretages en beregning af hvert enkelt trafikselskabs andel af omstignere mellem tog og bus. Midttrafiks indtægter er beregnet for følgende prisområder:

- Midttrafik Midt
- Midttrafik Syd
- Midttrafik Vest
- Midttrafik Øst
- Århus.

Der er anvendt samme grundlag for delingen af disse indtægter som ved regnskabet for 2008. Dvs. den andel der tilfalder Århus, er direkte henført til Århus Kommune. Andelen der tilfalder prisområde Øst, Midt, Vest, og Syd, er fordelt efter antal køreplantimer for Region Midtjylland og for de bestillere, der har bybuskørsel.

#### *Trafikselskabsrejser.*

Alle rejser med Midttrafiks billetter og kort i DSB-tog eller Arriva-tog, indgår i Midttrafiks betalinger vedrørende "trafikselskabsrejser". Samarbejdet betyder, kunderne køber billet/kort hos DSB eller Arriva, men til Midttrafiks takster. Dog foretages rejserne hos DSB og/eller Arriva Tog. Midttrafik modtager indtægterne ved salget, men Midttrafik skal betale for de rejser kunderne foretager hos DSB og Arriva.

I regnskabet for 2009 indgår samarbejdet med DSB og Arriva Tog som et netto resultat, og viser en indtægt på ca. 0,8 mio. kr. Den endelige opgørelse mellem Midttrafik og togoperatørerne forelå ikke ved regnskabsafslutningen. Først i løbet af 2010 vil den endelige afregning foreligge. Midttrafiks nettoindtægt fra salg af billetter og kort på DSB og Arriva stationer er ca. 0,8 mio. kr. Indtægterne vedrører togrejser, der i langt overvejende grad foregår mellem togstationer i Midttrafik og som karakteristisk foretages over længere afstande, eksempelvis over kommunegrænser. Midttrafik har vurderet, at nettoindtægterne fra takstsamarbejdet inden for et prisområde alene henføres til Region Midtjylland.

#### **Indtægter fra gods, fragt.**

Der er i 2009 registreret indtægter fra gods, fragt mm. på i alt 1,6 mio.kr. Midttrafik har henført denne indtægt 100% til region Midtjylland. Kun på de regionale ruter i Midttrafik, er der mulighed for at medtage/sende gods og fragt. Derfor er det nærliggende, at indtægten alene henføres til Region Midtjylland.

#### **Andre indtægter.**

Andre indtægter vedrører betalinger til Midttrafik, fra særlige kørsels arrangementer. Det kan eksempelvis være særlige billetindtægter, der kommer fra koncertarrangementer, hvor der er indsat ekstra busser. Det kan eksempelvis også være betalinger til Midttrafik fra koncertarrangører for udført ekstra kørsel. Disse indtægter er konkret fordelt til den enkelte bestiller, i forhold til hvilket arrangement der har været afholdt eller i forhold til hvilken bestiller, der finansierer ekstra kørslen.

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 3**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. marts 2010	1-22-2-09 1-30-75-2-1-10	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87 40 82 38

## Regnskab 2009 – Midtjyske Jernbaner

### Togdrift 2009.

Midttrafiks regnskab vedr. togdrift omfatter en underskudsdækning til Midtjyske Jernbaner A/S til togkørsel på Odderbanen og Lemvigbanen. Desuden omfatter det Midttrafiks anlægstilskud til Midtjyske Jernbaner A/S, til afholdelse af anlægsinvesteringer i selskabet. Midtjyske Jernbaner får selv billetindtægterne fra passagererne – men Midttrafik yder tilskud til selskabet herudover, med henblik på at dække underskuddet ved jernbanedriften.

Det samlede regnskab for togdrift viser merudgifter på ca. 2,5 mio. kr. i forhold til budgettet.

Merforbruget skyldes højere udgifter til drift af privatbaner på ca. 4,1 mio. kr. og mindreforbrug vedr. anlægsudgifter på ca. 1,6 mio. kr.

De samlede udgifter er budgetteret til ca. 30,3 mio. kr. Regnskabet viser udgifter for i alt 32,8 mio. kr.

### Budget 2009.

	Udgifter	Indtægter	Netto
Drift	37.163.700	14.328.266	22.835.434
Anlæg	7.512.897		7.512.897
I alt	44.676.597	14.328.266	30.348.331

### Regnskab 2009.

	Udgifter	Indtægter	Netto
Drift			
Driftstilskud	37.163.700	12.878.385	26.975.030
Efterregulering driftstilskud	2.689.714		
Anlæg	5.900.000		5.900.000
I alt	45.753.414	12.878.385	32.875.030

### Driftstilskud.

I 2009 har Midttrafik udbetalt 37,1 mio. kr. i bruttodriftstilskud til Midtjyske Jernbaner. Det svarer til budgettet. Hertil kommer et ekstraordinært driftstilskud på 2,6 mio. kr., som er aftalt med Region Midtjylland. Det ekstraordinære driftstilskud skyldes ny lovgivning på området og udefrakommende udgifter, som Midtjyske Jernbaner ikke har mulighed for at afhjælpe.

Efterreguleringen 2009 er drøftet med Region Midtjylland og udgifterne indeholder følgende poster: omkostninger som følge af lønsumsafgift med virkning fra 1. januar 2009, ekstra udgifter til billetsælgere på Lemvigbanen, øgede pensionsforpligtigelser pga. overgang fra tjenestemandssættelser til overenskomstansættelser samt merudgifter til uddannelsesordning for lokoførere.

Midtjyske Jernbaner A/S har i 2009 yderligere modtaget en efterregulering for selskabets regnskabsresultat fra 2008. Efterreguleringen for 2008 har Midttrafik aftalt med Region Midtjylland. Midtjyske Jernbaners 2008 regnskab indeholdt væsentlige merudgifter ud over budgettet. Efterreguleringen for 2008 beløber sig til ca. 2,5 mio. kr. (kr. 2.526.296) og vedrører meromkostninger til billetsælgere på Lemvigbanen, øgede pensionsforpligtigelser, og merudgifter til uddannelsesordning for lokoførere.

Region Midtjylland har mellemregnet efterreguleringen til Midttrafik, og beløbet er afregnet til Midtjyske jernbaner A/S. Mellemværendet er udlignet mellem regionen og Midttrafik, og indgår derfor ikke i regnskabet for 2009.

### **Indtægter.**

Midtjyske Jernbaner modtager indtægter fra kunder, der køber billet eller kort til rejser på Odderbanen og Lemvigbanen. Indtægterne bogføres i selskabet. Midtjyske Jernbaner meddeler oplysninger om selskabets salg til Midttrafik.

I årene 2007 – 2009 har der været udsving i banernes passagerindtægter på grund af særlige forhold. I 2008 var Odderbanens drift voldsomt påvirket af sporombygninger i månederne juni-august. Det betød færre passagerindtægter og virkningen kan endnu mærkes i 2009, idet der ikke er helt det samme passagertal på banen, som forud for sporombygningen.

Lemvigbanen fik i august 2008 et påbud fra Arbejdstilsynet som betød, at lokoførere ikke måtte foretage billettering af passagerer. Det blev imødegået med indkøb og indsættelse af nye billetautomater på banen. Imidlertid blev idriftsættelsen af automaterne meget forsinket, hvilket kan spores på banens billetindtægter i 2008. Også i 2009 kan der konstateres faldende passagerindtægter på Lemvigbanen.

Passagerindtægter	2009	2008	2007
Odderbanen	4.436.325	3.851.476	4.818.323
Lemvigbanen	1.592.498	1.969.826	2.168.773

Hertil kommer øvrige indtægter fra rejser på Odderbanen og Lemvigbanen, hvor kunderne **ikke** har købt billet eller kort hos Midtjyske Jernbaner. Det er typisk rejser med periodekort og klippekort, hvor kunder har købt billet/kort uden for selskabets salgssteder. Desuden omfatter det rejser med skolekort, uddannelseskort og andre billettyper. Midttrafik har foretaget en samlet beregning af indtægterne for disse rejser og henført omsætningen til regnskabet for togdrift.

### **Anlæg.**

Midttrafik har i 2009 overført 5,9 mio. kr. til anlægsinvesteringer i Midtjyske Jernbaner A/S. Det er ca. 1,6 mio. kr. mindre end budgetteret. Investeringsmidlerne anvendes til formålsbestemte investeringer (fx nedlæggelse af overkørsler) og til en pulje med mindre ubestemte investeringer. Region Midtjylland finansierer sammen med Lemvig og Holstebro kommune udgifterne til anlæg og investeringer. I 2009 har Midttrafik modtaget kr. 5,9 mio. fra regionen.

Lemvig og Holstebro kommuner har ikke bidraget med investeringstilskud i 2009. Derfor er Midttrafiks udbetalinger til Midtjyske Jernbaner A/S ca. 1,6 mio.kr. mindre end budgetteret for 2009.

I 2008 har Midtjyske Jernbaner gennemført en sporombygning på Odderbanen. Udgifterne til sporombygningen blev større end forudsat i det oprindelige overslag for projektet. Det endelige projektregnskab forventes afsluttet i 2010. Udgifterne til sporombygningen er dækket via tilskud fra Midttrafik. Midttrafiks udbetalinger til Midtjyske Jernbaner er finansieret af Region Midtjylland. I Midttrafiks regnskab indgår ikke projektøkonomien for sporombygningen, fordi Midttrafiks tilskud til projektet efterfølgende finansieres "krone til krone", via Region Midtjyllands indbetalinger til Midttrafik.

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 4**





Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. oktober 2008	1-21-1-08	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

## Byrdefordelingsprincipper 2009

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

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

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

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

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinier for selskabets finansiering."

Budget 2009 blev godkendt af bestyrelsen 12. september 2008. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som budget 2007 og 2008. Midttrafiks revision har i forbindelse med revision af regnskab 2007 gjort opmærksom på, at Midttrafiks principper for byrdefordeling blev besluttet af flere omgange hen over sommeren og efteråret 2006, og det vil være hensigtsmæssigt, at præsentere principperne samlet som fremtidig reference. I det nedenstående gennemgås de principper for byrdefordeling, der blev godkendt på møder i den forberedende bestyrelse ("Underudvalget vedr. dannelse af trafikelskab i Region Midtjylland") på møder hhv. 1. juni 2006, 26. juni 2006, 31. august 2006 og 26. september 2006. Principperne blev godkendt summarisk af Repræsentantskabet på det konstituerende møde 5. januar 2007 og fremlagt som baggrundsnotat til repræsentantskabsmødet 26. oktober 2007.

### Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på 3 driftsbudgetter og et budget til trafikelskabets fælles opgaver og administration ("trafikelskabets budget").

#### *Driftsbudgetter*

De tre driftsbudgetter er:

- buskørsel (budget 2009: 1.405,1 mio. kr. brutto; 793,4 mio. kr. netto), hvor nettoudgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten og får indtægterne fra ruten (nogle udgifter fra salg på fx rutebilstationer og ved omstigning fordeles efter nogle principper for indtægtsfordeling, der blev særskilt godkendt af Bestyrelsen 31. august 2006).
- privatbaner (budget 2009: 43,1 mio. kr. brutto; 28,7 mio. kr. netto), hvor regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- handicapkørsel (budget 2009: 53,9 mio. kr. brutto; 46,3 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter (fx særligt it-system og personale) i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.

Midttrafik udfører desuden i et vist omfang indtægtsdækket virksomhed, hvor der fx arbejdes med at forberede Letbanen eller udføres koordineret kørsel for regionen i forbindelse med patientkørsel. Sådanne ordninger er fuldt indtægtsdækket og beror på konkrete aftaler med de pågældende bestillere.

### *Trafikselskabets budget*

Trafikselskabets budget (budget 2009: 118,4 mio. kr.) er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter (ca. 38 %), dels i løn- og personalerelaterede udgifter (ca. 62 %). Budgettet blev fra 2007 effektiviseret og reduceret med 10 % i forhold til de afgivende myndigheders udgifter til de samme aktiviteter. Effektiviseringsgevinsten blev i 2007 fastholdt i Midttrafik som en etableringspulje, men fra og med 2008 har budgettet været reduceret med 10 %.

### Trafikfaglige fællesudgifter

Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig direkte til den kollektive trafik: rutebilstationer, billetteringsudstyr og tællinger, tilskud til x-bus-sekretariat, Rejsekort A/S, kontrolafgifter, information og markedsføring, kvalitetssikring, tilskud til øvrige sekretariater (især bus/tog) og diverse, konsulenthjælp samt trafikfaglig it.

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

- udgifter til rutebilstationer/terminaler efter antal afgangse fordelt mellem relevante bestillere
- billetteringsudstyr ift. det, der anvendes på ruterne fordelt på den enkelte bestiller
- X-bus-sekretariat – kun Region Midtjylland
- tællinger fordeles efter omfanget af tællinger på de enkelte ruter
- kontrolafgifter – indtægten tilfalder bestilleren
- Rejsekort A/S den overførte forpligtelse fra VAT betales af de, der har fået andele af VAT's egenkapital; Regionen og Horsens og Hedensted kommuner.

I budget 2009 drejer det sig om ca. 42 % af de trafikfaglige fællesudgifter.

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

- Trafikfaglige EDB og IT-systemer
- Information/markedsføring (fx Rejseplanen)
- Kvalitetssikring (inkl. rejsegaranti)
- tilskud til fællessekretariater (især Bus/Tog-sekretariatet) og diverse.

### Løn og personalerelaterede udgifter

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

Udgiften fordeles på de driftsopgaver, de vedrører og fordeles på relevante bestillere. Løn og personalerelaterede udgifter fordeles således:

- personale vedr. buskørsel og generel administration fordeles på alle bestillere efter køreplantimer
- personale vedr. privatbaner betales af Region Midtjylland
- personale vedr. billetkontrol i Århus Kommune betales af Århus Kommune
- personale vedr. handicapkørsel fordeles på kommunernes efter valgt ordning og antal ture.
- personale vedr. trafikkontrol uden for Århus Kommune fordeles på de øvrige kommuner og Regionen efter køreplantimer
- personale vedr. rutebilstationer fordeles som rutebilstationer i øvrigt.

- eventuelle ekstra-opgaver for enkeltbestillere afregnes efter aftale til en fast pris for timeforbruget til dækning af løn og personalerelaterede udgifter.

Af løn og personalerelaterede udgifter fordeles ca. 60 % efter køreplantimer, resten på de konkrete bestillere eller fordeles i forhold til anvendelsen af handicapkørsel.

De dele af såvel trafikfaglige fællesudgifter som løn og personalerelaterede udgifter, hvor byrdefordelingen foregår efter køreplantimer, er det besluttet, at visse ruter får 50 % rabat. Det drejer sig om de ruter, der er planlagt ud fra skoleelevers behov og hvor der ikke er en sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. For disse ruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i fx skoleelevers bopæl. Men det er af kommunen besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte ruterne, hvorfor kommunen har overdraget ruterne til Midttrafik, frem for selv at administrere ruterne som speciel rutekørsel med skoleelever. Disse ruter får rabat på den del af trafikskabsbudget, der fordeles efter køreplantimer hos Midttrafik til gengæld for, at kommunen påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne - fx planlægning, da kommunerne selv har viden om ringetider og trafikfarlige veje.

## Grundlag for byrdefordeling

### *Aktivitetsomfang*

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det faktiske aktivitetsomfang i det pågældende år.

På budgetlægningsstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, men den endelige fordeling finder sted ved regnskabsaflæggelse på baggrund af det faktiske aktivitetsomfang, der er registreret i det pågældende regnskabsår. Et tilsvarende princip anvendes i Sydtrafik og Nordjyllands Trafikskabs. I det vedlagte budget for 2009 fremgår det, hvordan fordelingen vil være på de enkelte bestillere på baggrund af det forventede aktivitetsomfang.

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

- Midttrafik opkræver fra alle kommuner og regionen a'conto månedsvist forud et beløb svarende til kommunen/regionens andel af Midttrafiks budgetterede nettoudgifter til busdrift, handicapkørsel, privatbaner samt af Midttrafiks budget til fællesaktiviteter og lønninger.
- alle a conto betalinger fastsættes ud fra det budgetterede aktivitetsomfang
- der ved regnskabsaflæggelsen foretages en regulering, så den endelige byrdefordeling baseres på det faktiske aktivitetsomfang

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår. Beslutningen om a conto indbetalinger månedsvist forud er vigtig af hensyn til Midttrafiks likviditet. Midttrafik foretager derfor løbende økonomiopfølgning, og ved væsentlige ændringer i de forventede regnskaber, forelægges et revideret budget for Bestyrelsen. Det var eksempelvis tilfældet, da regnskab 2007 viste væsentligt færre indtægter end budgetterede. Ud over en efterregulering i forbindelse med regnskabet for 2007, besluttede Bestyrelsen på sit møde 23. maj 2008 at justere budgettet for 2008 og meddele dette til bestillerne, så a conto bidragene kunne tilpasses med henblik på at minimere Midttrafiks likviditetsbehov og holde efterreguleringerne for 2008 på et minimum. Denne beslutning er meddelt bestillerne og Repræsentantskabet orienteres hermed. Der er endnu ikke fundet en løsning med Region Midtjylland, men evt. øgede renteudgifter finansieres af den bestiller, hvor problemet kan henføres til.

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

Midttrafiks princip om at anvende faktiske aktivitetstal til den endelige fordeling betyder, at væsentlige reduktioner i fx Region Midtjyllands eller Århus Kommunes kørselsomfang efter budgettets vedtagelse vil medføre, at de øvrige bestillere skal betale en større andel af de fælles omkostninger i trafikskabets budget. Hvis Region Midtjylland fx reducerer sine aktiviteter med 10 % (svarende til ca. 83.000 køreplantimer), vil Region Midtjylland spare ca. 6,5 % af sin udgift til trafikskabets budget (svarende til ca. 1,7 mio. kr.), mens de øvrige bestillere alt andet lige vil skulle betale ca. 4 % mere til trafikskabets budget. Stigningen i de enkelte bestillers bidrag svarer til ca. 10.000 kr. for de mindste kommuners vedkommende til ca. 150.000 kr. for Randers og 780.000 kr. for Århus Kommunes vedkommende.

Tilsvarende vil en reduktion på 10 % af Århus Kommunes aktivitetsomfang (svarende til ca. 59.000 køreplantimer) medføre en reduktion i Århus Kommunes andel på 7,5 % (svarende til ca. 1,4 mio. kr.), mens de øvrige bestillers udgift stiger med ca. 3 %.

Årsagen til, at bestilleren ikke får en reduktion i bidraget svarende til reduktionen i aktivitetsomfanget er, at trafikskabets budget fordeles på færre køreplantimer, og de resterende timer hos den bestiller, der reducerer, således også får en større andel af det samlede budget.

Hvis der opstår væsentlige ændringer i enkelte bestillers aktivitetsomfang i løbet af et budgetår, således at øvrige bestillers andel af trafikskabets budget ændres mærkbart, vil administrationen forelægge dette for Bestyrelsen i forbindelse med økonomiopfølgning, således Bestyrelsen bliver orienteret om, hvilken økonomisk betydning én bestillers aktivitetsændring får for de øvrige bestillere. Berørte bestillere orienteres herefter.

### *Timesagsstyring*

Den forberedende bestyrelse besluttede i 2006, at Midttrafik skulle indføre et timesagsstyrings-system til en mere præcis fordeling af udgifterne til løn og personalerelaterede udgifter for så vidt angår den del af udgifterne, der hidtil har været fordelt efter køreplantimer. Timesagsstyringsværktøjet blev indført i efteråret 2007. På baggrund af erfaringerne fra 2007 anbefalede Bestyrelsen på sit møde 20. juni 2008, at byrdefordelingen foregår som hidtil, og at store enkeltprojekter betales særskilt af den enkelte bestiller eller godkendes af Bestyrelsen til fælles finansiering. Bestyrelsen besluttede desuden, at der følges op på de konkrete resultater af timesagsstyring over en længere periode, så en eventuel beslutning om ændring af byrdefordeling kan træffes på længerevarende erfaringer.

Principperne for byrdefordeling af løn og personalerelaterede udgifter vil i 2009 derfor også være på baggrund af køreplantimer. En eventuel ændring af princippet vil blive forelagt Bestyrelsen i foråret 2009 med virkning fra 2010.

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5**



<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
5. marts 2010	1-30-78-1-1-10	Morten Kofoed	mk@midttrafik.dk	8740 8236

## Nøgletal for Midttrafik

**Tabel 1. Antal kort udstedt af Midttrafiks administration i 2009**

Korttype	
Skolekort	15.000
Uddannelseskort	47.000
SU-kort	460
Frikort	1.800
Erhvervskort	800
Gratis pensionistkort i Randers Kommune	12.000

**Tabel 2. Kunde henvendelser i 2009 fordelt på emner**

Henvendelsesårsag	Antal	Pct.
Fejlbillettering, billet og takstsystem	143	5 %
Drift (herunder udgåede ture, forsinkelser, ruteføring og korrespondancer m.v.)	1.326	49 %
Service	845	31 %
Information	93	3 %
Ros	54	2 %
Komfort	70	3 %
Generelt	154	6 %
Sum	2.685	100 %

**Tabel 3. Rejsegarantier i Midttrafik i 2009.**

Samlet antal sager om rejsegaranti	475
Antal sager med udbetaling	425
Antal sager med afslag	50
Samlet rejsegarantiudbetaling (kr.)	96.566

Note: I 2009 er der udover rejsegarantien udbetalt et beløb på 5.643 kr. på grundlag af konduite.

**Tabel 4. Ruter i Midttrafik fordelt på typer**

Bybusser	141
Regionale ruter	103
Lokalruter	87
Rabatruter/åbne skolebusruter	239
I alt Midttrafik	570

Kilde: Midttrafiks Årsberetning 2008. Opgørelsen opdateres i.f.m. Årsberetning 2009

**Tabel 5. Kontrolafgifter m.v. i bybusserne i Århus i 2009**

Antal	Antal	Antal
busser kontrolleret	Kontrollerede passagerer	Kontrolafgifter
30.350	491.363	21.201

**Tabel 6. Indtægter i Midttrafik i 2009 fordelt på kilder**

<i>Indtægtskilde</i>	<i>Indtægter kr.</i>	<i>Andel</i>
Passagerindtægter	459.740.003	74,0 %
Erhvervskort	2.811.282	0,5 %
Uddannelseskort	65.813.058	10,6 %
Skolekort	34.572.799	5,6 %
Kompensation Trafikstyrelsen	32.654.160	5,3 %
Fragt, Gods og Post mm.	1.648.450	0,3 %
Fribefordring Værnepligtige	2.304.796	0,4 %
Bus&Tog takstsamarbejdet – netto	21.517.009	3,5 %
Diverse indtægter*	330.903	0,1 %
<i>I alt</i>	<i>621.392.459</i>	<i>100,0 %</i>

\* I diverse indtægter er blandt andet indeholdt indtægter i.f.m. arrangementskørsel

**Tabel 7 Indtægter i Midttrafik i 2008 fordelt på kørselstype**

<i>Kørselstype</i>	<i>Indtægter (kr.)</i>	<i>Andel</i>
Bybus kørsel	324.841.963	53 %
Regional + X-bus	264.141.916	43 %
Lokale ruter	26.503.712	4 %
<i>I alt</i>	<i>615.487.591</i>	<i>100 %</i>

Kilde: Midttrafiks Årsberetning 2008. Opgørelsen opdateres i.f.m. Årsberetning 2009

**Tabel 8 Indtægter i Midttrafik i 2008 fordelt på billettyper**

<i>Billettype</i>	<i>Passager- indtægter (kr.)</i>	<i>Andel</i>
Kontant	101.703.780	21 %
Klippekort	174.273.665	37 %
Periodekort	181.159.859	38 %
Andet(fx gruppebillet og dagbillet)	17.480.337	4 %
<i>I alt</i>	<i>474.617.641</i>	<i>100 %</i>

Kilde: Midttrafiks Årsberetning 2008. Opgørelsen opdateres i.f.m. Årsberetning 2009

**Table 9. Passengers and journey times in Midttrafik in 2009 distributed by municipalities**

<i>Kommune</i>	<i>Passagerer</i>		<i>Køreplantimer</i>	
	<i>2009</i>		<i>2009</i>	
	<i>Antal</i>	<i>Andel</i>	<i>Antal</i>	<i>Andel</i>
Favrskov Kommune	134.888	0,18 %	18.344	0,85 %
Hedensted Kommune	8.471	0,01 %	9.968	0,46 %
Herning Kommune	1.867.182	2,51 %	77.089	3,57 %
Holstebro Kommune	861.188	1,16 %	46.574	2,16 %
Horsens Kommune	2.196.469	2,95 %	70.490	3,27 %
Ikast-Brande Kommune	165.388	0,22 %	20.715	0,96 %
Lemvig Kommune	111.332	0,15 %	14.852	0,69 %
Norddjurs Kommune	53.924	0,07 %	22.287	1,03 %
Odder Kommune	34.424	0,05 %	8.859	0,41 %
Randers Kommune	4.462.836	6,00 %	131.217	6,09 %
Ringkøbing-Skjern Kommune	354.229	0,48 %	32.392	1,50 %
Samsø Kommune	81.588	0,11 %	8.513	0,39 %
Silkeborg Kommune	2.499.387	3,36 %	96.464	4,47 %
Skanderborg Kommune	329.264	0,44 %	29.558	1,37 %
Skive Kommune *	1.102.681	1,48 %	41.851	1,94 %
Struer Kommune	220.116	0,30 %	15.049	0,70 %
Syddjurs Kommune	389.896	0,52 %	27.671	1,28 %
Viborg Kommune	1.619.431	2,18 %	60.015	2,78 %
Århus Kommune	39.416.393	53,02 %	580.695	26,93 %
Region Midtjylland	18.434.975	24,80 %	843.738	39,13 %
I alt	74.344.062	100,00 %	2.156.341	100,00 %

Kilde: Passagertælling 2009. \*Der mangler selvstændigt estimeret 2009-tal for bybuspassager i Skive. Det samlede passagerskøn for Skive i 2009 udgøres af 2009-estimatet for lokal-passagerer + 2008-estimatet for bybuspassagerer



**Tabel 10. Udgifter og indtægter ved buskørsel i Midttrafik i 2009**

<i>Kommune</i>	<i>Foreløbigt regnskab 2009 (1.000 kr.)</i>		
	<i>Bruttoudg.</i>	<i>Indtægter</i>	<i>Nettoudg.</i>
Favrskov Kommune	13.274	1.076	12.198
Hedensted Kommune	10.170	2.133	8.038
Herning Kommune	45.118	11.418	33.700
Holstebro Kommune	30.398	7.562	22.836
Horsens Kommune	44.120	17.487	26.633
Ikast-Brande Kommune	13.872	0	13.872
Lemvig Kommune	8.476	0	8.476
Norddjurs Kommune	14.051	1.289	12.761
Odder Kommune	5.691	112	5.579
Randers Kommune	71.072	25.155	45.916
Ringkøbing-Skjern Kommune	20.455	307	20.149
Samsø Kommune	4.911	1.272	3.639
Silkeborg Kommune	55.125	21.339	33.786
Skanderborg Kommune	17.643	2.905	14.738
Skive Kommune	23.781	7.337	16.444
Struer Kommune	7.903	886	7.016
Syddjurs Kommune	16.593	1.852	14.742
Viborg Kommune	36.087	12.587	23.500
Århus Kommune	437.093	244.057	193.037
Region Midtjylland	448.475	262.618	185.857
<i>I alt</i>	<i>1.324.308</i>	<i>621.392</i>	<i>702.916</i>

**Tabel 11. Antal brugere og rejser i Midttrafiks handicapkørsel i 2009**

<i>Kommune</i>	<i>Antal visiterede brugere</i>	<i>Antal rejser</i>
Favrskov	355	6.759
Hedensted	567	11.726
Herning	535	11.284
Holstebro	439	9.157
Horsens	963	17.188
Ikast Brande	349	4.832
Lemvig	170	3.930
Norddjurs	318	4.038
Odder	210	4.335
Randers	830	14.776
Ringkøbing-Skjern	494	7.961
Samsø	68	775
Silkeborg	873	16.186
Skanderborg	464	9.849
Skive	339	6.895
Struer	118	3.207
Syddjurs	337	4.948
Viborg	532	12.760
Århus	4.037	107.465
<i>I alt</i>	<i>11.998</i>	<i>258.071</i>

**Table 12. Overview of Midttur trips in 2009**

<i>Kommuner</i>	<i>Antal rejser</i>
<i>Kommuner, der giver tilskud:</i>	
Favrskov	206
Ikast-Brande	259
Lemvig	201
Randers	609
Skive	2.207
Struer	217
Viborg	2.506
Århus (Lyngby-Labing)	34
<i>Samlet antal for kommuner der giver tilskud</i>	<i>6.239</i>
<i>Midttur i øvrige kommuner:</i>	
Mariager	1
Billund	1
Favrskov	40
Hedensted	1
Herning	318
Holstebro	186
Horsens	65
Ikast-Brande	27
Kolding	1
Lemvig	2
Morsø	2
Norddjurs	57
Odder	3
Randers	10
Ringkøbing-Skjern	33
Samsø	63
Silkeborg	240
Skanderborg	108
Skive	7
Struer	87
Syddjurs	11
Viborg	15
Århus (bortset fra Lyngby-Labing området)	76
<i>Samlet antal for Midttur i øvrige kommuner:</i>	<i>1.354</i>
<i>Totalt antal Midttur rejser</i>	<i>7.593</i>

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6  
Bilag nr. 1**



# Rejsekortet

kommer til Sjælland i 2008

## Nemt og trygt

Trafikselekskabernes mål med det kommende rejsekort er, at kunder nemt og trygt kan rejse med bus, tog og Metro til hver en tid - uden først at skulle købe en billet og sætte sig ind i pris- og zonesystemer. Rejsekortet skal over en årrække erstatte de nuværende kortprodukter (klippe- og abonnementskort). Kunder uden rejsekort vil fortsat kunne købe en almindelig billet til deres rejse.

Det nye med rejsekortet bliver, at kunderne ikke længere skal sætte sig ind i, hvilke zoner bussen og toget kører gennem, men at rejsekortet automatisk kender den direkte afstand mellem start- og slut. I rejsekortets første år bliver afstanden målt i de kendte zoner. Senere vil afstanden blive udregnet i kilometer.



### ▷ Det er trafikselekskabernes mål med rejsekortet

- at kortet altid er klar til brug
- at hele den offentlige trafik i Danmark kommer med
- at der er ens udstyr, ens anvendelse og ens regler for rejsekortet i hele landet
- at der er én pris - for én rejse, uanset hvilken rute, der er rejst
- at kendskab til takstsystemer og billetprodukter ikke længere er nødvendig
- at kunder oplever rejsekortet som nemt og trygt at købe og bruge

## Indhold

De følgende sider beskriver, hvordan rejsekortet bliver taget i brug på Sjælland i 2008, og hvordan trafikselekskabene over en årrække afskaffer de nuværende billet- og kortprodukter for gradvist at introducere rejsekortet.

Trafikselekskabene har en række vigtige hensyn ved introduktionen af rejsekortet:

- Det er meget afgørende for en god introduktion af rejsekortet, at det bliver indført i en kundefærdig og let tilgængelig version.
- Det er ligeledes vigtigt, at kunderne ikke oplever for store prisudsving i forhold til det, som de betaler for at rejse i dag. Men med princippet om, at hver rejse har én pris, så vil der være kundegrupper, der vil opleve mærkbare prisændringer. Det er baggrunden for, at der sker en trinvis overgang fra gammelt til nyt system.

- En trinvis overgang betyder også, at trafikselekskabernes kundeservicefunktioner vil kunne følge med kundernes efterspørgsel.
- Og endelig at trafikselekskabernes økonomi kan styres forsvarligt.

### ▷ Rejsekort i funktion

De første elektroniske billetssystemer så dagens lys for snart 10 år siden. Trafikselekskabene i Singapore, Hong Kong og Seoul var nogle af de første i verden til at indføre elektroniske billetter. I mange europæiske storbyer har trafikselekskabene indført elektronisk billettering eller er lige ved at tage det i brug: London, Paris, Skt. Petersborgs metro, Rom. I Danmark er der særligt fokus på hollandske rejsekort, der bliver landsdækkende ligesom de danske rejsekort. Inden for Skandinavien kan nævnes følgende eksempler på elektronisk billettering: Helsinki, Stockholm, Oslo, Göteborg/Västrafik og Skånetrafikken. Storstrøms Amt har haft elektronisk billettering siden 1992, ligesom der også allerede i dag er elektronisk billettering i Sønderjylland og på Fyn.

## Sådan bruger kunden rejsekortet

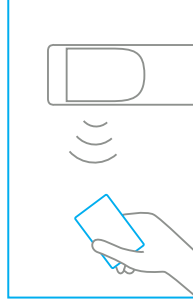
Før kunden kan rejse på sit rejsekort, skal der tankes penge til rejsekortets elektroniske pung. Rejsekortets elektroniske pung kan tankes op i salgsautomater, i betjent salg, via et af trafikskabernes kundecentre eller via internet\*. Desuden vil der være mulighed for, at kunden laver aftale om automatisk optankning af rejsekortet. Det kan ske f.eks. når saldoen på rejsekort-et er lav eller ved at overføre et fast månedligt beløb til rejsekortet.

Kunden kan via trafikskabernes internet oprette en personlig rejsekortsider. Her kan hun se sine rejser og de tilhørende transaktioner. Kunden kan også på rejsekortautomater se en oversigt over sine seneste rejser, prisen på dem og saldoen på rejsekortet. I et betjent salg kan kunden mod betaling få en udskrift af de

\*ej anonyme rejsekort.

### Teknik

Et rejsekort er et kontaktløst chipkort. Rejsekortet holdes hen på en kortlæser, som aflæser kortet på under 1/2 sekund. Denne handling kaldes Check Ind eller Check Ud.

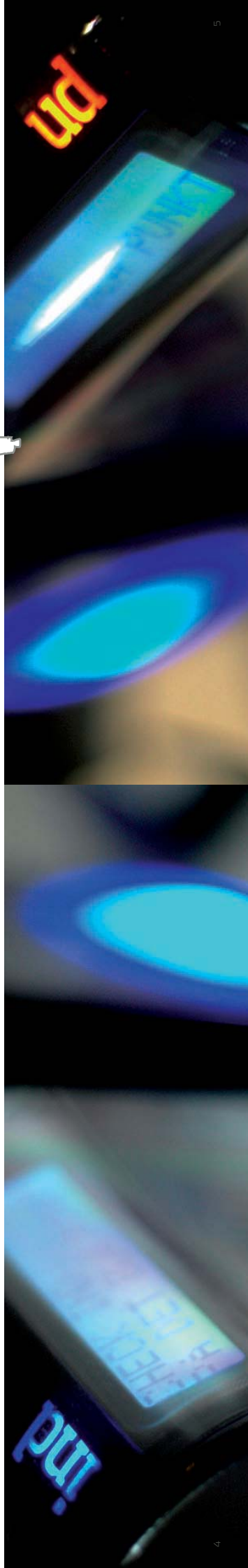
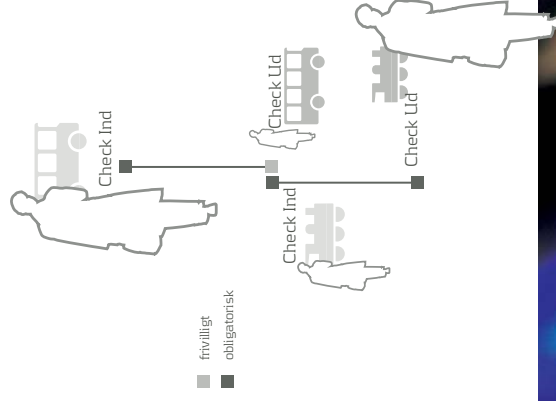


## Check Ind og Check Ud

Kunden skal foretage Check Ind ved rejsens start, Check Ind igen ved alle skift og Check Ud ved rejsens afslutning. Kun ved skift mellem to S-tog og skift mellem to Metro tog behøver kunden ikke fornyet Check Ind.

Ved Check Ind ved start af en rejse bliver der trykket et acountobeløb fra rejsekortets elektroniske pung. Samtidig med Check Ud bliver prisen på rejsen beregnet. Forskellen på rejsens pris og acountobeløbet bliver lagt tilbage eller hævet på rejsekortet.

Hvis kunden glemmer Check Ud, er rejsen ikke korrekt afsluttet. Acountobeløbet bliver derfor ikke lagt tilbage til kundens rejsekort, og trafikskaberne kan kræve yderligere betaling for rejsen.



## Rejsekortet er billet

Når rejsekortet samtidig er kundens billet, bliver det nemmere for kunden at bruge den kollektive trafik i forhold til i dag. Kunden skal ikke forud købe en billet til rejsen, da rejsekortsystemet holder rede på rejsen og automatisk beregner den rigtige pris. Kunden kan trykt bruge sit rejsekort, uden på forhånd at kende til pris- og zonesystemer.

Rejsekortet vil kunne bruges som billet og betalingsmiddel hos alle trafiksselskaber. Rejsekortet bliver formelt udstedt af Rejsekort A/S på alle trafiksselskabernes vegne. Men det er de enkelte trafiksselskabers salgsmet, der leverer rejsekortet og modtager betaling for optankning. Der vil således ikke være et særligt rejsekort kun til DSB, til Movia eller til andre trafiksselskaber. Kundens elektroniske penge på rejsekortet står på en konto hos Rejsekort A/S.



### ▶ Fælles introduktion, design og kundecentertelefon

Trafiksselskaberne har aftalt at introduktionen af rejsekortet sker i fællesskab. Rejsekort A/S er ejet af trafiksselskaberne, for at oprette, eje og drive rejsekortsystemet. Rejsekortet har alle trafiksselskaber som afsendere og har sit eget design - det blå punkt. Rejsekortsystemet er bygget til at have en høj grad af sikkerhed for korrekte

betaling og håndtering af data. Det kundefremde rejsekort udstyr er udviklet med høj kvalitet i materialevalget og med kundes brug som omdrejningspunkt. Rejsekortudstyret virker ens hos alle trafiksselskaber. Hertil har rejsekortet ét fælles telefonnummer, der viderestiller kundehenvendelser til trafiksselskabernes kundecentre.

## Prisberegning

Rejsens pris bliver fastsat ud fra kundens rejse længde i luftlinie.

Rejsekortet registrerer løbende den rejseaktivitet, der sker på hvert rejsekort. På hver rejse giver trafiksselskaberne en rabat, der er afhængig af rejseaktiviteten gennem de seneste tre måneder. Jo flere rejser og længere rejse længde, jo højere rabat.

Mængderabatten på Sjælland er to-delt. Den ene rabat knytter sig til lokale rejser, den anden rabat er til lange rejser. Ved løbende at se tre måneder tilbage er der sørget for, at kunden efter f. eks. en sommerferiepause kan køre videre på sin "gamle" rabat.

Udover mængderabatten vil der fortsat være kundetypetillæg til f.eks. børn og pensionister.

Rabatter skelner ikke mellem om kunden har rejst med bus, tog eller metro.

Rabatten medtages automatisk i den pris, der betales ved Check Ud.

Når en kunde første gang køber et rejsekort, vil der ikke være nogen rejsestatistik til at fastlægge et rabatniveau efter. Det kan der blive taget højde for ved en manuel placering af kunden på et rabatniveau fra start. Rabatniveauet vil derefter automatisk blive ajourført ud fra kundens rejseadfærd.

Kunden kan via [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk) få at vide, hvad normalprisen på en planlagt rejse med rejsekort kommer til at koste. Ligeledes vil trafiksselskabernes kundecentre kunne oplyse priserne på at rejse med et rejsekort. Herudover bliver bussernes stoppestedstandere og togstationerne understøttet med zonekort til rejsekort.

### ▶ Alle love og regler opfyldes

Rejsekort A/S har sammen med trafiksselskaberne forhandlet rejsekortets kortbestemmelser med blandt andet Forbrugertilsynet og Datatilsynet, så rejsekortet opfylder alle love og regler.

## Kundens rejsekort

Rejsekortet vil findes i flere varianter, der har forskellige muligheder og ydelser tilknyttet:

### Rejsekort som kan benyttes af andre Anonymt rejsekort:

Anonyme rejsekort er et ihændeoverkort, der kan overdrages til andre. Anonyme rejsekort kan købes i alle typer kortsalg og i salgsautomater. Trafiksekskaberne kender ikke kunden, og trafiksekskaberne tilbyder ingen særlige ydelser. Kunden kan i betjente salg ændre det anonyme rejsekort til et rejsekort, hvor trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren.

Et anonymt rejsekort kan ikke spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

### Rejsekort med kendt ejer:

Rejsekort med kendt ejer betyder, at trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren, som legitimerer sig ved købet. Rejsekort med kendt ejer kan købes i betjente salg og eventuelt bestilles via internettet. Kunden kan indgå en aftale om automatisk optankning med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationservice, deltage i trafiksekskabernes kundeklubber samt modtage markedsføringstilbud. Rejsekort med kendt ejer kan bruges af andre end indehaveren/betaleren.

Et rejsekort med kendt ejer kan spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

### Rejsekort som kun må bruges af indehaveren

Rejsekortet kan kun købes ved at kunden møder personligt i betjente salg. Kunden skal legitimere sig, og

give diverse personlige oplysninger. Kunden kan indgå en betalingsaftale med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationservice, deltage i trafiksekskabernes kundeclubber samt modtage markedsføringstilbud.

Et rejsekort som ikke må overdrages til andre er forsynet med en form for ID. Rejsekortet kan spærres, hvis det f.eks. bliver tabt.

De særlige 3-partsrabatter til f.eks. efterlønskort og SU-kort kan kun lægges på et rejsekort, som ikke må overdrages til andre.

Rejsekort, som kun må bruges af indehaveren, kan ligeledes få trafiksekskabernes højeste rabatter i forhold til de rejsekort, der kan bruges af flere kunder på skift.

### Rejsekortpris og acontobeløb

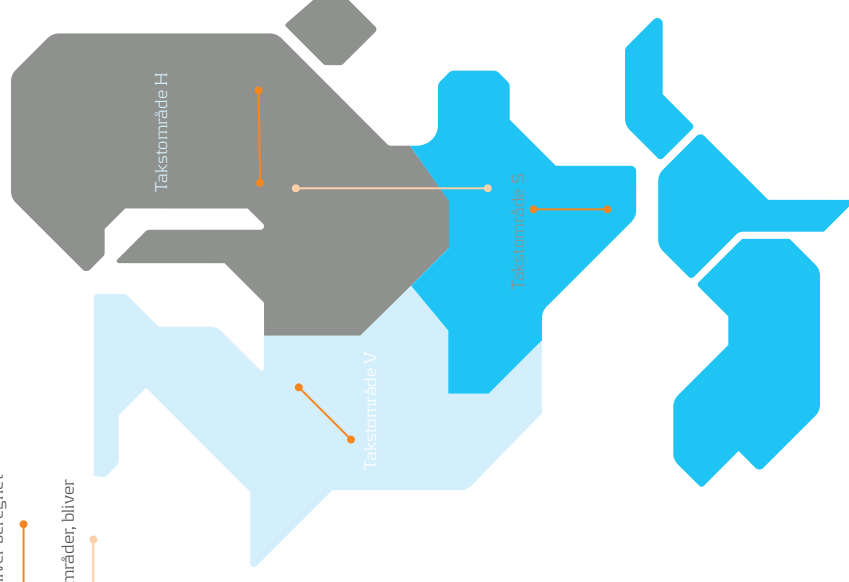
Det koster et beløb at købe rejsekortet (det eksakte beløb besluttet senere).

For et rejsekort med kendt ejer trækkes på rejsekortet et acontobeløb på 50 kr. ved rejsens start. Rejses på et anonymt rejsekort trækkes ligeledes et acontobeløb på 50 kr., hvis rejsen skal ske inden for et lokalt takstområde. Skal rejsen, på det anonyme rejsekort, krydse to eller flere lokale takstområder, skal det anonyme rejsekort opgraderes med et højere acontobeløb. Det er for at sikre, at der er penge nok til rejsen. I pilotdriften forventes dette acontobeløb at blive 100 kr. Når rejsekortet udbredes til hele Sjælland forventes dette beløb hævet til 300 kr., og ved udbredelse til hele Danmark 600 kr.

## Fire takstsæt på Sjælland

En lokalrejse i takstområde H/V eller S bliver beregnet efter takstområdets lokale takstsæt.

En rejse der krydser to eller flere takstområder, bliver beregnet efter DSBs takstsystem.







## Zonerne får nogle år mere

Trafikskabernes beslutning om en gradvis introduktion betyder, at rejsekortet bliver sat i drift med det velkendte zonesystem, hvor prisen bliver beregnet efter antallet af zoner mellem rejsens start- og slutpunkt. Det er det, eksperter kalder et ringzoneprincip.

Kunder skal fremover betale for de zoner, der "berøres", når rejsens længde bliver fastsat ud fra en direkte linie fra første Check In til Check Out. Med rejsekort skal kunder ikke længere betale for omvejskørsel og kunder slipper af med en ofte uforklarlig del af det gamle zonesystem, hvor rejser kan have forskellig pris ud og hjem.

Med rejsekortet forsvinder også "alle zoner". Der vil ikke længere være noget loft over, hvor mange zoner der skal betales for. Trafikskaberne vil til gengæld lade prisen stige mindre pr. rejst zone. Dette sikrer en gradvis overgang til en senere fase i rejsekort, hvor rejse længder vil blive målt i kilometre.

Rejsekortet vil under introduktionen på Sjælland blive baseret på de nuværende zonesystemer i Movias tre takstområder - nemlig Hovedstadsområdet (H), Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S).

Rejser, der holder sig indenfor de ovenfor nævnte tre takstområder, bliver beregnet i de lokale takstæter.

Rejser, der krydser to eller tre takstområder, beregnes i DSB taksystem. DSB afskaffer i den forbindelse sit nuværende zonesystem på Sjælland og bruger i stedet de eksisterende lokale trafikskabszoner (med enkelte justeringer). DSBs taksystem bliver derved fladedækkende, hvilket betyder at en rejse fra ethvert sted i

Hovedstadsområdet (H) til ethvert sted i Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S) - og vice-versa kan beregnes ud fra DSBs takstæter.

Der vil dermed være fire takstæter, når rejsekortet introduceres på Sjælland.

Hertil yder trafikskaberne en to-delt mængderabat. Kunder kan opnå rabat på rejser indenfor Movias tre takstområder. Eller opnå rabat på rejser mellem de tre takstområder i DSBs taksystem. Rabatter optjent i Movias tre takstområder kan ikke benyttes til rejser, der krydser to eller tre takstområder. Tilsvarende kan rabatter optjent ved rejser der krydser to eller tre takstområder og beregnes ud fra DSB takstæter ikke benyttes på rejser i Movias takstområder. Rejsekortet holder styr på kundens rabatter.

### ► Gradvis introduktion

Fra udlandet, hvor mange trafikskaber har erfaringer med introduktion af et rejsekort, er vi blevet rådet fra at gennemføre "the big bang", hvor alle principper for prisberegning, rabatgivning, billetregler erstattes med nye kortregler mv. på én gang. Vi har lyttet til de gode råd, og har derfor besluttet, at vi introducerer rejsekortet gradvist. Det betyder, at vi i en overgangsfasen beholder f.eks. takstozoner og abonnementskort fra vores nuværende taksystem. Den gradvise introduktion betyder samtidig, at trafikskaberne bedre vil kunne analysere eventuelle ændringer i kundernes rejsevaner og -mønstre, og tilpasse rejsekortet hertil.

## Klippekortkunder

De kunder, der i dag kører på klippekort, bliver de første, der skal til at bruge rejsekortet. Kunderne får nogle måneder til at bruge deres klippekort op.

## Periodekort på pap

I en periode kan pendlerne fortsætte med at rejse på det velkendte periodekort på pap. Rejserreglerne og zonetællingerne vil også blive ved med at være de samme, som de er nu, indtil periodekortet bliver afskaffet.

Dog er det besluttet, at rejsekortet skal indføres efter en hurtigere tidsplan i Movias takstområde Sydsjælland (S) (det tidligere STS). Baggrunden er, at langt de fleste kunder i takstområde (S) allerede i dag rejser på det elektroniske kort, Boomerang-kortet. Den måde takstområde (S) prissætter på (Check In/ud, betaling for

hver rejse og at hver rejse har en pris) er meget tæt på den endelige vision for rejsekortet. Det vil sige, at samtlige nuværende kortprodukter i Takstområde (S) bliver udskiftet med rejsekort over en periode på et halvt år.

## Almindelige papirbilletter

Kunder vil fortsat kunne købe papirbilletter, hos buschaufføren, i billetautomaten, i rejsekortautomaten og i betjent salg.

Papirbilletter vil under introduktionen af rejsekortet være baseret på de zonesystemer, som også vil blive anvendt på rejsekortet. Planen er, at der på sigt skal indføres et nyt landsdækkende taksystem for kontantbilletter ved siden af rejsekortet.

### ► Samarbejde mellem trafikskaberne

De trafikskaber, som deltager i projektet med elektronisk billettering, har etableret Rejsekort A/S. Dette selskab har på vegne af trafikskaberne indgået kontrakt med leverandøren om såvel levering af apparatur, software som efterfølgende drift af systemet.

Rejsekortet repræsenterer på den måde en udbygning af det hidtidige samarbejde mellem bus- og togtelskaberne i Danmark.

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6  
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr.	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. marts 2010	1-25-01-1-08	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	87 40 82 22

## NOTAT

### Økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet

Dette notat viser de økonomiske konsekvenser ved fuld tilslutning til rejsekortet. Oplysningerne kommer fra rapporten "Business case - rejsekortet som reinvesteringsprojekt i Midttrafik, januar 2009", og som blev udsendt til høring blandt bestillerne i februar 2009, og som indgik i behandlingen af rejsekortet på bestyrelsesmøde den 17. april 2009. Business casen tager udgangspunkt i situationen ved udgangen af 2008, og heraf fremstår alle beløb i 2008-priser. Selvom der er sket en udvikling siden, så er det vurderingen, at beregningerne fortsat er retningsgivende. Administrationen forventer, at business casen opdateres og kvalificeres i maj/juni 2010.

#### De samlede udgifter for Midttrafik.

I business casen indgår forskellige typer af udgifter og indtægter, ved fuld tilslutning til Rejsekortprojektet.

Udstyr er en stor udgiftspost. Det er i business casen forudsat at der skal installeres rejsekortudstyr i busserne på alle regionale ruter, X Bus ruter, i bybusser og større lokale ruter. Der skal ikke rejsekortudstyr i busserne på ruter, som overvejende kører med skolesøgende (rabatruter) og lokalruter uden indtægter. Det er forudsat, at der skal installeres udstyr i op til 800 busser i Midttrafik, inklusiv reserve busser. Hertil kommer køb af udstyr til lokalbanerne, udstyr til garageanlæg, i administrationen, samt udstyr på salgsstederne. Ved fuld tilslutning vil den endelige udstyrmængde blive fastlagt i dialog med bestillerne.

Indskud af aktiekapital og ansvarlig lån, samt drifts- og vedligeholdelsesudgifter er beregnet af Rejsekort A/S ved Midttrafiks fulde tilslutning. Beløbene udgør en fastlagt andel af de samlede udgifter til rejsekortprojektet og andel af driften af systemet for en 15 års periode efter ibrugtagning.

Øvrige udgifter og indtægter har været administrationens beregning af effekten af diverse effektiviseringer og omlægninger af opgavevaretagelsen.

I nedenstående tabel 1 er vist en oversigt over de samlede udgifter og indtægter, fordelt på udgifts- og indtægtstyper. I forhold til business casen er tabellen tidsforskudt i forhold til et scenarie, hvor Midttrafik tilslutter sig fuldt ud i 2011.

Tabel 1. Samlet årsfordelt likviditetsbehov ved tilslutning til Rejsekortet  
 – **fuld kontantbetaling.** (mio. kr.)

(2008-priser) <i>Nyt scenarie</i>	2011	2012	2013	2014	2015	Årligt efter 2015
Aktiekapital	34,1	19,5				
Lånekapital	52,3	-18,7				
Køb af rejsekortudstyr	18,5	69,5		4,6		
Installationsarbejde på stationer		3,0				
Drifts- og vedligeholdelsesudgifter			1,6	15,1	25,2	25,8
Øvrige udgifter og indtægter	2,5	6,8	5,0	-10,8	-11,8	-13,8
<b>I alt</b>	<b>107,5</b>	<b>80,0</b>	<b>6,6</b>	<b>8,9</b>	<b>13,4</b>	<b>12,0</b>
<i>I alt ved indtægtsfremgang på 3 % fra 2014</i>	<i>107,5</i>	<i>80,0</i>	<i>6,6</i>	<i>-0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>-1,9</i>

De angivne beløb svarer til den samlede likviditetsbelastning, som vil være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter betales kontant.

Nederst i tabellen er de samlede omkostninger angivet ud fra en situation, hvor indførelse af rejsekortet antages at medføre kundefremgang og herved flere indtægter. Midttrafiks business case er ikke baseret på en indtægtsfremgang, fordi administrationen vurderer, at der ikke er fagligt belæg herfor i det midtjyske. Det er taget med, fordi DSB og øvrige trafikelskaber forventer kundefremgang på mellem 3–5 % på grund af rejsekortet.

Indenrigsministeriet har godkendt, at trafikelskaberne har udvidede muligheder for at optage lån i forbindelse med deres engagement i Rejsekort A/S. Ved evt. fuld tilslutning i Midttrafik forventes investeringen af blive lånefinansieret.

### Udgifter for bestillere.

Selvom det er Midttrafik som formelt indgår som ejer i kredsen bag Rejsekort A/S, så vil alle udgifter skulle dækkes af bestillerne.

I tabel 2 fremgår udgifterne til rejsekortet fordelt på bestillere. I fordelingen indgår, at hvert udgifts- og indtægtsområde er beregnet på baggrund af en relevant fordelingsnøgle, hhv. efter antal busser, køreplandtimer og indtægter. Selve modellen, som fremgår af business casen, er lavet på baggrund af bemærkninger og input fra bestillerne efter høring omkring rejsekortet.

Det skal bemærkes, at der vil ske ændringer, når regionens effektiviseringer bliver gennemført.

**Tabel 2**
**SAMLEDE REJSEKORTUDGIFTER I MIDTTRAFIK VED KONTANT BETALING,  
 OPDELT PÅ BESTILLERE SAMT INVESTERINGSUDGIFTER OG DRIFTSUDGIFTER (forudsat ingen indtægtsfremgang)**

(mio. kr. - 2008 priser)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Favrskov i alt	0,0	0,8	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedensted i alt	0,0	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Herning i alt	0,0	3,3	1,8	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Holstebro i alt	0,0	2,3	1,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Horsens i alt	0,0	3,9	2,6	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Ikast-Brande i alt	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lemvig i alt	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norddjurs i alt	0,0	1,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Odder i alt	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers i alt	0,0	5,5	3,4	0,3	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ringk/Skjern i alt	0,0	1,5	0,6	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Samsø i alt	0,0	0,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg i alt	0,0	4,7	4,5	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Skanderborg i alt	0,0	1,5	1,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Skive i alt	0,0	2,1	2,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Struer i alt	0,0	0,6	0,6	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Syddjurs i alt	0,0	1,3	1,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Viborg i alt	0,0	2,6	1,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Århus i alt	0,0	26,8	18,8	2,2	2,9	5,0	4,5	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,7
Regionen i alt	0,0	47,0	38,6	3,1	4,4	6,5	5,9	5,9	6,0	6,0	6,0	6,1	6,1
	0,0	107,5	80,0	6,6	8,9	13,4	12,0	12,1	12,1	12,2	12,2	12,3	12,4

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7  
Bilag nr. 1**

## **Vedtægter**

Vedtaget på generalforsamlingen den 22-05-2008 med virkning fra 22-05-2008.

23-05-2008

Sag nr. 03/904

Dokumentnr. 18514/08

Sagsbehandler

John Christensen

Tlf. 35 29 83 24

E-mail: [joc@arf.dk](mailto:joc@arf.dk)

# VEDTÆGTER

Side 2

for

Trafikselskaberne i Danmark

## Navn, hjemsted og formål

### § 1

- 1.1 Foreningens navn er Trafikselskaberne i Danmark.
- 1.2 Foreningens binavn er Foreningen For Danmarks Trafikselskaber, forkortet FFDT.

### § 2

- 2.1 Foreningens hjemsted er Københavns kommune.

### § 3

- 3.1 Foreningens formål er at give trafikselskaberne en platform, hvorfra de kan varetage deres fælles interesser. Det gælder dels fagligt, i form af et samarbejde og dels politisk, i form af et talerør.

## Medlemmer

### § 4

- 4.1 Selskaber, der er oprettet i h. t. lov om trafikselskaber, kan blive medlemmer af foreningen.

## Finansiering

### § 5

- 5.1 Selskaberne bidrager til foreningen, i henhold til et af bestyrelsen godkendt budget, i forhold til passagerindtægter.



§ 6

- 6.1 Den ordinære generalforsamling afholdes inden udgangen af hvert års maj måned. Generalforsamlinger indkaldes skriftligt af bestyrelsen med mindst 14 dages og højst 4 ugers varsel til hvert enkelt medlem.
- 6.2 Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:
1. Valg af dirigent.
  2. Ledelsens beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
  3. Fremlæggelse af årsrapport med ledelses- og revisionspåtegning til godkendelse.
  4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport.
  5. Behandling af forslag fra foreningens bestyrelse.
  6. Behandling af forslag fra foreningens medlemmer.
  7. Valg af medlemmer til bestyrelsen og valg af suppleanter herfor.
  8. Valg af revisor.
  9. Eventuelt.

- 6.3 Forslag, som et medlem ønsker behandlet på en generalforsamling, skal være foreningens bestyrelse i hænde senest 10 dage før generalforsamlingens afholdelse.
- 6.4 På generalforsamlingen har Movia 2 stemmer, de øvrige trafikelskaber hver én stemme. Alle beslutninger træffes med minimum fire stemmer.
- 6.5 Ændringer af vedtægter kan kun ske på en generalforsamling og kun, hvis det fremgår af generalforsamlingens indkaldelse, at der vil blive fremsat forslag herom.
- 6.6 For ændring af vedtægterne kræves 2/3 flertal blandt de fremmødte stemmeberettigede.

### Bestyrelse

#### § 7

- 7.1 Foreningen ledes af en på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt bestyrelse på 7 medlemmer, bestående af selskabernes formænd samt næstformanden for Movia. For hvert bestyrelsesmedlem vælges på generalforsamlingen – for et år ad gangen – en suppleant. Genvalg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter kan finde sted. Hvert selskab kan indstille formanden til bestyrelsen og Movia næstformanden, samt en bestyrelsessuppleant.
- Bestyrelsen konstituerer sig med formand og en eller to næstformænd.
- 7.2 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mere end halvdelen af dens medlemmer er til stede. Bestyrelsens beslutninger træffes ved almindeligt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed

er formandens stemme udslagsgivende. Bestyrelsen fastsætter i øvrigt selv sin forretningsorden.

Side 5

### Direktion

#### § 8

- 8.1 Foreningens direktion ansættes og afskediges af bestyrelsen i "Fælleskontoret For Kollektiv Trafik", forkortet FFKT.

### Tegningsret

#### § 9

- 9.1 Foreningen tegnes af den samlede bestyrelse eller af et medlem af bestyrelsen i forening med direktøren.

### Regnskab og revision

#### § 10

- 10.1 Foreningens årsrapporter/regnskaber revideres af en (eller flere) på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt statsautoriseret revisor. Genvalg kan finde sted.

#### § 11

- 11.1 Foreningens regnskabsår er kalenderåret.
- 11.2 Foreningens første regnskabsår løber fra stiftelsen til 31. december 2008.

### Møder

#### § 12

- 12.1 Der afholdes et årligt møde, hvor trafikselskabernes bestyrelser inviteres til at deltage.

- 12.2 Der afholdes et årligt møde med formandskredsen, hvor udvalgsrepræsentanter fra henholdsvis KL og Danske Regioner inviteres til at deltage.

Side 6

### Offentlighed

#### § 13

- 13.1 Medmindre bestyrelsen i en konkret sag træffer anden beslutning under hensyntagen til foreningens eller dette samarbejdspartneres eller medlemmernes forretningsmæssige forhold, skal offentligheden have indsigt i foreningens forhold svarende til, hvad der følger af lov om offentlighed i forvaltningen.

### Udtrædelse

#### § 14

- 14.1 Kan ske med et halvt års varsel til udgangen af et kalenderår.

---o0o---

Således vedtaget på foreningens generalforsamling den 22-05-2008 og med virkning fra 22-05-2008.

Steen Møller

Thomas Kastup-Larsen

Knud Larsen

Finn Aaberg

Poul Vesterbæk

Leif Olsen

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7  
Bilag nr. 2**

MINISTEREN

Dato 22. februar 2010

Dok.id

J. nr. 2010-1305

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 29. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 816 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål nr. : 816

"Vil ministeren oplyse, hvem der er ansvarlig for vedligeholdelse af busstoppesteder på statsvejene, og hvad lovgrundlaget er for denne arbejdsdeling?"

Svar:

Vejdirektoratet foretager den løbende vedligeholdelse med affaldstømning, græsslåning og vintervedligeholdelse i forhold til busstoppestederne på statsvejene.

Vejdirektoratet og trafikselskaberne har gennem nogen tid drøftet ansvarsfordelingen for den øvrige del af vedligeholdelses- og reparationsopgaverne vedrørende busstoppesteder på statsvejnettet. Der pågår som led heri en udredning dels af de juridiske rammer, dels udarbejdelse af en oversigt over antallet og udformningen af busstoppesteder på statsvejnettet. Udredningsarbejdet forventes afsluttet i første halvår 2010.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

*Århus, 5. marts 2010*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 12. marts 2010 kl. 9.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7  
Bilag nr. 3**

## Notat



Til:

Kommunernes Landsforening  
Danske Regioner

Sagsnummer  
135347-705735  
THECA

Sagsbehandler SIC  
Direkte 36 13 18 20  
Fax 36 13 20 98  
SIC@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

Kopi til: Trafikselskaberne

16. februar 2010

### Rejsekortets inddragelse i økonomiforhandlingerne for 2011

#### Baggrund

I 2010 begynder udrulningen af det nye billetsystem – rejsekortet – for alvor i Danmark, og forventningen er, at rejsekortet vil være landsdækkende i løbet af 2012.

Rejsekortet indebærer en total omkalfatring af takst- og billetsystemer i den kollektive trafik i Danmark, og som i hovedsagen bygger på, at enhver rejse har en pris, og at passagererne får rabat efter, hvor meget de rejser. Hertil føjes et fastprisprodukt, som tilgodeser de kundegrupper, som navnlig findes i de større byer, og som må betegnes som særdeles højfrekvente brugere af bus, tog og metro. Disse brugere har et særligt behov for at have sikkerhed for deres rejseudgift i en given periode.

Der er betydelig interesse for rejsekortets indførelse fra både trafikselskaberne, DSB, Metroselskabet, kommuner og regioner samt staten.

For de primære trafikaktører, som er trafikselskaberne, DSB og Metroselskabet er interessen åbenbar på grund af den primære kundekontakt.

For kommuner og regioner knytter interessen sig for det første til det økonomiske aspekt, som består i ansvaret for at finansiere nettoomkostningerne til den kollektive bus- og lokalbanetrafik, og for det andet interessen i at borgerne tilbydes en velfungerende kollektiv trafik, som løser mobilitetsopgaven, og som også kan bidrage til at løse trængsels- og miljøudfordringerne.

For staten er der ligeledes et mangeartet interessefelt i rejsekortet. Som ejer henholdsvis medejer af nogle af de primære trafikaktører er interessen åbenlys. Hertil kommer, at staten har en overordnet opgave i at sikre en velfungerende kollektiv trafik i Danmark i overensstemmelse med Folketingets beslutninger og prioriteringer herom. Senest er det kommet til



udtryk i den grønne transportpolitik, som fastslår, at den kollektive trafik skal opsuge mindst halvdelen af de kommende års trafikvækst. For staten må der tilføjes den yderligere interesse i projektet, at der er brug for et offentligt IT-projekt, der lykkes, og som ikke bærer alt for megen negativ omtale med sig. Med til en succeshistorie hører, at hele landet skal være omfattet, og det vil sige, at staten har betydelig interesse i, at de resterende trafikselskaber Midttrafik, Fynbus og BAT tilslutter sig rejsekortet. Den interesse deles af de øvrige interessenter, ikke mindst af økonomiske årsager, fordi manglende tilslutning fra de resterende betyder højere finansieringsbyrde for de allerede tilmeldte. Endelig kan det nævnes, at forventninger til rejsekortet er nævnt i forbindelse med kommunalreformen jf. bemærkningerne til Lov om trafikselskaber, generel del afsnit 3.13 og speciel del til § 27 og 28.

### **Vigtige risikoelementer for rejsekortet**

Hvis man ser bort fra rejsekortets mange tekniske udfordringer, er det vel nok største risikoelement kundernes reaktion på den nye måde at rejse på og ikke mindst den nye måde, prisen bliver beregnet på.

Det er en vigtig forudsætning for rejsekortet, at det samlede billetprovenu forbliver intakt efter rejsekortets indførelse. Det rejser to risikoelementer:

- At det samlede provenu rent faktisk forbliver intakt, uden at taksterne må hæves ud over det rimelige (takststigningsloftet jf. trafikselskabsloven).
- At omfordeling af provenuet mellem parterne ikke finder sted eller i det mindste bliver håndterbar. Der tænkes både på omfordeling mellem de primære trafikaktører og for bustrafikkens vedkommende omfordeling mellem kommunerne/regionerne. Der redegøres nærmere for de to risikoelementer nedenfor.

### Takstprovenu i den kollektive trafik. 2008

<b>Trafikaktører</b>	<b>Mio. kr.</b>
Offentlig bustrafik	2.771
DSB Fjern- og regionaltog	3.533
DSB S-tog	1.071
Metro	492
<b>I alt</b>	<b>7.867</b>

Kilde: Trafikstyrelsen, DSB og Metroselskabet

Den største usikkerhed med hensyn til provenuet og kundereaktionerne skyldes den totale ændring af takstsystemet, som uundgåeligt betyder, at visse kundegrupper vil opleve lavere udgifter ved uændret rejsemønster, mens andre derfor nødvendigvis vil opleve højere priser. Det kan være et problem, alene fordi erfaringerne fra tidligere takstændringer siger, at den negative kundereaktion på højere priser er større end den tilsvarende positive kundereaktion på lavere priser. Det betyder, at rejsekortets omfordeling af takstbyrder mellem kundegrupper alt andet lige vil kunne resultere i samlet provenutab.

Ud over den almindelige prisenfalsomhed er det usikkert, hvordan kunderne i det hele taget vil tage rejsekortet til sig. Mistillid til rejsekortets automatiske prisberegning kan ikke udelukkes at kunne hæmme kundernes brug af kortet, og her vil det være af stor betydning, at kortets implementering sker uden betydelige kundevendte tekniske fejl og deraf følgende negativ offentlig omtale. Eftersom kunderne i den kollektive trafik efter en indkøringsperiode ikke vil have andre muligheder end rejsekortet, vil det være et relevant spørgsmål, om der vil være kunder, som vil vælge at bruge andre transportformer end den kollektive trafik. Det er erfaringen, at det er langt lettere at miste en kunde i den kollektive trafik, end det er at vinde ham tilbage.

Endelig skal nævnes, at en lille del af trafikaktørernes indtægter under det nuværende takst- og billetsystem har karakter af overbetaling fra passagererne. Der er en række forskellige årsager hertil, hvoraf kan nævnes ture, hvor der er betalt for flere zoner, end der aktuelt køres, bortkomne uudnyttede klippekort, det nuværende princip om, at fjerneste zone bestemmer rejsens pris, afløses af fugleflugtsprincip samt tilfælde hvor antallet af foretagne rejser på

periodekort er lavere end break even i forhold til klippekort. Denne overbetaling, som for hovedstadsområdet tidligere er anslået til 5-6 pct. reduceres med rejsekortet til tæt på 0. Kunden kan så sige ikke længere snyde sig selv. Dette indtægtstab opvejes til dels af et forventet lavere antal gratistrejser navnlig i busserne, men tilbage må forventes en manko, som tidligere rent forudsætningsvist er opvejet af en større rejsefrekvens med rejsekortet.

Der er således gode grunde til at være opmærksom på risikoen for at opretholde det samlede provenu efter rejsekortets indførelse.

Ligeledes er det et risikoelement, at der med rejsekortet kan ske en omfordeling af rejseprovenuet blandt de deltagende trafikaktører. Kunderne i den kollektive trafik har forskellig adfærd alt efter, om de fortrinsvis er bus- metro- eller togkunder. Eksempelvis rejser togpassagerer typisk længere end buskunder, og hver rejse med tog er derfor mere værdifuld end en busrejse. Kundereaktionerne blandt de forskellige kundegrupper vil derfor være bestemte for, om der med rejsekortet vil ske en omfordeling af provenuet, og det er i sagens natur vanskeligt at forudsige resultatet heraf.

En omfordeling i retning af eksempelvis mindre provenu for de korte rejser til gengæld for højere provenu for de lange rejser vil i sagens natur sætte trafikelskaberne og Metroselskabet med hovedvægt på korte rejser under pres og vil bevirke en balanceforskydelse i den kollektive trafik. For trafikelskaberne vil en sådan konsekvens imidlertid forplante sig til kommuner og regioner, fordi nettøkonomien på de enkelte buslinjer afspejles direkte i kommunkasserne, og da de kommunale budgetter for manges vedkommende ikke kan siges at være robuste, vil selv relativt små indtægtsudsving for buslinjerne kunne resultere i kommunale beslutninger om besparelser på busdriften og dermed et lavere serviceniveau til skade for den kollektive trafik.

For kommunerne gør det sig også gældende, at det nuværende datagrundlag for opgørelse af passagerer i busserne er af vekslende kvalitet grundet forskellige tællemetoder og procedurer. Med rejsekortet bliver datagrundlaget stærkt forbedret og under alle omstændigheder ensartet, og det kan resultere i uventede og uforudsigelige korrektioner af buspassagertal og dermed tilsvarende omfordelinger af provenugrundlag. Det giver i sagens natur stød i økonomien for de kommuner, der måtte se deres provenugrundlag reduceret

Der ses med andre ord at være en stor fælles interesse for staten såvel som for kommuner og regioner i, at taksterne i den kollektive trafik kan holdes i ro ved overgangen til rejsekortet, og specielt er det for kommunerne vigtigt, at der ikke er ekstra usikkerhed om økonomien i den kollektive bustrafik. Det modsatte vil være en alvorlig trussel mod målsætningen om, at den kollektive trafik skal yde sit store bidrag til at håndtere den stigende trafikmængde. For

staten vil der ydermere være et betydeligt politisk problem ved markante takstændringer i den kollektive trafik.

### **Sikring af provenuneutralitet**

I lyset af den potentielle usikkerhed for provenuneutraliteten såvel den totale som dens fordeling, som er beskrevet i det foregående, er det klart, at virkemidlerne til at forbedre provenusikkerheden uden at måtte gribe til store takstændringer skal findes i økonomiske buffermidler, som kan målrettes til at afbøde de stød i rejsekortparternes og kommuners/regioners økonomier, som vil kunne opstå.

Man kan forestille sig en central bufferpulje stillet til rådighed over en årrække, hvis udstrækning er tilpasset behovet for takstsubvention i relation til at sikre en gnidningsfri indførelse og tilpasning af rejsekortets takst- og rabatstruktur. Det vil være naturligt, at bufferpuljen etableres i statsligt regi og administreres centralt, eksempelvis af Trafikstyrelsen. Trafikselskaberne har ikke frie midler til at etablere en pulje, og kommunerne og regionerne kan ikke inden for de kendte regelgrundlag (trafikselskabsloven og den kommunale styrelseslov og herunder specielt kommunalfuldmagtsreglerne) deltage i en central og solidarisk fond til dette formål.

Blandt løsningsmulighederne bør også overvejes at give trafikselskaberne og kommuner/regioner mulighed for statsgaranterede lån til at afbøde eventuelle negative konsekvenser af rejsekortet. En kommunal finansiel stødpude kunne tænkes sammen med incitamenter for kommunerne til at lade eksempelvis deres borgerservice have en aktiv rolle i udbredelsen og formidlingen af rejsekortet.

En udefra kommende hjælp til at holde taksterne i ro i den kollektive trafik er ikke noget nyt. Der kan henvises til statens tilskud til at nedbringe taksterne i den kollektive trafik med ti procent i 1997. I samme moment cementeredes erkendelsen af behovet for at se den kollektive trafik i en helhed, idet "Bus og Tog-samarbejdet" blev institutionaliseret. Tilskuddet varede ved indtil 2004, hvor det blev fjernet med henvisning til, at der var større behov for de 300 mio. kr. til sikring af banenettet i Danmark. Til forskel fra situationen dengang er der i forbindelse med rejsekortet i højere grad tale om midlertidige foranstaltninger, som skal gælde, indtil overgangen er fuldt gennemført.

### **Finansiering**

Der skal her peges på én finansieringsmulighed, som trafikselskaberne har kendskab til, men andre kan muligvis pege på flere.

Med aftalen om en grøn transportpolitik (januar 2009) har regeringen afsat i alt 1 mia. kr. i 2009-13 til at forbedre fremkommeligheden for busser. Midlerne udmøntes med medfinansie-

ring (50-50).

Efter de to første ansøgningsrunder i 2009 er der udmøntet i alt 127 mio. kr., hvor der efter et simpelt gennemsnit burde have været udmeldt 200 mio. kr. Med de nuværende udsigter for den offentlige økonomi i de kommende år, herunder ikke mindst nulvækst krav til kommunerne, er det vanskeligt at se for sig, at afløbet fra fremkommelighedspuljen sættes i vejret. Det betyder, at der realistisk vurderet vil være et relativt stort uudnyttet beløb i puljen ved udgangen af 2013.

Hvis man forestiller sig, at midler fra fremkommelighedspuljen blev kanaliseret over til at sikre rejsekortets problemfri indførelse, vil det formentlig kræve forligspartiernes godkendelse, men pengene er der.