



<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 mindredgift på 23,3 mio. kroner i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 3,2 %.

Netto mindredgiften 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 trafiksselskaber 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 forelås 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
Favrskov	13.273.936	13.341.875	67.939	-1.076.394	-385.653	630.741	-385.653	630.741	12.197.542	12.956.222	758.680	12.197.542	12.956.222	758.680	12.197.542	12.956.222	758.680	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	-859.415	1.273.267	8.037.779	8.291.259	253.480	8.037.779	8.291.259	253.480	8.037.779	8.291.259	253.480	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	-11.571.308	-153.716	33.700.280	32.743.745	-956.535	33.700.280	32.743.745	-956.535	33.700.280	32.743.745	-956.535	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	-6.766.388	795.204	24.098.653	24.098.653	0	24.098.653	24.098.653	0	24.098.653	24.098.653	0	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	-15.259.759	2.227.474	26.633.253	31.830.330	5.197.077	26.633.253	31.830.330	5.197.077	26.633.253	31.830.330	5.197.077	26.633.253	31.830.330	5.197.077
Ikast-Brande	13.871.915	12.142.115	-1.729.800	0	0	0	0	0	13.871.915	12.142.115	-1.729.800	13.871.915	12.142.115	-1.729.800	13.871.915	12.142.115	-1.729.800	13.871.915	12.142.115	-1.729.800
Lerø	8.475.537	8.627.138	151.601	0	0	0	0	0	8.475.537	8.627.138	151.601	8.475.537	8.627.138	151.601	8.475.537	8.627.138	151.601	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	-526.121	763.113	12.761.264	11.800.573	-960.711	12.761.264	11.800.573	-960.711	12.761.264	11.800.573	-960.711	12.761.264	11.800.573	-960.711
Odder	5.690.748	5.657.955	-32.793	-111.901	-62.590	49.311	-62.590	49.311	5.578.847	5.595.365	16.518	5.578.847	5.595.365	16.518	5.578.847	5.595.365	16.518	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	-31.409.213	-6.253.721	45.916.106	38.464.880	-7.451.226	45.916.106	38.464.880	-7.451.226	45.916.106	38.464.880	-7.451.226	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	-491.563	-185.033	20.148.512	19.307.535	-840.977	20.148.512	19.307.535	-840.977	20.148.512	19.307.535	-840.977	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	-1.900.809	-628.467	3.638.586	3.562.903	-75.683	3.638.586	3.562.903	-75.683	3.638.586	3.562.903	-75.683	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	-19.265.127	2.074.296	33.785.624	36.799.282	3.013.658	33.785.624	36.799.282	3.013.658	33.785.624	36.799.282	3.013.658	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	-3.666.060	-760.784	14.737.759	13.561.816	-1.175.943	14.737.759	13.561.816	-1.175.943	14.737.759	13.561.816	-1.175.943	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	-6.938.439	398.676	16.444.146	17.212.728	768.582	16.444.146	17.212.728	768.582	16.444.146	17.212.728	768.582	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	-1.916.336	-1.030.172	7.016.495	6.081.169	-935.326	7.016.495	6.081.169	-935.326	7.016.495	6.081.169	-935.326	7.016.495	6.081.169	-935.326
Syddjurs	16.593.429	17.574.341	980.912	-1.851.756	-2.835.895	-984.139	-2.835.895	-984.139	14.741.673	14.738.446	-3.227	14.741.673	14.738.446	-3.227	14.741.673	14.738.446	-3.227	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	-8.288.866	4.298.300	23.500.311	26.322.932	2.822.621	23.500.311	26.322.932	2.822.621	23.500.311	26.322.932	2.822.621	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	-236.326.326	8.730.181	193.036.871	193.648.091	611.220	193.036.871	193.648.091	611.220	193.036.871	193.648.091	611.220	193.036.871	193.648.091	611.220
Regionen	448.475.359	472.450.952	23.975.593	-262.618.063	-284.249.340	-1.631.277	-284.249.340	-1.631.277	185.857.296	208.201.612	22.344.316	185.857.296	208.201.612	22.344.316	185.857.296	208.201.612	22.344.316	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>-611.719.208</b>	<b>9.673.252</b>	<b>702.915.942</b>	<b>726.186.794</b>	<b>23.270.852</b>	<b>702.915.942</b>	<b>726.186.794</b>	<b>23.270.852</b>	<b>702.915.942</b>	<b>726.186.794</b>	<b>23.270.852</b>	<b>702.915.942</b>	<b>726.186.794</b>	<b>23.270.852</b>

### Handicapkørsel (skal) - foreløbigt regnskab 2009

	Udgifter		Indtægter		Indtægter minus Udgifter		Indtægter		Indtægter Budget 2009		Indtægter Budget 2009		Foreløbigt regnskab 2009		Foreløbigt regnskab 2009		Budget 2009		Budget 2009		Foreløbigt regnskab 2009		Foreløbigt regnskab 2009	
Favrskov		1.076.991		1.109.552		32.561		-209.064		-198.771		10.293		867.927		910.781		867.927		910.781		42.863		42.863
Hedensted		3.924.890		3.986.249		60.559		-630.454		-661.004		-30.560		3.294.236		3.324.245		3.294.236		3.324.245		30.009		30.009
Herning		1.879.396		2.558.526		679.131		-393.631		-445.804		-52.173		1.485.765		2.112.722		1.485.765		2.112.722		626.958		626.958
Holstebro		1.346.899		1.567.756		220.857		-301.902		-293.675		8.228		1.044.997		1.274.082		1.044.997		1.274.082		229.085		229.085
Horsens		2.205.879		2.770.697		564.818		-423.714		-492.440		-68.726		1.782.165		2.278.257		1.782.165		2.278.257		496.092		496.092
Ikast-Brande		830.682		1.228.985		398.303		-188.031		-205.963		-17.932		642.661		1.023.022		642.661		1.023.022		380.371		380.371
Lerø		571.644		689.890		118.247		-123.941		-151.947		-28.006		447.703		537.944		447.703		537.944		90.241		90.241
Norddjurs		747.820		946.228		198.408		-152.479		-179.531		-27.052		595.341		766.697		595.341		766.697		171.355		171.355
Odder		724.883		839.182		114.299		-126.756		-137.967		-11.211		598.127		701.215		598.127		701.215		103.088		103.088
Randers		2.149.101		2.302.872		153.771		-386.528		-397.892		-12.364		1.763.573		1.904.980		1.763.573		1.904.980		141.407		141.407
Ringkøbing-Skjern		1.454.707		1.692.158		237.451		-307.812		-305.912		1.899		1.146.895		1.386.246		1.146.895		1.386.246		239.351		239.351
Samsø		121.721		141.891		20.170		-21.114		-27.736		-6.622		100.607		114.155		100.607		114.155		13.548		13.548
Silkeborg		2.197.133		2.259.634		62.501		-449.541		-464.940		-15.399		1.747.592		1.794.694		1.747.592		1.794.694		47.102		47.102
Skanderborg		1.256.368		1.277.489		21.121		-231.808		-240.361		-8.553		1.024.560		1.037.128		1.024.560		1.037.128		12.568		12.568
Skive		1.043.539		1.046.745		3.207		-230.382		-205.660		24.722		813.157		841.085		813.157		841.085		27.928		27.928
Struer		465.648		577.218		111.570		-108.384		-112.984		-4.600		357.264		464.234		357.264		464.234		106.969		106.969
Syddjurs		815.309		810.153		-5.156		-147.774		-125.080		22.694		667.535		685.073		667.535		685.073		17.538		17.538
Viborg		1.755.070		2.066.213		311.143		-384.485		-411.538		-27.053		1.370.585		1.664.675		1.370.585		1.664.675		284.090		284.090
Århus		27.656.725		26.062.994		-1.593.732		-2.468.639		-2.538.469		-69.829		25.188.086		23.524.525		25.188.086		23.524.525		-1.663.561		-1.663.561
Regionen		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0
<b>I alt</b>		<b>52.224.204</b>		<b>53.933.431</b>		<b>1.709.227</b>		<b>-7.285.438</b>		<b>-7.597.673</b>		<b>-312.235</b>		<b>44.938.766</b>		<b>46.335.758</b>		<b>44.938.766</b>		<b>46.335.758</b>		<b>1.396.992</b>		<b>1.396.992</b>

### Midtjyske Jernbaner - foreløbigt regnskab 2009

	Udgifter		Indtægter		Indtægter minus Udgifter		Indtægter		Indtægter Budget 2009		Indtægter Budget 2009		Foreløbigt regnskab 2009		Foreløbigt regnskab 2009		Budget 2009		Budget 2009		Foreløbigt regnskab 2009		Foreløbigt regnskab 2009	
Drift		39.853.414		37.163.700		-2.689.714		-12.878.385		-14.328.266		-1.449.881		26.975.029		22.836.434		26.975.029		22.836.434		-4.139.595		-4.139.595
Anlæg		5.900.000		7.512.897		1.612.897		-		-		-		5.900.000		7.512.897		5.900.000		7.512.897		1.612.897		1.612.897
<b>I alt</b>		<b>45.753.414</b>		<b>44.676.597</b>		<b>-1.076.817</b>		<b>-12.878.385</b>		<b>-14.328.266</b>		<b>-1.449.881</b>		<b>32.875.029</b>		<b>30.348.331</b>		<b>32.875.029</b>		<b>30.348.331</b>		<b>-2.526.698</b>		<b>-2.526.698</b>
Omfatter kun Region Midtjylland																								

## 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 reterer 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.

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
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:

	<b>Regnskab 2009</b>	<b>Regnskab 2008</b>	<b>Relativ ændr 2008-09</b>	<b>Budget 2009</b>
<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 kortsalgsteder.
- 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 Rtb. fordelt mellem Region Midtjylland og Holstebro Kommune. Det antages, at et billetsalg på Holstebro Rtb. 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 regional kørsel 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 kompensationens formål og fordeles til de bestillere, der har mange rejser, som falder ind under kompensationens 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 forelås 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.

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 tjenestemandsanstættelser 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 billettautomater 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.



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 special rutekørsel med skoleelever. Disse ruter får rabat på den del af trafikselskabets budget, der fordeles efter køreplantimer hos Midttrafik til gengæld for, at kommunen påtager sig flere af arbejdsopgaverne med ruterne - fx planlægning, da kommunerne selv har viden om ringetider 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 Trafikselskab. 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 trafikskabs 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 trafikskabs 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 trafikskabs budget (svarende til ca. 1,7 mio. kr.), mens de øvrige bestillere alt andet lige vil skulle betale ca. 4 % mere til trafikskabs 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 trafikskabs 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 trafikskabs 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.