

Bilagsoversigt

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

- 1 Årsregnskab 2012 samt revisionsberetning
 1. [Årsregnskab 2012 for Midttrafik](#)
 2. [Revisionsberetning nr. 10 af 17. maj 2013](#)

- 2 Høringssvar vedr. evaluering af lov om trafikselskaber
 1. [Transportministeriets rapporten med evaluering af Lov om Trafikselskaber](#)
 2. [forslag til høringssvar fra Midttrafik vedr. evaluering af lov om trafikselskaber](#)

- 3 Orientering om status for arbejdet i Midttrafik med rejsekortet

- 4 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

- 5 Eventuelt

Aarhus, 8. maj 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. maj 2013 kl. 9.00
Silkeborg Medborgerhus,
Bindslevs Plads 5, 8600 Silkeborg**

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

**Årsregnskab 2012
for
Midttrafik**

Godkendt på bestyrelsesmødet 17. maj 2013

CVR nummer: 29943176

Indhold

1. Indledning	2
2. Ledelsens påtegning	3
3. Den uafhængige revisors erklæring	4
4. Præsentation af Midttrafik	4
5. Ledelsesberetning	8
6. Anvendt regnskabspraksis	14
6.1 Resultatopgørelsen	14
6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	14
6.2 Balancen	15
7. Resultatopgørelse for 2012	19
8. Balance 31. december 2012	21
9. Pengestrømsopgørelse 2012	22
10. Noter til resultatopgørelse og balance	23
11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	30
12. Personaleoversigt	31
13. Uddrag af internt regnskab for 2012 for Busselskabet Aarhus Sporveje	32

1. Indledning

2012 blev økonomisk set et godt år for Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland. Baggrunden for dette er, at det samlede tilskudsbehov blev 132.877 tkr. lavere end forventet.

På busdriften udviser regnskabsresultatet en samlet netto mindre udgift på 15.941 tkr. På udgiftssiden er der tale om merudgifter i form af betalinger til vognmænd på 4.184 tkr. En meget positiv udvikling kan ses på indtægtssiden, hvor der er tale om merindtægter på 20.125 tkr. i forhold til det budgetterede, hvilket svarer til en samlet merindtægt på 3 % .

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter tale om et samlet, mindreforbrug på 4.237 tkr. i 2012.

Kan-kørslen har været præget af stærkt stigende volumen fra 2011 til 2012. Kan-kørsel udgjorde 302.565 tkr. i 2012 en stigning på 79 % i forhold til regnskab 2011. I forhold til de budgetterede udgifter havde Kan-kørslen, et samlet mindreforbrug på 62.848 tkr.

Nettodriftsudgifterne vedrørende togdrift viser et samlet mindreforbrug på 11.377 tkr. På driftssiden er indtægterne i 2012 underbudgetteret med 535 tkr., mens udgifterne er underbudgetteret med 11.912 tkr. På anlægssiden er der tale om et netto merforbrug på 4.422 tkr.

Der har i Trafikselskabet været et mindreforbrug på 12.236 tkr. i forhold til budgettet.

2. Ledelsens påtegning

Midttrafiks årsregnskab er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriet "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig.

Det er vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i Midttrafiks aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for Midttrafiks finansielle stilling.

Bestyrelsen for Midttrafik har den 17. maj 2013 behandlet godkendt årsregnskabet for 2012.

Arne Lægaard
Formand for bestyrelsen

Jens Erik Sørensen
Direktør

3. Den uafhængige revisors erklæringer

Til bestyrelsen for Midttrafik

Påtegning af årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar – 31. december 2012. Årsregnskabet omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter til resultatopgørelse og balance, regnskabsoversigt på bevillingsniveau, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for 2012 for Busselskabet Aarhus Sporveje. Årsregnskabet er udarbejdet efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner".

Midttrafiks udgiftsbaserede regnskab udviser et samlet resultat før byrdefordeling på 1.236 mio. kr. i 2012, balancen udviser en egenkapital på 26 mio. kr. og en balancesum på 353 mio. kr.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der er i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne 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.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision, yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, god offentlig revisionsetik og samt bestemmelserne i Midttrafiks revisionsregulativ. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for Midttrafiks udarbejdelse af et årsregnskab. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, 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.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, 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.

Supplerende oplysning om forståelse af revisionen

Midttrafik har som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte oprindelige og korrigerede budgettal for 2012. Disse budgettal har ikke været underlagt revision.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Aarhus, den 17. maj 2013

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

4. Præsentation af Midttrafik

Midttrafik er etableret i henhold til Lov om trafikkselskaber og har til opgave at varetage følgende opgaver i Region Midtjylland

- 1 Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- 2 Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- 3 Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- 4 Flextrafik, herunder individuel handicapkørsel
- 5 Privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Der henvises til Midttrafiks årsberetning for 2012, som indeholder en mere detaljeret beskrivelse af nøgletal og selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2012.

Midttrafik er registreret i det centrale virksomhedsregister under CVR nr. 29 94 31 76.

Visioner og mål

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder, og drives økonomisk effektivt.

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde den 1. marts 2013 en strategiplan for Midttrafiks virke i perioden 2013 til 2016.

Strategiplanen har 3 overordnede mål, der beskriver de væsentligste indsatsområder og opfølgning på mål, der skal iværksættes.

- **Flere tilfredse kunder**
Tilfredse kunder er Midttrafiks vigtigste mål.
- **Dygtige leverandører**
For at nå målet om flere tilfredse kunder, er det nødvendigt, at vi har dygtige leverandører.
Vi måler vognmænd og salgssteder på deres evne til at levere sikker drift og gode kundeoplevelser. Midttrafik måles til gengæld på evnen til at give vognmænd og salgssteder betingelserne, der gør dem i stand til at yde deres bedste.
- **Tilfredse bestillere**
En god kollektiv trafik, til gavn for borgerne, kræver et godt samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik.
Midttrafiks opgave er at koordinere kommunernes og regionens ønsker og omsætte disse til sammenhængende kollektiv trafik for kunderne inden for den ramme, vi får.

Bestyrelse og direktion

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. 7 af medlemmerne udpeges af et kommunalt repræsentantskab, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktion.

Bestyrelsen:

Arne Lægaard
Holstebro Kommune, formand (V)

Frank Borch-Olsen
Silkeborg Kommune (C)

Mads Nikolajsen
Norrdjurs Kommune, 1. næstformand (F)

Rabih Azad-Ahmad
Århus Kommune (B)

Bjarne Schmidt Nielsen
Region Midtjylland, 2. næstformand (A)

Hans Bang-Hansen
Horsens Kommune (V)

Anders Bøge
Skive Kommune (F)

Torben Nørregaard
Region Midtjylland (V)

Finn Stengel Petersen
Herning Kommune (A)

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Mette Julbo-Nielsen

5. Ledelsesberetning

Midttrafiks samlede bruttoudgifter i 2012 udgør 1.954.480 tkr. Langt hovedparten vedrører busdriften (1.411.573 tkr.). Bruttoudgifterne til Flextrafik kørsel udgør i 2012 346.099 tkr. Bruttoudgifterne til administration og fælles formål udgør 124.776 tkr. Bruttoudgifterne til Togdrift er opgjort til 64.324 tkr.

Årsregnskabet for Midttrafik viser et samlet finansieringsbehov på 1.235.961 tkr. Finansieringsbehovet er baseret på forskellen mellem udgifter og indtægter til kollektiv trafik, og fordeles blandt kommunerne og Region Midtjylland. Det budgetterede finansieringsbehov for 2012 var på 1.368.838 tkr. I 2012 har kommuner og regionen indbetalt tilskud for 1.368.838 tkr., hvilket giver en efterregulering på 132.877 tkr., svarende til en afvigelse på 9,7 % i forhold til budgettet.

Midttrafik overfører i alt 17.574 tkr. til 2013, hvorefter efterreguleringen vedrørende 2012 udgør 115.303 tkr.

Midttrafiks likviditet

Midttrafiks indestående i pengeinstitutter udgør ved regnskabsårets udløb 115.995 tkr. Stigningen på likviditeten skyldes hovedsageligt den positive afvigelse fra budgettet.

Bemærkninger til resultat og balance

I det følgende suppleres resultatet for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balanceposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budget og regnskabs-tal.

Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet

Budgetlægningen for 2012 var i høj grad præget af væsentlige usikkerhedsmomenter. Den største usikkerhed omfattede effekten af de regionale effektiviseringer, forskellige kommunale besparelser samt den nye trafikplan i Aarhus.

Regnskabsresultatet udviser et samlet netto mindreudgift på 15.941 tkr. i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 2 %.

Netto mindreudgiften består af merudgifter til vognmandsbetalinger m.v. på 4.184 tkr. samt merindtægter i forhold til det budgetterede på 20.124 tkr.

Indtægter ved busdrift i 2012 udgør 694.890 tkr. og viser en fremgang på godt 3 % i forhold til budgettet. Stigningen svarer til merindtægter på 20.125 tkr. Fremgangen skyldes hovedsageligt flere indtægter fra HyperCard og fra kompensation for fritidsrejser på HyperCard. Der er merindtægter på 15,3 mio. kr. fra HyperCard

Flextrafik

Der skelnes her mellem handicapkørsel, som er kørsel af svært bevægelsehæmmede personer udført på baggrund af lovgivningen, og 'kan-kørsel' som omfatter siddende patienttransport for regionen og anden kørsel for kommunerne.

Midttrafik har generelt opnået en bedre koordinering samt lavere turpriser end budgettet.

Omsætningen ved 'kan-kørsel' ligger i 2012 på 302.565 tkr. Det samlede resultat for kan-kørslen udgør et mindreforbrug på 62.848 tkr. ekskl. administration.

På trods af aktivitetsstigninger ved handicapkørslen er nettoudgifterne blevet 4.236 tkr. mindre end budgettet. Dette skyldes, som ved 'kan-kørslen', bedre koordinering samt lavere turpriser.

Togdrift

Midtjyske Jernbaner A/S udarbejder som aktieselskab et selvstændigt regnskab omfattende jernbanens samlede økonomi.

I Midttrafiks regnskab indgår kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik. Regnskabet for 2012 viser samlede mindreudgifter på ca. 6.955 tkr. i forhold til budgettet. Beløbet sammensættes af et mindreforbrug til drift af togtrafik på netto 11.377 tkr. samt et merforbrug på ca. 4.422 tkr. vedrørende anlægsinvesteringer.

Midttrafiks resultat viser at årets netto driftsudgifter vedr. togtrafik blev 11.377 tkr. lavere end forventet. Det skyldes hovedsageligt at DSB's driftsovertagelse først blev iværksat fra 9. december 2012. I budgettet for 2012 var forudsat at samdriften mellem banerne blev etableret fra årets begyndelse.

Midttrafik yder endvidere tilskud til anlægsinvesteringer i Midtjyske Jernbaner. Region Midtjylland finansierer anlægsinvesteringerne. Midttrafiks udbetalinger og regionens finansieringer aftales løbende mellem Midttrafik, Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner. I 2012 har Midttrafik udbetalt ca. 21 mio. kr. til anlægsinvesteringer. Der er modsat merindtægter ved driften på 535 tkr.

Region Midtjylland har i 2009 optaget to lån til finansiering af sporombygningen. Provenuet fra lånene er videreudlånt til Midttrafik, til anvendelse som et anlægstilskud til sporombygningen. Region Midtjylland yder et tilskud til Midttrafik, svarende til ydelserne på de to lån.

Fra 9. december 2012 overtog DSB driftsansvaret for togtrafikken på Odderbanen og dermed er der etableret samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. DSB udfører togtrafikken som underleverandør til Midtjyske Jernbaner. Der er indgået en operatørkontrakt med DSB.

Trafikselskabet

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

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – udviser et mindreforbrug i 2012 på 6.981 tkr. i forhold til oprindeligt budget. Fra tidligere år var der

overført 5.255 t. kr. hvorefter det samlede mindreforbrug ultimo 2012 udgør 12.236 t. kr. Mindreforbruget er forårsaget af, at flere forskellige aktiviteter er blevet udskudt.

Midttrafik vil på baggrund af beslutning ved bestyrelsesmødet den 12. april 2013 overføre driftsresultatet til 2013.

Billetkontrollen

Billetkontrollen har i 2012 indtægter for 5.577 tkr. og vedrører kun Aarhus Kommune.

Puljer

Midttrafik har i 2011 modtaget tilsagn om støtte fra Trafikstyrelsen til fire store udviklingsprojekter. Midttrafik har i regnskabsåret 2012 afholdt netto udgifter på 0,6 mio. kr. Et af projekterne er afsluttet i 2012, og de resterende forventes afsluttet og afregnet med Trafikstyrelsen i 2013. Afslutning af projekterne forventes ikke at påvirke driften for Midttrafik.

Letbanen

Nettoresultatet for Operatørbuddet afviger negativt med 610 tkr. Beløbet overføres til 2013, hvor det afregnes.

I forbindelse med anlægsudbuddet af Aarhus Letbane har det været nødvendigt at påbegynde arbejdet med operatørbuddet i 2012 af hensyn til afklaring af snitfladerne mellem anlægsudbuddet, som forventes udsendt sidst i 2013, og det senere operatørbud.

I regnskab 2009 til 2011 var det akkumulerede underskud 5.229 tkr., som Midttrafik forventede at afregne i 2012 med anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S.

Det akkumulerede underskud er i regnskab 2012 blev reduceret til 2.442 tkr. Beløbet er fragået Midttrafiks egenkapital, og forventes afregnet i 2013.

Midttrafik budgetterede i 2012 med 25,6 mio. kr. til Letbanen Etape 1. Aarhus Letbane I/S er i 2012 blevet etableret som en selvstændigt virksomhed, og opgaven er derfor trukket ud af Midttrafiks regnskab. Udgifterne til Letbanens Etape 1 udgør derfor 0 kr.

Rejsekortet

Til rejsekortet er der i Budget 2012 indbetalt i alt 6,6 mio. til rejsekortopgaven, fordelt på Region Midtjylland (75 %) og Horsens Kommune (25 %).

De samlede udgifter til rejsekortopgaven i 2012 udgør 514 tkr. bestående af udgifter i forbindelse med Rejsekortsekretariatet til løn og overhead samt renteindtægter på ansvarlig lån til Rejsekort A/S

Underforbruget overføres til næste budgetår. Mindreudgifterne skyldes udskydelse af køb af udstyr til 2013.

Ved tilslutning af Rejsekortet vil Region Midtjylland og Horsens Kommune efterfølgende blive kompenseret for deres indskud i årene 2007-2012.

Rejsekortsekretariatet har i 2012 overført 2.654 tkr. fra tidligere års akkumulerede midler til Rejsekort A/S som aktieindskud.

Byrdefordelingen

Bestyrelsen fastsætter de nærmere retningslinjer for selskabets finansiering. Retningslinjerne er godkendt af repræsentantskabet og Regionsrådet. Midttrafik har indgået samarbejdsaftale med kommunerne og Region Midtjylland om den kollektive trafik i regionen herunder finansieringen.

Driften af ruter m.v. finansieres dels af indtægter i form af billetsalg m.v. dels i form af bidrag fra de enkelte bestillere – de såkaldte bestillerbidrag. Selskabets øvrige udgifter - nettoudgifter ved rutedrift og administrationsudgifter - byrdefordeles hovedsagelig på grundlag af

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til billetteringsudstyr og passagertælling. Øvrige nettoudgifter ved ruter og administration fordeles efter køreplantimer, dog med en rabat for de ruter, hvor Midttrafik ikke forestår køreplanlægningen.

Midttrafik valgte fra regnskabsår 2010 at bestillerfordele årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension. Midttrafik byrdefordeler 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte. Den resterende del af årets regulering af tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen. Der er i alt byrdefordelt 1.331 tkr ud af en samlet forpligtelse på 6.863 tkr.

Resultat til byrdefordeling:

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uanset at aktivet eventuelt optages til afskrivning i balancen.

Indbetaling af aktiekapital og ansvarligt lån til Rejsekort A/S foretaget i regnskabsåret indregnes ikke i resultatet til byrdefordeling.

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen for 2012 udviser en samlet likviditetsstigning på 48.592 tkr.

Pengestrømsopgørelsen viser et fald i kortfristede tilgodehavender med 13.777 tkr. på balancetidspunktet, som hovedsageligt skyldes vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland, samt en stigning af den kortfristede gæld med 22.726 tkr.

Materielle anlægsaktiver

Midttrafik har i 2012 fortaget en ombygning af lejede lokaler på Søren Nymarksvej i Højbjerg i forbindelse med udbygning af Flextrafiks arealer.

Finansielle anlægsaktiver

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 11.152 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabets note 13.

I regnskabsåret 2012 er der fortaget et aktiekøb til rejsekort A/S med 2.654 tkr., som ikke indgår i byrdefordelingen.

Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavende udgør 88.782 tkr. inkl. tilgodehavender hos kommuner og Region Midtjylland vedrørende byrdefordeling m.v.

Kortfristede tilgodehavende består blandt andet af bestillerbidrag, kontrolafgifter, klippekort tilgodehavende og tilgodehavender vedrørende handicapkørsel.

Langfristede tilgodehavender

Langfristede tilgodehavender udgør 3.891 tkr. Langfristede tilgodehavende består af pension til tjenestemænd.

Midttrafik benytter Økonomi- og Indenrigsministeriets sats på 20,3 % til årligt at beregne tilvæksten.

Midttrafik fortager derudover årligt en aktuarberegning. Forskellen på aktuarberegningen og de hensatte 20,3 % bliver bogført på Midttrafik's egenkapital.

Hvis der opstår en større afvigelse mellem de to metoder, forelægges dette for bestyrelsen. Samlet bliver hensættelsen 1.331 tkr. i 2012

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger udgør 115.995 tkr., omfatter dels vekselbeholdninger m.v. på ruter m.v. og dels en særlig indlånskonto modtaget fra Aarhus Kommune som kompensation for overtagelse af pensionsforpligtelser i forbindelse med overførsel af tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik.

Varebeholdninger

Midttrafik er fra 1. januar 2010 startet med at registrere varebeholdninger for klippekort. Værdien af klippekortene udgjorde pr. 31. december 2012 i alt 1.427 tkr.

Langfristet gæld

Der er i 2012 indfriet den resterende vedrørende leasingaftaler på biler.

Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 144.323 tkr. og vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger samt tilbagebetalinger til bestillere inkl. supplementsposter

Kortfristet gæld består af gæld til entreprenører og busselskaber.

Hensatte forpligtelser-moms

Midttrafik havde i regnskab 2010 hensat 2.500 tkr. fra acontobidraget til moms på tilskud af rutebilstationer. Midttrafik har i 2011 fået en kendelse fra SKAT, som afgør at Midttrafik skal betale moms på drifttilskud. Midttrafik har i 2011 betalt 1.800 tkr. moms, og har således en rest på 700 tkr. Midttrafik har på bestyrelsesmødet den 12. april 2013 besluttet at over beløbet til rejsekortprojektet.

Egenkapital

Midttrafiks egenkapital udgjorde pr. 31. december 2012 25.705 tkr. Stigningen skyldes hovedsageligt årets resultat, reguleret med ekstra hensættelse til pension.

6. Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Bortset fra den førnævnte ændring vedrørende tjenestemandspension, er den anvendte regnskabspraksis uændret i forhold til sidste år.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Hovedregelen er, at alle indtægter og udgifter henføres til det regnskabsår, de vedrører uanset betalingstidspunkt. Der foretages således fuld periodisering af bestillernes udgifter og indtægter samt tilgodehavender og gæld i årsregnskabet. Rettigheder og forpligtelser, der ikke kan opgøres endeligt på balancetidspunktet, optages i årsregnskabet afsnit om eventualrettigheder samt kautions- og garantiforpligtelser.

6.1 Resultatopgørelsen

Resultatopgørelsen viser nettoudgiften ved drift af ruter m. v. og selskabets administrationsudgifter til byrdefordeling på de deltagende kommuner og regionen. I noterne til hovedposterne i resultatopgørelsen er udgifter og indtægter specificeret på hovedposter for de enkelte aktivitetsområder.

Resultatopgørelsen viser endvidere byrdefordelingen af driftsresultatet på kommuner og Region Midtjylland.

6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter alene finansielle transaktioner baseret på foreliggende udgifts- og indtægtsbilag, som kan henføres til regnskabsåret.

Udgifter medtages således i det år betalingsforpligtelsen er opstået, det vil sige ved eksempelvis modtagelse af leverandørfaktura eller anden ekstern påkrav. Indtægter medtages i det år hvor endelig ret er erhvervet, det vil sige eksempelvis ved fremsendelse af fakturaer på ydelser eller leverancer, refusionsopgørelser o.l., med anmodning om indbetaling af regningsbeløbet.

Anlægsudgifter afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen og optages ikke til afskrivning i balancen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldet til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenstemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, feriepengeforpligtelsen samt varebeholdninger registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

6.2 Balancen

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under udførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som egne aktiver. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor. Den tilsvarende gældsforpligtelse vedrørende leasede aktiver indregnes som gæld i balancen.

Finansielt leasede aktiver indregnes som anlægsaktiver og behandles regnskabsmæssigt på lige fod med øvrige anlægsaktiver. Herom henvises til særskilt omtale af regnskabspraksis for finansielle leasingaftaler, jf. ovenfor.

Der foretages lineære afskrivninger over aktivets forventede brugstid. Afskrivningsperioden for anlægsaktiver optaget i balancen udgør:

Aktiv	Afskrives over år:
Tekniske anlæg, større specialudstyr, transportmidler og lignende	
Særlige tekniske installationer i bygninger	10 år
Entreprenørmateriel og større maskiner ekskl. biler	7 - 10 år
Driftsmateriel og biler m.v.	4-5 år
Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr	
Inventar	4-5 år
IT-udstyr (hardware og software)	3 -5 år

Materielle anlægsaktiver til en værdi mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse udgiftsføres i anskaffelsesåret, jf. dog nedenfor om større anskaffelser af ensartet udstyr til under 100.000 kr. pr. enhed.

Ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser værdiansættes og kan afskrives samlet. Sådanne aktiver, til kostpris under 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse kan optages i balancen, hvis der er tale om væsentlige samlede indkøb, og hvor det findes hensigtsmæssigt at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Immaterielle anlægsaktiver

Der foretages ikke indregning og måling af immaterielle anlægsaktiver, bortset fra indretning af lejede lokaler samt større anskaffelser af software, jf. nedenfor.

Software med en anskaffelsessum på under 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse udgiftsføres i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Software med en anskaffelsessum på over 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse indregnes i balancen til kostpris og afskrives lineær over brugstiden, der fastsættes til 3-5 år, afhængig af karakter og formål.

Finansielle anlægsaktiver

Langfristet udlån, andelsbeviser o. lign. optages til anskaffelsesprisen under regnskabsposten finansielle anlægsaktiver, hvis de repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet. Aktier indregnes til regnskabsmæssig indre værdi.

Pantebreve og andre langfristede udlån og lign., der ikke repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet, optages ikke i balancen. Sådanne aktiver/rettigheder opføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

Varebeholdninger

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug udgiftsføres i takt med, at udgifterne afholdes. Varebeholdninger, hvis værdi på stedniveau overstiger 100.000 kr. optages i balancen. Værdien af varebeholdninger reguleres i balancen, hvis der i regnskabsåret forekommer væsentlige ændringer i værdien.

Tilgodehavender

Kortfristede og langfristede omsættelige tilgodehavender optages i balancen under de respektive regnskabsposter til nominel værdi.

Langfristede tilgodehavender vedrørende tjenestemandspension relaterer sig til den årlige byrdefordeling af tilvæksten i pensionsforpligtelsen.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Hensættelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering bliver fra 2012 bestillerfordelt som et tilgodehavende for Midttrafik, men reguleringen bliver ikke opkrævet umiddelbart, men først når de respektive pensioner kommer til forfald

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenestemandsansatte byrdefordeles til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenestemænd reguleres på egenkapitalen.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. optages ikke i balancen. Sådanne eventuelle forpligtelser medtages i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser.

Finansielle gældsforpligtelser

Kortfristet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter) optages under regnskabsposten kortfristet gæld til pengeinstitutter i balancen.

Langfristet gæld optages under regnskabsposten langfristet gæld med restgælden på balancetidspunktet. Under langfristet gæld indregnes den kapitaliserede værdi af fremtidige ydelser på finansielle leasingkontrakter.

Leje og leasingaftaler

Finansielt leasede aktiver, der har karakter af finansieringsaftaler, indregnes i balancen under anlægsaktiver på lige fod med egne anlægsaktiver og afskrives som sådan. Den kapitaliserede værdi af leasingforpligtelse indregnes under langfristet gæld, jf. omtalen herom ovenfor under finansielle gældsforpligtelser.

Operationelt leasede aktiver, der ikke har karakter af finansieringsaftaler, indregnes ikke under anlægsaktiver eller langfristet gæld. Sådanne aftaler optages i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser i det omfang selskabets opsigelsesvarsel overstiger 2 år. Optagelse i fortegnelsen sker med angivelse af den samlede lejebetaling i opsigelsesperioden.

Eventualforpligtelser

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser oplyses i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser.

For eventualforpligtelser herunder garantier og lign. hvorpå der hviler aktuelle eller truen- de tabsrisici tilføjes bemærkning herom i tilknytning til forpligtelsen.

Afgivne garantier

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

Eventualrettigheder

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

6.3 Busselskabet Aarhus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Busselskabet Aarhus Sporveje (busselska-

bet) udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet referer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2012.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Aarhus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

7. Resultatopgørelse for 2012

Tabel 1: Udgiftsbaseret resultatopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Busdrift	1	716.683	732.624	722.709
Handicapkørsel	2	35.385	39.622	43.913
KAN-kørsel	3	302.565	365.413	168.796
KAN-kørsel Adm	5	10.687	10.052	9.780
Togdrift	4	49.260	56.215	44.116
Billetkontrollen		-5.577	-5.202	-4.107
Trafikselskabet	5	124.776	137.012	131.990
Øvrige (Renteindtægter)	6	-415	0	-1.048
Letbanen	7	0	25.582	42.800
Letbane operatørudbud	7a	610	0	0
Letbanen Sekretariatet	7b	900	900	2.546
Rejsekort	8	514	6.620	381
Eksterne projekter	9	573	0	7.947
Resultat		1.235.961	1.368.838	1.169.823
Resultat til byrdefordeling	10	1.253.535	1.368.838	1.179.920
Resultat til overførsel	Tabel 6	-17.574	0	-10.097

Tabel 2: Resultat fordelt på bestillere

1.000 kr. i løbende priser	Note 10	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Favrskov Kommune		16.714	16.662	15.785
Hedensted Kommune		9.531	10.817	9.291
Herning Kommune		33.270	39.055	36.285
Holstebro Kommune		28.810	29.334	26.955
Horsens Kommune		42.409	43.841	41.889
Ikast-Brande Kommune		16.371	16.881	16.143
Lemvig Kommune		10.003	10.920	10.425
Nordjurs Kommune		16.507	15.537	15.928
Odder Kommune		6.057	6.376	6.752
Randers Kommune		73.255	73.700	73.455
Ringkøbing-Skjern Kommune		24.074	23.571	22.898
Samsø Kommune		5.403	5.063	5.077
Silkeborg Kommune		37.611	39.541	39.099
Skanderborg Kommune		18.647	20.005	17.622
Skive Kommune		33.149	36.278	32.935
Struer Kommune		8.171	8.663	8.321
Syddjurs Kommune		19.717	18.692	17.380
Viborg Kommune		34.000	33.680	27.603
Aarhus Kommune		252.980	267.786	293.402
Region Midtjylland		398.095	409.543	390.320
Sydtrafik, Fynbus og andre		163.505	242.893	66.112
Overført fra Regnskab 2011		5.255	0	6.242
Udgifter til byrdefordeling		1.253.535	1.368.838	1.179.919

Resultatopgørelse for 2012 – fortsat

Tabel 3: Omkostningsbaseret resultatopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2012	Regnskab 2011
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		17.574	10.097
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis	11	761	354
Leasing afdrag		195	312
Udbetalt pension		0	96
Afskrivninger på anlægsaktiver	11	351	244
Nettoregulering af hensættelser til tjenestemandspensioner		-5.532	-8.013
Driftsresultat, omkostningsbaseret		13.349	3.090

8. Balance 31. december 2012

Tabel 4: Balance pr. 31. december

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2012	Regnskab 2011
AKTIVER			
Materielle anlægsaktiver	11	4.075	3.665
Finansielle anlægsaktiver	12	11.152	8.838
Varebeholdninger	13	1.427	862
Kortfristede tilgodehavender		88.782	102.559
Langfristede tilgodehavender-Pension til tjenestemænd	14	3.891	2.560
Periodeafgrænsningspost	15	127.438	137.592
Likvide aktiver		115.995	67.403
Aktiver i alt		352.760	323.479
PASSIVER			
Egenkapital	16	25.705	15.411
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		54.594	47.984
Hensatte forpligtelser-moms		700	700
Langfristet gæld vedrørende leasingaftaler		0	195
Langfristet gæld til Region Midtjylland		127.438	137.592
Kortfristet gæld i øvrigt		144.323	121.597
Passiver i alt		352.760	323.479

9. Pengestrømsopgørelse 2012

Tabel 5: Pengestrømsopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012
Driftsresultat, omkostningsbaseret	13.349
Likviditetsregulering til driftsresultat	
Afskrivninger	-351
Regulering af pensionsforpligtelser	5.532
Diverse egenkapitalposter	-2.144
Likviditetsregulering til driftsresultat i alt	16.386
Likviditetsreguleringer fra investeringer	
Køb af anlægsaktiver	-761
Tilgang af finansielle anlægsaktiver	-2.776
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	-3.537
Likviditetsvirkning af drift og investeringer	12.849
Øvrige likviditetsforskydninger	
Fald i kortfristede tilgodehavende i øvrigt	13.777
Stigning i kortfristede gældsforpligtelser	22.726
Fald i langfristede gæld vedrørende leasingaftaler	-195
Stigning af Varebeholdninger	-565
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	35.743
Årets samlede likviditetsvirkning	
Likvid beholdning primo regnskabsåret	67.403
Ændring i likviditet jf. ovenfor	48.592
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	115.995

10. Noter til resultatopgørelse og balance

Note 1: Busdrift (inkl. bus/tog samarbejdet)

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter			
Drift af busruter (inkl. godstransport)	1.428.252	1.407.389	1.416.707
Kørsel i naboregioner (netto)*	-16.679		-19.412
Diverse			
Udgifter i alt	1.411.573	1.407.389	1.397.295
Indtægter			
Salg af kort og billetter m.v.	-638.536	-610.415	-609.973
Takstkompensation fra staten	-34.736	-34.300	-33.996
Bus- og togsamarbejdet	-19.691	-27.750	-28.655
Befordring af værnepligtige	-1.927	-2.300	-1.962
Indtægter i alt	-694.890	-674.765	-674.586
Nettoudgift til byrdefordeling	716.683	732.624	722.709

*Nettoindtægt ifm. Midttrafiks kørsel i naboregioner og NT og Sydtrafiks kørsel i Region Midtjylland. Da der er en indtægt har Midttrafik kørt mere i naboregionerne end NT og Sydtrafik har kørt i Region Midtjylland. Kørslen vedrører Region Midtjylland, Randers Kommune og Skive Kommune.

Note 2: Handicapkørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter til handicapkørsel	43.534	48.689	52.039
Indtægter fra egenbetaling	-8.149	-9.067	-8.126
Nettoudgift til byrdefordeling	35.385	39.622	43.913

Note 3: KAN-kørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter			
Flextrafik for kommuner og region	298.073	363.592	167.723
Flextur	4.492	1.821	1.073
Nettoudgift til byrdefordeling	302.565	365.413	168.796

Note 4: Togdrift

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Driftsudgifter	43.287	55.200	40.978
Billetindtægter, fragt mv.	-15.064	-15.600	-14.793
Netto Driftsudgifter	28.223	39.600	26.185
Investeringer	21.037	16.615	17.931
Nettoudgift til byrdefordeling	49.260	56.215	44.116

Note 5: Trafikselskabet

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Driftsudgifter			
Terminaler, rutebilstationer og billetteringsudstyr	17.772	19.044	21.876
Driftsudgifter i alt	17.772	19.044	21.876
Administration			
Løn inkl billetkontrol	50.733	50.293	52.618
lønsam	3.409	3.286	2.829
Administrationudgifter	4.954	1.924	6.076
IT-udgifter	18.034	19.203	19.383
Information og markedsføring	11.936	13.050	11.689
Lokaler	7.406	7.443	6.914
Personale	2.453	3.649	2.928
Tjenestebiler	624	701	729
Bus & Tog Sekretariatet	1.807	1.815	1.816
X-bus sekretariat	1.009	1.000	1.059
Diverse/trafikanalyser/indtægtsfordeling	4.638	10.349	4.073
Kan kørsel administration	10.687	10.052	9.780
Kan kørsel administration indtægter	-10.687	-10.052	-9.780
Overført resultat 2011		5.254	
Administration i alt	107.003	117.968	110.114
Resultat	124.776	137.012	131.990
Budget Trafikselskabet 2012	137.012		137.245
Resultat Trafikselskabet 2012	124.776		131.990
Til Overførsel	-12.236		-5.255

Note 6: Øvrige poster- Renteindtægter

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Renteudgifter	-415	0	-1.048
Resultat	-415	0	-1.048

Note 7: Letbanen

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter 2012	0	25.582	42.800
Resultat	0	25.582	42.800

Note 7a: Letbane operatør udbud

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter 2012	610	0	0
Resultat	610	0	0
Budget operatørudbud 2012	0		
Resultat operatørudbud 2012	610		
Til Overførsel	610		

Note 7b: Letbane sekretariatet

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter 2012	900	900	2.546
Resultat	900	900	2.546

Note 8: Rejsekortet

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter 2012	514	6.620	381
Resultat	514	6.620	381
Budget Rejsekortet 2012	6.620		2.271
Resultat Rejsekortet 2012	514		381
Til Overførsel	-6.106		-1.890

Note 9: Eksterne projekter

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Udgifter 2012	573	0	7.947
Resultat	573	0	7.947
Budget Eksterne projekter 2012	0		8.093
Resultat Eksterne projekter 2012	573		7.947
Til Overførsel	573		-146

Note 10: Byrdefordeling i hovedtal

1.000 kr.	Resultat til Byrdefordeling 2012							
	Bus	Handicap	Kan-kørsel	Kan-kørsel adm	Tog	Billetkontrol	Letbane sek.	I alt
Favrskov	14.465	795	413	127			36	15.836
Hedensted	7.259	1.135	52	17			0	8.463
Herning	28.408	1.522	0	0			0	29.930
Holstebro	24.640	790	813	117			0	26.359
Horsens	24.538	1.852	10.050	396			0	36.836
Ikast-Brande	14.681	629	30	15			0	15.355
Lemvig	8.361	449	269	22			0	9.102
Nordjurs	12.560	528	2.213	425			36	15.761
Odder	4.974	562	0	0			36	5.572
Randers	56.924	1.988	7.158	417			36	66.523
Ringkøbing-Skjern	20.446	1.241	94	22			0	21.803
Samsø	4.491	162	243	65			0	4.961
Silkeborg	28.357	1.819	2.562	344			36	33.117
Skanderborg	16.566	679	0	0			36	17.282
Skive	19.251	689	9.917	563			0	30.420
Struer	7.047	411	17	9			0	7.484
Syddjurs	16.876	640	781	122			36	18.454
Viborg	26.121	1.667	1.538	328			0	29.655
Aarhus	188.216	17.826	4.220	561		-5.577	486	205.733
Regionen	192.503	0	100.907	4.918	49.260		162	347.750
Sydtrafik, Fynbus og andre			161.288	2.218				163.506
Overførsel Regnskab 2011								
I alt	716.683	35.385	302.565	10.687	49.260	-5.577	900	1.109.903

Note 10: Byrdefordeling i hovedtal

1.000 kr.	Budget til Byrdefordeling 2012			I alt byrdefordelt
	Trafikselskabet	Rejsekortet	I alt Budget	
Favrskov	878	0	878	16.714
Hedensted	1.068	0	1.068	9.531
Herning	3.340	0	3.340	33.270
Holstebro	2.451	0	2.451	28.810
Horsens	3.918	1.655	5.573	42.409
Ikast-Brande	1.016	0	1.016	16.371
Lemvig	901	0	901	10.003
Nordjurs	746	0	746	16.507
Odder	485	0	485	6.057
Randers	6.732	0	6.732	73.255
Ringkøbing-Skjern	2.271	0	2.271	24.074
Samsø	442	0	442	5.403
Silkeborg	4.494	0	4.494	37.611
Skanderborg	1.365	0	1.365	18.647
Skive	2.729	0	2.729	33.149
Struer	687	0	687	8.171
Syddjurs	1.263	0	1.263	19.717
Viborg	4.345	0	4.345	34.000
Aarhus	47.247	0	47.247	252.980
Regionen	45.380	4.965	50.345	398.095
Sydtrafik, Fynbus og andre		0	0	163.505
Overførsel Regnskab 2011	5.255		5.255	5.255
I alt	137.012	6.620	143.633	1.253.535

Ovenstående er den samlede byrdefordeling for Midttrafik på alle forretningsområder fordelt ud på de enkelte bestillere

Note 11: Materielle anlægsaktiver

1.000 kr. i løbende priser	Om- bygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. it-udstyr	Rejsekort under opførsel	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	1.756	1.270	1.349	2.304	6.679
Tilgang	761	0	0	0	761
Afgang	0	-752	0		-752
Kostpris pr. 31. december 2012	2.517	518	1.349	2.304	6.688
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2012	-494	-1.201	-1.319	0	-3.014
Årets afskrivninger	-252	-69	-30	0	-351
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	752	0	0	752
Af- og nedskrivninger 31. december 2012	-746	-518	-1.349	0	-2.613
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2012	1.771	0	0	2.304	4.075

Note 12: Finansielle anlægsaktiver

1.000 kr. i løbende priser	Andel i Århus rute- bilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejse- kort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	561	5.902	4.858	1.584	12.905
Tilgang	0	2.654	122	0	2.776
Kostpris pr. 31. december 2012	561	8.556	4.980	1.584	15.681
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2012	30	-3.259	-122	-716	-4.067
Årets reguleringer og afdrag	151	-531	0	-82	-462
Nedskrivninger 31. december 2012	181	-3.790	-122	-798	-4.529
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2012	742	4.766	4.858	786	11.152

Værdien af Midttrafiks aktiebeholdning i Rejsekort A/S er indregnet på baggrund af årsregnskabet for 2011. Værdien af aktiebeholdningen i Rejseplanen A/S og andelen af Århus rutebilstation er indregnet på baggrund af årsregnskabet 2012.

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver 11.152 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2012 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

Midtjyske jernbaner

Midttrafiks andel af selskabets samlede aktiekapital udgør 87,66 %.

Note 13: Varebeholdninger

1.000 kr. i løbende priser	Klippekort i alt
Lager Primo pr. 1. januar 2012	862
Tilgang	601
Afgang	-36
Lager Ultimo pr. 31. december 2012	1.427

Note 14: Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd

1.000 kr. i løbende priser	Saldo 2012	Hensættelse 2012	Saldo 2011
Favrskov	-5	9	-14
Hedensted	7	7	0
Herning	243	43	200
Holstebro	156	27	129
Horsens	241	44	197
Ikast-Brande	59	11	48
Lemvig	39	6	33
Norddjurs	58	9	50
Odder	23	4	19
Randers	456	81	375
Ringkøbing-Skjern	99	21	78
Samsø	31	5	26
Silkeborg	0	57	-57
Skanderborg	8	16	-8
Skive	154	29	125
Struer	47	8	38
Syddjurs	5	16	-12
Viborg	221	47	174
Aarhus	2.103	385	1.718
Regionen	-53	508	-561
I alt	3.891	1.331	2.560

Midttrafik har i 2012 hensat 20,3 % til pension til tjenestemænd. Midttrafik fortsætter med årligt at få foretaget en aktuarberegning, og forskellen på denne og Økonomi- og Indenrigsministeriets sats på 20,3 % bliver hensat på Midttrafiks egenkapital. Midttrafik har pr. 31. december 2012 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 54.593 tkr., svarende til en tilvækst i 2012 på 6.609 tkr.

Note 15: Periodeafgrænsningsposter

1.000 kr. i løbende priser	Investringstilskud Midtjyske jernbaner i alt
Kostpris pr. 1. januar 2012	137.592
Årets afdrag	-10.154
Af- og nedskrivninger 31. december 2012	-10.154
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2012	127.438

Midttrafik har i 2010 ydet et tilskud på 157.900 tkr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån som Region Midtjylland har optaget.

I 2012 har Midttrafik afdraget 10.154 tkr. på gældsbrev til Region Midtjylland. Gældsbrevet til Region Midtjylland angår et anlægstilskud til sporombygningen på Odderbanen.

Region Midtjylland har optaget lån til finansiering af sporombygningen og Regionen har i 2012 ydet et tilskud til Midttrafik, svarende afdrag på gældsbrevet.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten Langfristet gæld til Region Midtjylland.

Note 17: Egenkapital

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Regnskab 2011
Egenkapital jf. regnskab for 2011	15.411	20.456
Reguleringer af balanceposter mv. netto	-3.055	-8.135
Resultat 2012 if. omkostningsbaseret resultatopgørelse	13.349	3.090
Egenkapital pr. 31. december 2012	25.705	15.411

11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

Tabel 6: Drifts- og rådighedsbeløb

1.000 kr. i løbende priser	Oprindeligt budget 2012	Budget-korrektioner		Korrigeret budget 2012	Regnskab 2012	Til overførsel
Busdrift,						
Mindreudgift på 15.941 tkr.						
Resultat byrdefordeling	741.844	-9.220	(1)	732.624	716.683	0
Handicapkørsel,						
Mindreudgift på 4.237 tkr.						
Resultat byrdefordeling	41.920	-2.298	(1)	39.622	35.385	0
KAN-kørsel,						
Mindreudgift på 62.848 tkr.						
Resultat byrdefordeling	179.593	185.820	(1)	365.413	302.565	0
KAN-kørsel,						
Mindreudgift på 635 tkr.						
Resultat byrdefordeling	10.007	45	(1)	10.052	10.687	0
Togdrift,						
Mindreudgifter på 6.955 tkr.						
Resultat byrdefordeling	56.215	0		56.215	49.260	0
Billetkontrollen						
Merindtægter på 375 tkr.						
Resultat byrdefordeling	-5.202	0		-5.202	-5.577	0
Trafikselskabet						
Mindreudgifter på 12.236 tkr.						
Overføres	131.758	5.254	(3)	137.012	124.776	12.236
Renteindtægter						
Mindreudgifter på 415 tkr.						
Overføres	0	0		0	-415	415
Letbanen Sekteriatet						
Mindreudgifter på 0 tkr.						
Resultat byrdefordeling	2.600	-1.700	(1)	900	900	0
Letbanen operatørudbud						
Merudgifter på 610 tkr.						
Overføres	0	0		0	610	-610
Letbanen,						
Mindreudgifter på 0 tkr.						
Overføres	39.445	-13.863	(4)	25.582	0	0
Rejsekort,						
Mindreudgifter på 6.106 tkr.						
Overføres	6.620	0		6.620	514	6.106
Eksterne projekter						
Merudgifter på 573 tkr.						
Overføres	0	0		0	573	-573
Total	1.204.800	164.038		1.368.838	1.235.962	17.574

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 27. januar 2012

(2) Besluttet på bestyrelsesmødet den 27. april 2012

(3) Overførsel af mindreforbrug 2011

(4) Budgettet justeres løbende på baggrund af aftaler mellem Regionen, Bane Danmark og Aarhus Kommune i letbanens styregruppe.

Der henvises i øvrigt til årsregnskabets regnskabsbemærkninger hvor der er knyttet kommentarer til de enkelte funktioner i resultatopgørelsen herunder afvigelser mellem budget og regnskabsbeløb.

12. Personaleoversigt

Tabel 7: Personaleoversigt

Årsværk	2012 Årsværk	2011 Årsværk
Direktion	2,00	2,00
Områdeledelse	0,66	2,00
HR og Forretningsudvikling	5,81	3,00
IT	3,00	2,00
Kundeservice, Intern Service, Rutebilstationer	23,25	18,13
Markedsføring, Kommunikation, Kvalitet, Udvikling	4,81	7,62
Trafikkontrol, Billetkontrol, Drift	36,58	41,89
Køreplanlægning, Udbud og Kontrakter	23,00	20,86
Handicapkørsel	14,34	19,34
KAN-kørsel	15,36	12,66
Økonomi	11,00	11,00
Letbanesekretariat	1,00	2,00
Rejsekort	1,00	1,00
I alt	141,81	143,50

Fra 2011 til 2012 er sket et fald på 1,69 fuldtidsstillinger.

13. Uddrag af internt regnskab for 2012 for Busselskabet Aarhus Sporveje

Resultatoppgørelse omkostningsbaseret

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2012	Budget 2012	Regnskab 2011
Indtægter			
Indtægter, busdrift	451.793	458.539	493.189
Indtægter, øvrige	7.707	6.779	8.457
Indtægter i alt	459.500	465.318	501.646
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	227.731	232.071	236.393
Vognomkostninger	83.349	85.457	85.031
Variable produktionsomkostninger i alt	311.080	317.528	321.424
Dækningsbidrag	148.420	147.790	180.222
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger	56.411	40.725	48.914
Administrationsomkostninger (øvrige faste)	48.064	51.549	58.006
Faste omkostninger i alt	104.474	92.274	106.920
Resultat før renter og afskrivninger	43.946	55.516	73.302
Renter	-510	7.744	1.185
Reverse moms	530	542	
Afskrivninger	31.933	32.638	35.997
Resultat før skat	11.993	14.592	36.120
BAAS4*	-2.093	-309	
Omvendt momsforpligtigelse (cross border)			6.447
Lønsum af årets resultat	853	516	914
Årets resultat	13.233	14.385	28.759

*) Der er lavet en tillægsaftale, BAAS4 – tillægsaftalen, pr. februar 2012 til Busselskabets fælleskontrakt. Aftalen indeholder de økonomiske konsekvenser af, at Busselskabets 3 kørselskontrakter er blevet harmoniseret pr. 12/2-12 i en fælleskontrakt med Midttrafik. Den regnskabsmæssige påvirkning af BAAS4-tillægsaftalen er neutral i forhold til resultatoppgørelse og balance.

Balance pr. 31. december 2012

1.000 kr. i løbende priser	Primo året	Årets Bevægelser	Ultimo året
Aktiver			
Anlægsaktiver	216.509	-13.895	202.614
Omsætningsaktiver			
Varelager i alt	11.821	-16	11.805
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	17.499	-16.054	1.445
Tilgodehavender, vekselpenge	354	12	366
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, moms og afgifter	43	-43	0
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	1.405	177	1.582
Tilgodehavender i alt	19.346	-15.908	3.438
Formuekonto	55.857	22.093	77.950
Likvide beholdning	35.501	7.130	42.631
Omsætningsaktiver i alt	122.525	13.299	135.824
Aktiver i alt	339.034	-596	338.438
Passiver			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital			
Egenkapital primo	71.403	0	71.403
Periodens resultat	0	13.233	13.233
Egenkapital ultimo i alt	71.404	13.233	84.636
Aktiver fra Århus Kommune			
Anlæg overtaget fra Å.K.	22.846	-11.055	11.791
Aktiver fra Århus Kommune i alt	22.846	-11.055	11.791
Egenkapital og lign.	94.249	2.178	96.427
Langfristet gæld	148.293	-7.438	140.855
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	20.119	9.325	29.444
Hensættelse til personskader		9.408	
Mellemregning med Lønhuset	22.403	-16.148	6.255
Timebanker, feriepenge mv.	53.969	2.079	56.048
Kortfristet gæld	96.492	4.664	101.155
Passiver i alt	339.034	-596	338.438

Aarhus, 8. maj 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. maj 2013 kl. 9.00
Silkeborg Medborgerhus,
Bindslevs Plads 5, 8600 Silkeborg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 2**



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

Telefon 73 23 30 00
Telefax 72 29 30 30
www.kpmg.dk

Midttrafik

Revisionsberetning nr. 10 af 17. maj 2013 vedrørende risikovurdering, revisionsstrategi og -plan, revision i årets løb samt afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2012

007381 12001 / 2811462_1.DOCX

Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2012	138
1.1	Indledning	138
1.2	Revisionspåtegning på årsregnskabet	138
1.3	Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning	138
1.4	Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen	139
2	Risikovurdering, revisionsstrategi og -plan	139
2.1	Risikovurdering	139
2.2	Revisionsstrategi og -plan	140
3	Kommentarer vedrørende årsregnskabet for Midtrafik	140
3.1	Byrdefordeling	141
3.2	Sammenholdelse af regnskab med bevillinger	141
3.3	Periodisering af indtægter og udgifter	142
3.4	Kortfristede tilgodehavender	142
3.5	Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner	143
3.6	Likvide aktiver	143
3.7	Hensatte forpligtelser, pension	143
3.8	Kortfristet gæld i øvrigt	144
3.9	It-anvendelse	144
4	Ledelsesberetningen	145
5	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	145
5.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midtrafik	145
6	Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje	146
7	Forvaltningsrevision m.v.	147
8	Øvrige forhold	148
8.1	Direktionens regnskabserklæring	148
8.2	Ikke-korrigerede forhold	148
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	148
8.4	Overholdelse af lovgivningen	149
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	149
8.6	Forsikringer	149
9	Afsluttende oplysninger m.v.	150
9.1	Lovpligtige oplysninger	150

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2012

1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midtrafik afgives hermed beretning om udført revision vedrørende årsregnskabet for 2012.

Årsregnskabet for Midtrafik er aflagt af direktionen og forelagt bestyrelsen til godkendelse.

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger over for bestyrelsen, som tilsynsmyndigheden skal informeres om, jf. afsnit 1.3. Herudover anføres supplerende oplysninger eller kommentarer, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen, jf. afsnit 1.4.

1.2 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Revisionens mål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflæggelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 18. februar 2008.

Revisionen af årsregnskabet for 2012 er udført i overensstemmelse hermed samt i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge revisorlovgivningen.

Vores konklusion på den udførte revision meddeles dels ved revisionspåtegning på årsregnskabet for 2012 og dels ved afgivelse af revisionsberetning.

Revisionen af årsregnskabet og gennemlæsningen af ledelsesberetningen har ikke givet anledning til bemærkninger af en sådan væsentlighed eller karakter, at det vil komme til udtryk i vores påtegning på årsregnskabet samt udtalelse om ledelsesberetningen.

Vi har forsynet Midtrafiks årsregnskab for 2012 med revisionspåtegning uden forbehold. I lighed med tidligere år har vi ikke revideret budgettal i årsregnskabet. Som følge heraf har vi indarbejdet en supplerende oplysning, som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer, i revisionspåtegningen, hvori vi anfører, at budgettal i regnskabet ikke har været underlagt revision. Der er i øvrigt ikke givet supplerende oplysninger i revisionspåtegningen.

I henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner" skal vores revision udføres i overensstemmelse med principperne for god offentlig revisionsskik. Dette medfører, at vi skal foretage forvaltningsrevision, hvor der foretages en vurdering af Midtrafiks sparsommelighed, produktivitet og effektivitet. Vores gennemgang af den foretagne forvaltningsrevision har ikke givet anledning til bemærkninger.

1.3 Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning

I henhold til § 7 i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1463 af 21. december 2012 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 Midtrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabs 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 revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare over for tilsynsmyndigheden.

1.4 Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midtrafiks revisionsregulativ gives 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 hermed orienteres om.

2 Risikovurdering, revisionsstrategi og -plan

2.1 Risikovurdering

Med henblik på at opdatere vores forståelse og kendskab til Midtrafik 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 2012 har vi med direktionen og de økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsaflæggelsen og de af Midtrafik, her-

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

2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2012 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.

3 Kommentarer vedrørende årsregnskabet for Midttrafik

Indledningsvis skal vi henvise til Midttrafiks regnskabsbemærkninger vedrørende årsregnskabet for 2012.

Nedenfor har vi anført vores kommentarer til revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje henvises til afsnit 6.

3.1 Byrdefordeling

Byrdefordelingen sker på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Der er i alt byrdefordelt nettoudgifter for 1.253.535 tkr. mod 1.179.921 tkr. sidste år og 1.368.838 tkr. i henhold til korrigeret budget for 2012. Der er et mindre forbrug på i alt 17.574 tkr., som er overført til 2013. Der henvises til tabel 6 i årsregnskabet for specifikation heraf.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtalene i note 10. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v. Under gennemgangen har vi stillet spørgsmål til de medarbejdere ved Midtrafik, som har foretaget beregningerne eller leveret grundlaget herfor.

HyperCard blev indført 1. august 2011. Midtrafik kompenseres via Trafikstyrelsen for mistede billetindtægter som følge af de unges udvidede rejsemuligheder. Der er i 2012 opnået kompensation på i alt 19.870 tkr., hvoraf der skal afregnes en andel til DSB og Arriva Tog i forbindelse med togrejser. Grundlaget for betalingen til DSB og Arriva er endnu ikke afklaret, hvorfor der til dækning af udgiften er overført 7.500 tkr. til regnskabet for 2013.

I lighed med 2011 byrdefordelenes alene forskydning i hensættelse til tjenestemandspension med 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenstemandsansatte. Den resterende del af årets hensættelse til tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen.

Midtrafik har i 2012 udbetalt 254 tkr. i tjenestemandspension. Beløbet indgår ikke i byrdefordelingen for 2012. Fra og med 2012 modregnes udbetalt tjenestemandspension i de kompensationsbeløb, Midtrafik modtog vedrørende pensionsforpligtelsen i forbindelse med dannelsen. Når disse kompensationsbeløb er disponeret, vil pensionsudbetalinger blive finansieret på baggrund af den byrdefordelte pensionsforpligtelse.

Indbetaling af aktiekapital og ansvarligt lån til Rejsekort A/S er i lighed med tidligere ikke indregnet i byrdefordelingen.

Opgørelsen af byrdefordelingen er kompleks, og særligt på beregningen på busdriftsområdet er der stor personafhængighed. Ledelsen er opmærksom herpå. Der er i årets løb foretaget udbygning af beskrivelserne af de anvendte fordelingsmetoder. Det er oplyst, at beskrivelserne vil blive ajourført årligt.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen er baseret på Midtrafiks bogføring og årsregnskab. Gennemgangen af byrdefordelingsregnskabet har ikke givet formodning om beregningsfejl eller manglende overensstemmelse med de beskrevne fordelingsmetoder.

3.2 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Årsregnskabets regnskabsbemærkninger indeholder ledelsens kommentarer m.v. til regnskabsoversigten, bl.a. vedrørende forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau fremgår af særskilt afsnit i årsregnskabet. Regnskabsoversigten, med tilhørende regnskabsbemærkninger, indeholder ledelsens bevillingsafregning til bestyrelsen for regnskabsåret.

Vi har påset, at der på bestyrelsesmødet den 9. september 2011 blev godkendt bevillingsniveauet for 2012.

Det fremgår af tabel 6 i årsregnskabet, at Midttrafik har afholdt udgifter vedrørende Letbanen, operatørudbud og eksterne projekter, uden at bestyrelsen formelt har godkendt et budget. Ifølge det oplyste er bestyrelsen orienteret om de afholdte og forventede udgifter i forbindelse med kvartalsregnskaberne. Udgifterne overføres til 2013, og ifølge det oplyste forventes udgifterne at blive refunderet fuldt ud, således at de ikke vil påvirke den fremtidige byrdefordeling.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.3 Periodisering af indtægter og udgifter

Vi har gennemgået selskabets forretningsgange og kontroller vedrørende posteringsperioden. Vi har stikprøvevis kontrolleret disse posteringsperioder, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.4 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender udgør pr. 31. december 2012 88.782 tkr. mod 102.559 tkr. pr. 31. december 2011.

Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

tkr.	31/12 2012	31/12 2011
"Restance"-konto	23.087	37.303
Bestillerbidrag, handicapkørsel	16.682	19.843
Buscheck, institutioner	6.949	8.191
Letbanen	70	5.413
"Restance " – DSB og Arriva	11.478	208
Øvrige kortfristede tilgodehavender	30.516	31.601
	<u>88.782</u>	<u>102.559</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristede tilgodehavender.

Den væsentligste årsag til faldet i de kortfristede tilgodehavender er udviklingen i "Restance"-konto. "Restance"-kontoen består primært af tilgodehavende hos Trafikstyrelsen for HyperCard-tilskud på ca. 13 mio. kr. og et tilgodehavende ved Arriva på ca. 5 mio. kr. Derudover er der en række mindre tilgodehavender.

Vi har gennemgået aldersfordelt liste pr. 31. december 2012 samt påset, at der pr. 31. marts 2013 ikke er væsentlige overforfaldende debitorer, der ikke har betalt.

Som anført i ledelsesberetningen i årsregnskabet har Midttrafik i perioden 2009-2011 afholdt en række udgifter i forbindelse med etablering af Aarhus Letbane I/S. Det akkumulerede underskud udgør pr. 31. december 2012 2.442 tkr. Midttrafik forventer at blive kompenseret for dette underskud i 2013.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.5 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik ydede i 2008 og 2009 tilskud på i alt 157,9 mio. kr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner. Midttrafik finansierede tilskuddene via lån hos Region Midtjylland. Lånet bliver forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten langfristet gæld til Region Midtjylland. Periodeafgrænsningsposter under aktiver og langfristet gæld udgør pr. 31. december 2012 127.438 tkr. mod 137.592 tkr. pr. 31. december 2011. Reduktionen kan henføres til afdrag.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.6 Likvide aktiver

Likvide aktiver udgør pr. 31. december 2012 115.995 tkr. mod 67.403 tkr. pr. 31. december 2011.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti pr. 31. december 2012. Vi har endvidere påset, at der i 2012 ikke har været problemer med overholdelse af kassekreditreglen.

Samlet set er likviditeten således forbedret med 48.592 tkr., hvilket desuden fremgår af pengestrømsopgørelsen i tabel 5 i årsregnskabet. De væsentligste årsager til denne udvikling er bl.a. fald i kortfristede tilgodehavender samt stigning i kortfristede gældsforpligtelser.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.7 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2012 bedt Sampension om, ud fra en aktuarmæssig beregning, at opgøre pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2012. Sampension har opgjort tjenstemandsforpligtelsen pr. 31. december 2012 til 54.593 tkr., svarende til en stigning på 6.609 tkr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2011.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi gennemgået Sampensions notat om beregning og forudsætninger for beregning af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenstemænd pr. 31. december 2012.

Vi har ingen bemærkninger til Sampensions beregningsmodel og de anvendte værdier for diskonteringsrente og forventet lønudvikling, som er i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.8 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør pr. 31. december 2012 144.323 tkr. mod 121.597 tkr. pr. 31. december 2011.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

tkr.	31/12 2012	31/12 2011
Kreditorer	76.851	53.642
Posteringsperioder i supplementsperiode, netto	3.273	24.354
Bestillerbidrag	27.745	29.006
Øvrig kortfristet gæld	36.454	14.595
	144.323	121.597

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristet gæld i øvrigt.

Vi har fået forevist afstemninger og specifikationer af saldi pr. 31. december 2012.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.9 It-anvendelse

Anvendelse af it-systemer er en integreret del af den daglige drift af selskabet, og Midttrafik er afhængig af, at de etablerede it-systemer er tilgængelige og fungerer betryggende.

Driften af de væsentligste it-systemer hos Midttrafik er outsourcet til Front-data og Flex Danmark (tidligere Bektra).

Vi har modtaget revisionserklæring for it-systemerne, som driftes hos Front-data. Revisionserklæringen er generel og ikke specifik for Midttrafik. Revisionserklæringen vedrørende Front-data har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik.

Ved vores revision af adgangskontrol og rettigheder har vi i lighed med tidligere år konstateret, at administratorrettigheder i Prisme er tildelt to medarbejdere i økonomiafdelingen. Midttrafik har i 2012 indført en kompenserende kontrol, som afdækker svagheden vedrørende administratorrettighederne i Prisme.

Vi er bekendt med, at Midttrafik er i dialog med Flex Danmark om indhentelse af revisionserklæring vedrørende outsourcete systemer. Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at system-, data- og driftssikkerhed i forbindelse med outsourcing af it-systemer er betryggende.

Vi har i forbindelse med vores revision af anvendelsen af it-systemer ikke konstateret væsentlige svagheder i de af ledelsen etablerede generelle it-kontroller, og det er vores konklusion, at de etablerede kontroller er effektive og understøtter vores finansielle revision.

4 Ledelsesberetningen

I tilknytning til revisionen af årsregnskabet har vi gennemlæst ledelsesberetningen og

- sammenholdt oplysningerne heri med oplysningerne i årsregnskabet
- sammenholdt oplysningerne heri med den viden og de forhold, vi er blevet bekendt med i forbindelse med vores revision
- ud fra vores viden om regelgrundlaget taget stilling til, om der er fejl eller mangler i ledelsesberetningen.

Vi har ikke foretaget nye, særskilte arbejdshandlinger i forbindelse med vores udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

5 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 for indeværende udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer bør komme til bestyrelsens kendskab.

5.1 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 inden for følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

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

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

5.1.1 Indtægter

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2012.

Sidste år etablerede Midtrafik i efteråret procedurer omkring gennemgang og afstemning af alle indtægtskonti og -grupper. Vi anførte i vores beretning nr. 9 af 1. juni 2012, at der ikke løbende i 2011 var foretaget tilstrækkelig dokumentation af udførte kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter.

Vi har i forbindelse med vores revisionsbesøg i oktober 2012 og april 2013 kontrolleret, at der løbende bliver udarbejdet dokumentation for gennemførelse af kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter.

5.1.2 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 2012. Sidste år anbefalede vi ledelsen at etablere løbende kontrol i form af stikprøvevis kontrol af vognmændenes indberetninger, hvor kontrollen vil indebære en sammenligning af indberetningen med udtræk, Midtrafik selv kan foretage via billetteringsudstyret.

Vi har i forbindelse med vores revisionsbesøg i oktober 2012 og april 2013 påset, at der er indført stikprøvevis kontrol af de indberettede billetindtægter, og at kontrollen har fungeret effektivt hen over regnskabsåret 2012.

6 Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje

Som led i revisionen af Midtrafiks årsregnskab for 2012 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for 2012 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Revisionen har bl.a. omfattet følgende områder:

- Procesbeskrivelser og funktionsadskillelse
- Indtægtsområdet
- Løn- og personaleområdet
- Anlægsaktiver
- Finansiell status
- Betalingsområdet

- Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende 3. udbud, 25. udbud og restproduktion
- It-forhold.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje [endnu ikke færdiggjort].

Som anført i vores beretning nr. 8 af 17. juni 2011 har bl.a. Busselskabet Aarhus Sporvejes økonomichef og controller superbrugerrettigheder i Navision. Dette er ud fra en kontrolmæssig synsvinkel ikke hensigtsmæssigt. Forholdet er fortsat gældende, men vi er bekendt med, at Busselskabet er i gang med at vurdere mulighed for at indarbejde mere restriktive adgangsrättigheder. Økonomichefen oplyser, at svaghederne vedrørende superbrugerrettighederne adresseres i forbindelse med et opgraderingsprojekt af Navision. Busselskabet vil igangsætte undersøgelser vedrørende en opgradering af Navision efter sommerferien 2013. Vores supplerende oplysning er således fortsat gældende.

Busselskabets lønadministration foregik indtil efteråret 2012 på Aarhus Kommunes systemer hos KMD. I efteråret 2012 blev lønadministrationen lagt over på Busselskabets eget system hos KMD. Busselskabet er fortsat i gang med at etablere forretningsgange og kontroller, herunder afstemningsrutiner, i forhold til den nye løsning. Vi vil i 2013 foretage opfølgning på de etablerede kontroller.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller nye supplerende oplysninger.

7 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

Det overordnede mål med forvaltningsrevisionen er at vurdere, om der udvises den fornødne økonomiske rationalitet, det vil sige, at der ved forvaltningen er taget skyldigt økonomisk hensyn i bred forstand.

Som en integreret del af den finansielle revision har vi løbende vurderet, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

En væsentlig forudsætning for varetagelse af en økonomisk forsvarlig forvaltning er, at der efter virksomhedens forhold er implementeret hensigtsmæssige administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- Lønninger og vederlag udbetales i overensstemmelse med reglerne herfor
- Anvendelse af indkøbsaftaler og indhentning af tilbud ved større indkøb
- Overholdelse af modtagne bevillinger, jf. afsnit 3.2.

Som anført i afsnit 1.2 er vi ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2012 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

8 Øvrige forhold

8.1 Direktionens regnskabsberetning

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen har vi indhentet en skriftlig erklæring fra den daglige ledelse om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Den skriftlige erklæring omfatter årsregnskabet, herunder den økonomiske forvaltning, aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, besvigelser, begivenheder efter balancedagen og andre områder, hvor det er vanskeligt at opnå et revisionsbevis. Endvidere dækker ledelsens regnskabsberetning de forhold, som ledelsesberetningen omhandler.

Den modtagne regnskabsberetning har ikke givet anledning til bemærkninger.

8.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen i Midtrafik har vi ikke konstateret forhold, der ikke er indarbejdet i årsregnskabet.

8.3 Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl.

Vi har i forbindelse med planlægningen af revisionen opnået en forståelse for, hvordan bestyrelsen udøver tilsyn med den daglige ledelses identifikation af risici for besvigelser og med den interne kontrol, som den daglige ledelse har etableret for at imødegå disse risici.

Direktionen har oplyst, at forretningsgange og interne kontroller inden for de væsentlige områder efter dens opfattelse anses for dækkende og velfungerende til imødegåelse af risikoen for besvigelser, herunder at der eksisterer passende funktionsadskillelse.

Direktionen har over for os bekræftet:

- sit ansvar for udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i Midtrafik.

De internationale standarder om revision kræver, at vi forespørger bestyrelsen, om den har kendskab til konstaterede eller formodede besvigelser. Vi tillader os at betragte bestyrelsens underskrift på dette revisionsprotokollat som en bekræftelse på, at bestyrelsen ikke har kendskab til sådanne forhold.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

8.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der den bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabssystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for Midttrafiks drift.

8.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen.

Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter dens opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2012, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

8.6 Forsikringer

Direktionen har på vores forespørgsel bekræftet, at de tegnede forsikringer opfylder de af bestyrelsen trufne afgørelser.

Vi har påset, at der foreligger et forsikringspolicenotat samt en forsikringspolitik udarbejdet i samarbejde med Midttrafiks forsikringsmægler. Forsikringspolitikken er godkendt af bestyrelsen den 14. september 2012.

9 Afsluttende oplysninger m.v.

9.1 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven skal vi oplyse,

at vi opfylder lovgivningens krav til revisors uafhængighed, og

at vi under revisionen har modtaget alle de oplysninger, vi har anmodet om.

Aarhus, den 17. maj 2013

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

Revisionsberetning nr. 10 omfattende side 137-150 er fremlagt på mødet den 17. maj 2013.

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

Aarhus, 8. maj 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. maj 2013 kl. 9.00
Silkeborg Medborgerhus,
Bindslevs Plads 5, 8600 Silkeborg**

**Vedr. punkt nr. 2
Bilag nr. 1**

Evaluering af lov om trafikskaber

Marts 2013

Evaluering af lov om trafikselskaber

Evaluering af lov om trafikskaber

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN: 978-87-91511-22-6

Indhold

1.	Indledning og sammenfatning	8
1.1.	Baggrund for evaluering af lov om trafikskaber.....	8
1.2.	Sammenfatning	10
2.	Organisering i hovedstadsområdet	13
2.1.	Samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet.....	13
2.2.	Ansvars- og finansieringsmodel	21
2.3.	Indtægtsdeling.....	27
3.	Organisering uden for hovedstadsområdet.....	30
3.1.	Samarbejde.....	30
3.2.	Ansvars- og finansieringsmodel	30
4.	Øvrige emner	34
4.1.	Bestyrelsens opgaver og medlemssammensætning.....	34
4.2.	Mulighed for at trafikskaberne kan eje faste anlæg	35
4.3.	Bedre budgettering og udgiftsstyring	36
4.4.	Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen	38
4.5.	Tilladelser til rutekørsel.....	40
4.6.	Mulighed for at melde sig ud af trafikskabet.....	41
5.	Oversigt over forslag.....	44
	Bilag 1: Oversigt over organisationsmodeller	47
	Bilag 2: Indtægtsdeling i hovedstadsområdet.....	48

1. Indledning og sammenfatning

1.1. Baggrund for evaluering af lov om trafikskaber

Af regeringsgrundlaget fremgår, at der i forlængelse af strukturreformen skal gennemføres en evaluering af, hvorvidt der kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transport i Danmark.

Den nuværende organisering af sektoren fremgår af lov om trafikskaber, der blev udarbejdet i forlængelse af kommunalreformen.

I 2005 vedtog Folketinget således lov om trafikskaber, der trådte i kraft 1. januar 2007, og der blev oprettet trafikskaber i hele landet. Med lov om trafikskaber fik regioner og kommuner i fællesskab opgaven med at tilrettelægge den lokale kollektive trafik. Loven fastlægger de overordnede rammer for dette.

Formålet med at ændre strukturen har været at sikre, at beslutninger om, hvor og hvornår bussen skal køre, træffes lokalt og tæt på borgerne. Tanken er, at kommuner og regioner skal have mulighed for at indrette den kollektive trafik, så den passer til de lokale behov.

Hovedelementer i lov om trafikskaber

- Alle regioner skal oprette mindst ét trafikskab
- Alle kommuner skal deltage i et trafikskab
- På Sjælland er der ét fælles trafikskab
- Trafikskaberne varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik, fastsættelse af takster og billetteringssystemer, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede samt privatbaner
- Regioner og kommuner bestiller og finansierer den lokale kollektive trafik hos trafikskabet
- Trafikskaberne ledes af en bestyrelse med repræsentanter fra hhv. de deltagende kommuner og regionsråd med et flertal af de kommunale repræsentanter
- Der er intet servicekrav i lov om trafikskaber, dvs. det er op til kommuner og regioner selv at beslutte, i hvilket omfang der skal udbydes lokal kollektiv trafik i deres område
- For trafikskabet på Sjælland er der fastsat principper for fordelingen af finansieringen mellem regionerne og kommunerne, og internt mellem kommunerne
- For trafikskaberne vest for Storebælt fastsætter trafikskaberne selv finansieringsprincipperne
- Taksterne må ikke stige med mere end den almindelige pris- og lønudvikling

- I hovedstadsområdet har trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet, jernbaneoperatørerne samt Trafikstyrelsen pligt til at deltage i et samarbejdsforum, der skal sikre en sammenhængende kollektiv trafik i hovedstadsområdet

Det er nu over 6 år siden, at lov om trafikselskaber trådte i kraft, og der er behov for at kigge på, om de lovgivningsmæssige rammer er hensigtsmæssige i forhold til at understøtte en effektiv og attraktiv busdrift.

Strukturreformen blev på trafikområdet udmøntet med lov om trafikselskaber, som regulerer trafikselskaberne og det lovgivningsmæssige forhold mellem trafikselskaber, kommuner og regioner. Trafikselskabernes hovedopgave er at drive bustrafikken på vegne af regioner og kommuner.

Denne evaluering har derfor fokus på busområdet og det vurderes, om der er behov for at justere de lovgivningsmæssige rammer for trafikselskaberne og samspillet mellem aktørerne i den lokale kollektive trafik.

Busserne spiller en vigtig rolle i den kollektive trafik. Hver dag stiger over 1 mio. mennesker på bussen. Busserne står for hovedparten af den lokale kollektive trafik og sikrer, at passagererne kan komme til og fra jernbanen og på tværs af skinnenettet. Endvidere har busserne en vigtig rolle i de dele af landet, hvor der ikke er skinner.

I evalueringen er der set på en lang række elementer.

Det drejer sig først og fremmest om centrale problemer knyttet til samarbejdet i hovedstadsområdet samt finansieringen og organiseringen af den kollektive trafik i både hovedstadsområdet og resten af landet.

Det analyseres bl.a., hvordan samarbejdet mellem de mange aktører, der er involveret i at tilvejebringe kollektiv trafik i hovedstadsområdet, kan bringes til at fungere bedre. Det gælder f.eks. i forhold til fælles markedsføring og kundeservice samt bedre køreplanlægning.

Endvidere evalueres samspillet mellem trafikselskaber, kommuner og regioner både i og udenfor hovedstadsområdet. Det vurderes, hvorvidt der er fundet den rette fordeling af opgaver mellem aktørerne, og den underliggende model for finansiering af busruter analyseres.

I februar offentliggjorde trængselskommissionen, som er nedsat af regeringen til at udarbejde grundlaget for en samlet strategi for bl.a. at reducere trængsel og sikre større overgang til kollektive transportformer, et idekatalog over mulige initiativer.

Her peges der på, at der bl.a. er behov for at styrke sammenhængen, herunder samarbejdet mellem aktørerne, i den kollektive trafik.

Evalueringen ligger i forlængelse heraf.

Herudover er en række øvrige elementer analyseret:

- Incitament i forbindelse med indtægtsdeling i hovedstadsområdet
- Sammensætningen af trafikskabernes bestyrelser
- Budgettering og udgiftsstyring
- Mulighed for at melde sig ud af trafikskabet
- Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen
- Tilladelser til rutekørsel
- Mulighed for at trafikskaberne kan eje faste anlæg

Følgende elementer, som er reguleret i lov om trafikskaber, er ikke behandlet i evalueringen:

- Individuel handicapkørsel
- Takstloftet
- Privatbaner

Regeringen, Danske Regioner og KL har gennemført en analyse af de kommunale befordringsordninger. Analysen viste, at udgifterne hertil ville kunne reduceres i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt. Der igangsættes på denne baggrund en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014. Analysen omfatter bl.a. individuel handicapkørsel, hvorfor ordningen ikke er behandlet i denne evaluering.

Med virkning fra 2008 blev der indført et loft for stigningen i trafikskabernes takster, det såkaldte takstloft. Indførelsen af takstloftet har haft den tilsigtede virkning, nemlig at taksterne ikke stiger mere end pris- og lønudviklingen. Hertil kommer, at der med Aftaler om *Bedre og billigere kollektiv trafik* er afsat 500 mio. kr. årligt til takstnedsættelser i den kollektive trafik. Derfor er spørgsmålet om takster ikke behandlet i denne evaluering.

Evaluering af lov om trafikskaber har fokus på den del af lov om trafikskaber, der omhandler busdriften, og privatbanerne, som er reguleret i en række særlige bestemmelser i lov om trafikskaber, indgår derfor ikke i evalueringen.

1.2. Sammenfatning

I forbindelse med kommunalreformen blev der oprettet trafikskaber i hele landet. Der blev etableret en ensartet struktur for tilrettelæggelsen af den lokale kollektive trafik. Med den nye struktur fik kommuner og regioner kompetencen til selv at beslutte, hvilket serviceniveau de ønsker at tilbyde deres borgere.

Den nye struktur har nu virket i over 6 år, og det har vist sig, at ikke alle elementer virker hensigtsmæssigt.

De mange aktører i den kollektive trafik i hovedstadsområdet betyder, at passagererne ikke altid oplever den kollektive trafik som sammenhængende. Hvis passagererne skal opfatte rejser som sammenhængende, kræver det:

- At der er en høj grad af koordinering aktørerne imellem.
- At passagererne kan benytte den samme billet til hele rejsen.
- At køreplanerne er afstemt, så der ikke er unødigt ventetid ved skift mellem transportformerne.
- At passagererne får en ordentlig og korrekt trafikinformation.
- At passagererne får en god og ordentlig kundeservice, hvor de ikke skal henvende sig flere steder for at få information om en sammenhængende rejse.

Med den nuværende struktur i hovedstadsområdet fungerer samarbejdet ikke godt nok, og der er behov for at stramme op på organiseringen.

Der peges på tre muligheder:

- Et udvidet direktørsamarbejde
- Oprettelse af en paraplyorganisation
- En integreret model i form af et statsligt-regionalt-kommunalt samarbejde

Det foreslås, at der oprettes en paraplyorganisation, som alle selskaberne skal deltage i. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafiksystem ét ansigt og ét brand. Med paraplyorganisationen samles således et sæt af kompetencer under ét navn - enten i et nyt eller i et af de eksisterende selskaber.

Paraplyorganisationen skal styrke koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at samle varetagelsen af en række opgaver som kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling, der dermed ikke længere løses alene i de enkelte selskaber.

I hovedstadsområdet understøtter den nuværende finansieringsmodel ikke en effektiv tilrettelæggelse af bustrafikken.

Uanset om den overordnede samarbejdsstruktur ændres, er der derfor behov for at se på ansvarsfordelingen mellem regioner og kommuner bl.a. i forhold til administrationsudgifter og ansvar for busruter på tværs af flere kommuner.

Det foreslås at fordele administrationsudgifterne ud på både regioner og kommuner samt styrke regionernes ansvar, så de i større grad får ansvar for den del af bustrafikken, som har regional karakter.

Endvidere foreslås en ændring af den nuværende finansieringsmodel for de ruter, som fortsat kører på tværs af kommuner og ikke varetages af regionen, således at en vis procentdel, f.eks. 80 pct., af finansieringen opkræves hos de kommuner, som ruten betjener, ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplantimer, og 20 pct. opkræves hos alle kommuner i hovedstadsområdet ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal.

Omlægningen af finansieringsmodellen sigter på at skabe bedre incitamenter til en effektiv og trafikalt optimal bustrafik i bl.a. hovedstadsområdet, som i modsætning til resten af landet er karakteriseret ved, at langt hovedparten af busruterne krydser kommune grænser.

Det foreslås herudover at justere den nuværende indtægtsfordelingsmodel, således at Movia får en øget andel af indtægterne for Movia/Metro kombirejser. Med justeringen styrkes samspillet mellem bus og metro. Undersøgelser viser, at der herved kan opnås en øget brug af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Udenfor hovedstadsområdet fungerer loven i store træk efter hensigten. Det anbefales dog, at der for at sikre en mere langsigtet planlægning af trafikken og af regioner og kommuners udgifter hertil udarbejdes strategiske grundlag i de enkelte trafikskaber, så den økonomiske og planlægningsmæssige horisont rækker længere end blot det kommende budgetår.

Det skal fortsat være obligatorisk at deltage i et trafikskab. Modellen med trafikskaber, der står for udbud og planlægning af bustrafik, har grundlæggende vist sig at være velfungerende og bæredygtig. Dog foreslås det at indføre en dispensationsmulighed så ø-kommuner, der ikke har bro eller anden fast forbindelse, kan melde sig ud af trafikskabet, idet dette ikke vil påvirke sammenhængen i den kollektive trafik.

I evalueringen peges endvidere på en række hjørner af loven, som med fordel kan justeres. Det foreslås bl.a., at trafikskabet overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informationsstandere, skraldespande mv. Endvidere lægges der med evalueringen op til, at kommunerne fremover vil få mulighed for at beslutte, at alle borgere kan køre gratis med skolebussen.

En oversigt over alle evalueringens forslag findes i kapitel 5.

2. Organisering i hovedstadsområdet

2.1. Samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet

2.1.1. Lovgivningen i dag

Af lov om trafikselskaber fremgår det, at Movia, Metroselskabet samt de jernbanevirksomheder (DSB S-tog og DSB Regionaltog), der driver offentlig servicetrafik på Sjælland på kontrakt med staten, har pligt til at samarbejde om kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold og køreplaner. Endvidere deltager Transportministeriet i samarbejdet som udbudsmyndighed for Kystbanen.

Samarbejdet finder sted i det såkaldte direktørsamarbejde, der sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen.

2.1.2. Problem

Der er mange aktører i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. En vel-fungerende kollektiv trafik kræver derfor et godt samarbejde mellem de forskellige aktører. 1/3 af de rejser, der foretages i hovedstadsområdet, indeholder skift.

Lov om trafikselskaber fastsætter et krav om samarbejde mellem aktørerne i hovedstadsområdet. I praksis foregår samarbejdet i det såkaldte direktørsamarbejde under ledelse af Trafikstyrelsen og med deltagelse af direktørerne fra de enkelte selskaber.



Direktørsamarbejdet forudsætter enighed, før der kan træffes beslutninger. Der er således tale om en konsensusmodel uden en mekanisme til at løse konflikter. Der stilles endvidere ikke krav til, hvad parterne i samarbejdet skal opnå, hvilke områder der skal samarbejdes på og med hvilket ambitionsniveau.

I praksis prioriterer selskaberne opbygning af egen identitet og eget brand højt.

Resultatet er bl.a., at kunderne ikke altid oplever den kollektive trafik som sammenhængende. Det gælder på områder som køreplanlægning, trafikinformation, billetter, kundeservice og markedsføring.

For kunderne i hovedstadsområdets kollektive trafik er der bl.a. mange forskellige indgange til selskaberne i den kollektive trafik. Af nedenstående tabel fremgår hvert selskabs "kundefaserede indgange", hvoraf der kun er få fælles tiltag.

2.1.3. Kundernes indgang til den kollektive trafik

	Movia	Metroselskabet	DSB	DSB S-tog	Fælles
Logo					-
Kundeservice	Telefon: 36 13 14 15	Telefon: 70 15 16 15	Telefon: 70 13 14 15	Telefon: 70 13 14 15	-
www	www.movia- trafik.dk	www.m.dk	www.dsb.dk	www.dsb.dk	-
e-mail	movia@ moviatrafik.dk	m@m.dk	dsb@dsb.dk	dsb@dsb.dk	-
Trafikinfor- mation	www.moviatra- fik.dk MitMovia	www.m.dk	www.dsb.dk Trafikinfo (sms-service på mobilen) Byens puls	www.dsb.dk Trafikinfo (sms-service på mobilen) Byens puls	www.rejse- planen.dk Byens Net Guide
Apps	egen app	egen app	egen app	egen app	Rejse - planens app App, der kan bruges til at købe mobil- billetter og klippekort. App til periodekort er under udvikling
Facebook	Ja - siden er aktiv	Nej	Ja - siden er aktiv	Nej	Ja - siden er aktiv
Loyalitets- program			+more	S-more	

Der er således en række eksempler på, at nogle aktører har valgt at "gå solo". Eksempelvis kan det nævnes, at både DSB og DSB S-tog har lanceret deres egne loyalitetsprogrammer, "+ More" og "S-more". Endvidere har Movia lanceret sit eget trafikinformationssystem rettet mod Movias busser, "Mit-Movia". Herudover kan det nævnes, at DSB S-tog fra og med 2010 gjorde det gratis at tage cyklen med, men hvis kunden skifter til anden transportform, skal han eller hun i de fleste tilfælde købe en cykelbillet.

Der findes heller ingen fælles kundeservice udover den internetbaserede rejseplanen.dk, der også findes som app til smartphones. Adskillige af aktørerne har egne app's, der alene viser oplysninger om eget transportmiddel. Ønsker kunden at søge oplysning på anden vis end på rejseplanen.dk, kan kunden derfor risikere at skulle ringe flere forskellige steder hen for at få oplysninger om den samme rejse.

Markedsføring sker helt overvejende i regi af de enkelte selskaber og ikke i fællesskab. De enkelte selskaber markedsfører deres egen transportform og ikke den kollektive trafik som et fælles system.

Problemet er grundlæggende, at det manglende samspil mellem de forskellige aktører i hovedstadsområdet medfører, at kunderne oplever, at den kollektive trafik ikke er sammenhængende.

Når Cityringen åbner i 2018, vil der være yderligere krav til koordinering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, da der vil skulle ske en større omlægning af busdriften, så den tilpasses de nye rejsestrømme.

2.1.4. Løsningsmuligheder

Ansvaret for de politiske beslutninger om den kollektive trafik i hovedstadsområdet og finansieringen heraf er i dag fordelt mellem kommunerne, Region Hovedstaden, Region Sjælland samt staten, jf. figur 2.1.

Figur 2.1| Den nuværende arbejdsdeling i hovedstadsområdet

Politisk niveau	Region	Kommuner	Staten		
Bestiller-niveau	Movia	Metro-selskabet	DSB	Transportministeriet	
Operatør-niveau	Busentreprenører	Privatbaner	Ansaldo	DSB S-tog	DSB Øresund

Overvejelser om en ændret organisering eller et ændret samarbejde for hovedstadsområdet ændrer ikke ved denne politiske ansvarsfordeling. Det vil altså fortsat skulle være sådan, at kommuner og regioner sætter de overordnede rammer for og finansierer bus- og lokalbanetrafik, mens staten beslutter og finansierer S-banen.

Tilsvarende vil det også fortsat skulle være sådan, at det kan være mange forskellige – og ikke indbyrdes sammenhængende – enheder, der rent praktisk udfører trafikken (operatørniveauet). Det sikrer konkurrence og dermed de bedste priser til gavn for kunderne i den kollektive trafik.

En tilfredsstillende koordinering, fælles planlægning og sammenhæng på bestillerniveau vil kunne betyde, at kunderne oplever den kollektive trafik i hovedstaden som ét system med én kundeflade – uagtet at det politiske og finansieringsmæssige ansvar deles mellem flere administrative niveauer, og at trafikken udføres af forskellige operatører.

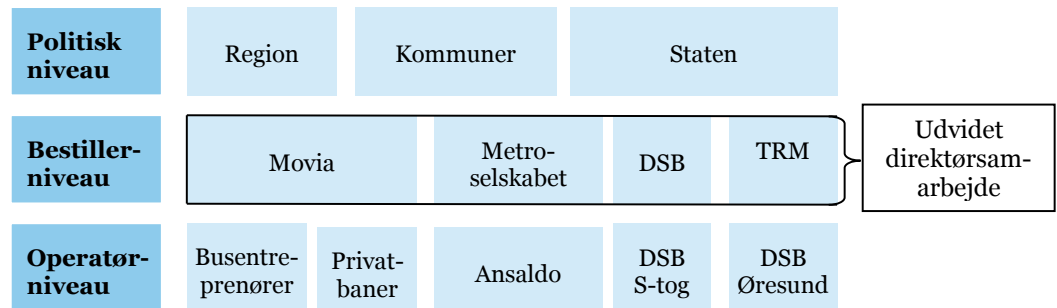
I det følgende er derfor beskrevet tre mulige modeller til en styrkelse af samarbejdet i hovedstadsområdet på bestillerniveauet:

- 1) Udvidet direktørsamarbejde
- 2) En paraplyorganisation
- 3) En integreret organisation

For fordele og ulemper ved de forskellige modeller henvises til bilag 1.

Ad 1) Udvidet direktørsamarbejde

Figur 2.2| Udvidet direktørsamarbejde



En model er et udvidet direktørsamarbejde, hvor alle aktører, der bestiller kollektiv trafik i hovedstadsområdet, forpligtes til at indgå i et samarbejde på følgende områder:

- Kundeservice
- Koordinering af køreplanlægning
- Trafikinformation
- Billetter
- Markedsføring
- Indtægtsdeling
- Benchmarking af de enkelte selskaber

Det foreslås, at samarbejdet i forhold til i dag styrkes yderligere ved indførelse af en mekanisme til løsning af konflikter.

Hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, træffer transportministeren afgørelse med bindende virkning for parterne. I praksis vil det være Trafikstyrelsen, der – som leder af direktørsamarbejdet – kan vælge at forelægge en uenighed for transportministeren til afgørelse.

Trafikselskabet på Sjælland, Movia, skal fortsat bestå som ét selskab med én bestyrelse og ét repræsentantskab.

Der etableres med denne model ikke nogen selvstændig organisation, men det eksisterende samarbejde mellem direktørerne på bestillerniveau styrkes markant.

I forhold til det nuværende direktørsamarbejde er der således indført en mekanisme til at løse konflikter. Der opstilles desuden krav om, hvad samarbejdet skal opnå, mens det i dag er op til parterne selv at beslutte, hvilke områder de ønsker at samarbejde om.

Ad 2) En paraplyorganisation

En anden model er, at der oprettes en paraplyorganisation, der fungerer som et samarbejde, som alle selskaberne skal deltage i.

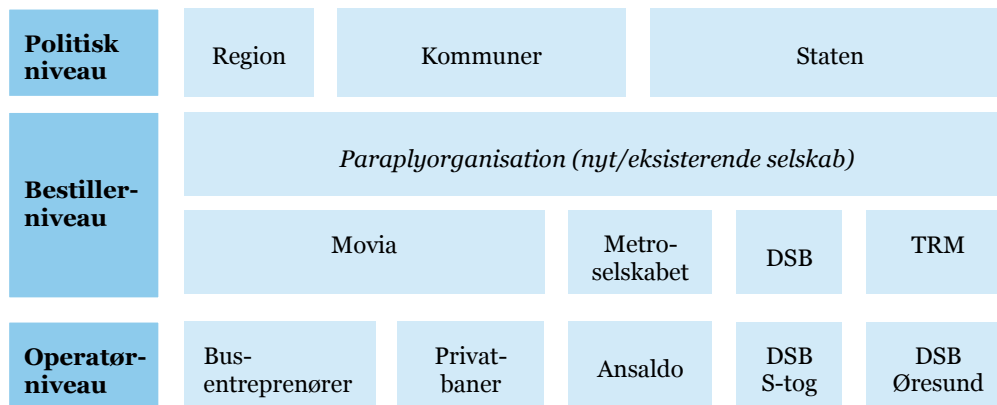
Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét ansigt og ét brand. Med paraplyorganisationen samles således et sæt af kompetencer under et navn - enten i et nyt eller i et af de eksisterende selskaber.

Til forskel fra direktørsamarbejdet, vil paraplyorganisationen selvstændigt skulle løse opgaver på vegne af de deltagende selskaber, der efterfølgende vil være forpligtigede til at implementere beslutningerne, hvis nødvendigt.

Paraplyorganisation vil skulle sikre, at der finder en tilfredsstillende koordinering og sammenhængende planlægning sted på det niveau, der bestiller og planlægger trafikken – det såkaldte bestillerniveau i figur 1.

Dette medfører, at kunderne vil opleve den kollektive trafik i hovedstaden som ét system med én kundeflade – uagtet at det politiske og finansieringsmæssige ansvar deles mellem flere administrative niveauer, og at trafikken udføres af forskellige operatører.

Figur 2.3| En paraplyorganisation



I en rapport¹ som Transportministeriet fik udarbejdet i 2010, foreslog konsulentfirmaet BSL, at der blev oprettet en paraplyorganisation i hovedstadsområdet for netop at løse problemerne med det manglende samspil mellem de forskellige aktører.

Paraplyorganisationer kendes desuden bl.a. fra München, Madrid, Oslo og London.

Paraplyorganisationer er karakteriseret ved at skabe meget tæt samarbejde mellem de deltagende aktører. Dette resulterer i, at passageren oplever det som én fælles organisation og ikke som flere separate trafikselskaber.

¹ BSL: Analysis of the Organisational Set-up of Public Transportation in the Greater Copenhagen Area. April 2010.

Eksempelvis har paraplyorganisationen i München følgende slogan, som er styrende for organisationen: ”En trafiksystem – en køreplan – en billet”. Sloganet illustrerer, at fokus er rettet mod, at kunderne skal opleve paraplyorganisationen som ét selskab.

Paraplyorganisationer er ofte kendetegnet ved at have fælles takstsystemer, fælles markedsføring og ofte tværgående kundeservicefunktioner, der dækker alle transportformerne.

Paraplyorganisationen kan organiseres på mange forskellige måder og med forskellige grader af integration.

I Bruxelles, hvor der er lav integration, består paraplyorganisationen af en række selvstændige trafikkselskaber der fortsat driver hver sin transportform. Paraplyorganisationen fungerer som ramme omkring selskabernes samarbejde om det fælles takstsystem, koordinering af køreplaner og markedsføring samt indtægtsdelingen.

I Oslo og Akershus er der tale om medium integration. Her er trafikkselskaberne fusioneret delvist i paraplyorganisationen Ruter A/S. Ruter A/S varetager som ovenfor det fælles takstsystem samt koordinering af køreplaner og markedsføring. Endvidere udfører Ruter A/S en koordineret styring og godkendelse af operatørkontrakter og håndterer indtægterne i kontrakterne.

Paraplyorganisationen kan etableres som en helt ny organisation, som alle aktørerne skal deltage i. Organisationen kan også inkorporeres i et af de eksisterende selskaber, der skal stå for at drive samarbejdet mellem aktørerne.

Uanset hvor organisationen placeres, skal den finansieres af midler fra de enkelte aktører. Det må forventes, at aktørerne får frigjort midler fra opgaver de ikke længere selv skal varetage, som kan overføres til organisationen. Organisationen forventes derfor ikke at medføre forøgede udgifter for de enkelte aktører.

Aktørerne kan i fællesskab lede organisationen ved at være repræsenteret ved direktører i det beslutningstagende organ.

Det ledende organ skal kunne træffe flertalsbeslutninger, der således vil få indflydelse på alle de deltagende selskaber.

Paraplyorganisationen vil hovedsagelig få til opgave at varetage samarbejdet mellem aktørerne omkring en række forudbestemte opgaver.

Paraplyorganisationen kan f.eks. varetage kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring, indtægtsdeling samt benchmarking af de enkelte selskaber. Disse opgaver vurderes løst bedst af paraplyorganisationen frem for i de forskellige trafikkselskaber, da samarbejde omkring disse opgaver vil give kunderne oplevelse af, at den kollektive trafik i hovedstaden er ét system med én kundeflade.

De opgaver, paraplyorganisationen varetager på selskabernes vegne, skal ikke længere løses egenhændigt af de enkelte selskaber.

Det skal vurderes nærmere præcis hvilke opgaver, der vil være mest hensigtsmæssige at lade paraplyorganisationen varetage.

Organisationen forventes ikke at skulle varetage den langsigtede strategiske planlægning og udvikling, da organisationen ikke har et politisk sigte for øje, men derimod skal være af mere teknisk og løsningsorienteret karakter.

De beslutninger paraplyorganisationen ledelse træffer, skal virkeliggøres og implementeres i de enkelte selskaber.

Om denne effektivering skal placeres på bestillerniveau (inklusiv paraplyorganisationen) og/eller operatørniveau er afhængig af både opgavens karakter, og af hvor centralt man ønsker opgaven udført.

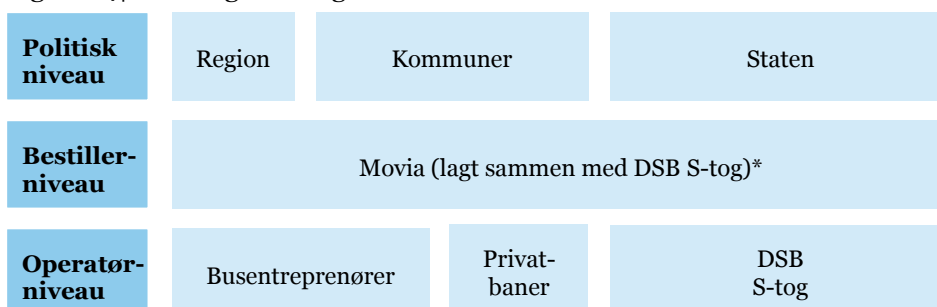
F.eks. ligger ansvaret for beslutningen om fælles markedsføring, og evt. hvordan denne skal fremstå, i paraplyorganisationen. Virkeliggørelse og implementering af beslutningen kan derimod, afhængig af markedsføringens karakter, placeres på begge niveauer. F.eks. kunne paraplyorganisationen få ansvaret for at udføre den internetbaserede fælles markedsføring, og operatørniveauet ansvaret for den praktiske implementering af markedsføring i busser, tog og metro.

En paraplyorganisation med lav integration vil fortsat indebære en væsentlig tværgående koordineringsopgave, idet den består af selvstændige trafikale myndigheder, men med en fælles bestyrelse. Modellen indebærer tillige risiko for administrativt dobbeltarbejde i lighed med det der f.eks. finder sted i det nuværende takstsamarbejde i hovedstaden, samt ved etablering af frivillige fællesskaber såsom Rejsekortet A/S eller TUS-samarbejdet.

Ad 3) En integreret organisation

Med en integreret organisation etableres et fælles statsligt-regionalt-kommunalt samarbejde ved en sammenlægning af Movia og DSB S-tog. Movia får ansvaret for at indkøbe al bus- og S-togstrafik på Sjælland samt en række øvrige opgaver vedrørende koordinering, takstfastsættelse, markedsføring, kundeservice, trafikinformation, billetter, indtægtsdeling mv.

Figur 2.4| En integreret organisation



*Ekskl. Metroselskabet, DSB F&R og DSB Øresund

Movias nye organisering foreslås at tage udgangspunkt i den eksisterende struktur, dvs. i hovedsagen i Movias organisation med tilførsel af opgaver og ressourcer fra DSB S-tog.

Den geografiske udstrækning skal fortsat være hele Sjælland.

Metroselskabet mv. vil i første omgang ikke indgå i trafikskabet. Dette skyldes, at selskabets økonomi de kommende år er så nært knyttet til anlægsarbejdet på Cityringen og de risici, der er forbundet hermed, at det vil være uhensigtsmæssigt at integrere selskabet i den øvrige konstruktion.

Metroselskabet vil dog være omfattet af trafikskabets beslutninger om f.eks. markedsføring, kundeservice, billetter osv., hvilket medfører et behov for en tæt dialog mellem Metroselskabet og Movia.

DSB Øresund vil ligeledes ikke indgå i organisationen, da det skal afklares, hvorvidt kystbanetrafikken har regional karakter, eller på sigt skal være et rent lokalbanesystem, f.eks. som en del af S-banen. Endvidere vil DSB R&F heller ikke indgå i konstruktionen, da Sjællands geografiske andel er forholdsvist lille i forhold til resten af landets.

Der skal indgås nye aftaler, der regulerer samarbejdet mellem trafikskabet og selskaberne uden for (Metroselskabet, DSB F&R og DSB Øresund), der fastlægger de nærmere vilkår om køreplanlægning og trafikale tilpasninger (trafikkøb), finansiering af fælles opgaver, udvikling af salgssystemer, samt indtægtsdeling mv.

Med modellen vil staten fremover indkøbe S-togs-trafik via Movia. I første omgang vil det ske ved, at trafikken købes hos DSB S-tog, der således alene varetager operatørrollen.

S-togs-trafikken finansieres fortsat af den afsatte bevilling på finansloven. Ejerskabet til infrastruktur, signaler, trafikstyring, rullende materiel, stationer mv. bibeholdes i staten. Det samme gælder ansvaret for reinvesteringer og vedligehold i det omfang, det ikke indgår i driftskontrakten med operatøren.

Tilsvarende vil kommunerne og regionen beholde ansvaret for at finansiere bustrafikken gennem Movia. Movias bestyrelse udarbejder et oplæg til bustrafikken, som skal godkendes i et repræsentantskab for kommunerne. Repræsentanterne stemmer med vægt efter kommunens befolkningstal.

Der vil fortsat ske en indtægtsdeling mellem Movia, Metroselskabet, DSB F&R og DSB Øresund.

Bestyrelsen for trafikskabet skal bestå af kommunale, regionale og statslige repræsentanter. Fordeling af bestyrelsesmedlemmer skal analyseres nærmere, men det lægges til grund, at bestyrelsessammensætningen skal afspejle kapitalindskud og finansieringsforpligtelser.

Med en integreret organisation vil der være færre aktører på markedet. Den fælles koordinering og sammenhængende planlægning, der finder sted mellem Movia, DSB S-tog og Metroselskabet medfører, at den kollektive trafik i

hovedstaden bliver mere sammenhængene og kundernes oplevelse heraf forbedres.

2.1.5. Forslag

Det foreslås, at der oprettes en paraplyorganisation med lav integration, som alle selskaberne skal deltage i. Paraplyorganisationen skal styrke koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at varetage fælles kundeservice, køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling, der dermed ikke længere løses alene i de enkelte selskaber.

Af de tre modeller anses en paraplyorganisation, hvor der skabes en fælles kundeplade, for mest hensigtsmæssig. Valget af en paraplyorganisation i forhold til en integreret model sikrer, at løsningen er så lidt indgribende som muligt for de nuværende aktører på markedet, da selskaberne ikke ændres, men 'blot' skal løse visse af de opgaver, de egenhændigt varetager i dag, i samarbejde med andre trafikselskaber.

Samtidig sikres det, at der etableres en fælles kundeplade, som vurderes at være helt afgørende for at gøre det nemmere at bruge den kollektive trafik og tiltrække nye kunder.

Det foreslås, at selskaberne selv fremkommer med et forslag til hvordan organisationen skal etableres og organiseres inden en vis tidsfrist. På baggrund af selskabernes forslag gennemføres de nødvendige ændringer af lovgivningen, herunder af lov om trafikselskaber, med henblik på implementering af modellen. Kan selskaberne ikke nå til enighed om et forslag, foreslås modellen politisk besluttet og gennemført ved lov.

2.2. Ansvars- og finansieringsmodel

2.2.1. Lovgivningen i dag

Lov om trafikselskaber fastlægger, hvordan udgifterne til busdriften på Sjælland skal fordeles. Busruter, der kun kører internt i en enkelt kommune, betales udelukkende af den pågældende kommune selv, men i hovedstadsområdet krydser langt de fleste busser en kommunegrænse, da kommunerne er geografisk små. Udgifterne til busruter, der krydser kommunegrænsen, fordeles efter et forholdsmæssigt princip.

For en busrute, som krydser én eller flere kommunegrænser, betaler den enkelte kommune, som ruten passerer – bortset fra kommunen med det største kørselsomfang – udgifterne til det dobbelte af kørslen i kommunen multipliceret med kommunens andel af den samlede pendling mellem de af ruten betjente kommuner under et. Kommunen med det største kørselsomfang betaler for alle rutens udgifter minus bidragene fra de øvrige kommuner.

Fordeleingsgrundlaget er Danmarks Statistiks pendlerstatistik.

Med den nuværende lovgivning bestiller Region Hovedstaden, Region Sjælland og kommunerne hver især lokal kollektiv trafik hos Movia. I forbindelse med oprettelsen af trafikselskaberne var det op til kommunerne og regionerne selv at beslutte, hvem der skulle have ansvaret for hvilke ruter. I ho-

vedstadsområdet betød reformen, at Region Hovedstaden fik ansvaret for 6 S-busruter. De øvrige ruter blev kommunernes ansvar.

Endvidere er det fastsat i loven, at alle administrationsudgifter for Movia betales af de to regioner, hvilket er med til at forpligte regionerne økonomisk.

2.2.2. Problem

Et grundlæggende problem ved modellen er, at den er meget svær at forstå. Det fører bl.a. til, at kommuner og regioner ikke kan gennemskue de opkrævninger, de får fra trafikkselskabet, og derfor bliver usikre på, om de betaler det rigtige for deres busruter. Dette illustreres ved den retssag, der har været mellem Movia og et par kommuner om fortolkning af modellen.

Der er endvidere tre større, konkrete problemer med den nuværende finansieringsmodel:

- 1) Den blokerer i praksis for ændringer i busruterne
- 2) Brugen af pendlerstatistikken som datagrundlag er problematisk
- 3) Kommunerne har ikke incitament til at lade en busrute køre igennem kommunen, hvis deres egne borgere ikke har nytte af bussen

Finansieringsmodellen er konstrueret således, at ændringer i én kommune (f.eks. forlængelse af ruten) påvirker betalingen for de øvrige kommuner, som ruten kører igennem, selv om der ikke ændres på hverken ruteføring eller frekvens i disse kommuner. Dette har den konsekvens, at én kommune kan komme til at betale mere for den samme busrute, fordi en anden kommune forlænger ruten.

Da alle kommuner skal være enige, førend der kan foretages ændringer på ruten – dvs. alle kommuner har vetoet – betyder den nuværende model, at der i praksis blokeres for ændringer i bustrafikken.

Denne situation opstår især i hovedstadsområdet, fordi kommunerne er geografisk små, hvilket medfører, at langt de fleste busruter krydser mindst én kommunegrænse. Som eksempel kan nævnes, at Københavns Kommune deler busruter med 31 andre kommuner. Hertil kommer, at det i hovedstadsområdet er kommunerne (og ikke regionen), der bestiller og finansierer næsten alle busruter.

Et andet problem knytter sig til pendlerstatistikken, som opgør det totale antal rejsende fra en kommune til en anden kommune – uanset hvilken transportform, den rejsende har benyttet. Dvs. at folk, som rejser med f.eks. bil eller cykel, tæller med i opgørelsen over, hvor mange der har rejst fra den ene kommune til den anden – og indgår dermed i pendlerregnskabet for den pågældende busrute. Pendlerstatistikken benyttes som datagrundlag, da der ikke findes tal for buspassagerer, der er gode nok, men har vist sig at give en række problemer.

Brugen af pendlerdata har eksempelvis betydet, at Fredensborg Kommune igennem flere år har bidraget til finansieringen af linje 382E, som kører fra Hillerød St. til Rungsted St. igennem Fredensborg Kommune, hvor den dog

ikke stopper. Fredensborg Kommune er blevet opkrævet bidrag til 382E pga. brugen af pendlerdata, da der naturligvis er folk, der pendler fast mellem Fredensborg Kommune og Hillerød hhv. Hørsholm Kommuner, blot ikke med rute 382E. Der kommer således til at indgå en masse pendlere, som ikke benytter rute 382E, i beregningen af økonomien for netop denne rute.

Pendlerdata giver med andre ord ikke det korrekte billede af, hvor mange der rejser med den enkelte busrute. På nuværende tidspunkt findes ikke bedre data. Mere præcise passagertællinger er på nuværende tidspunkt ikke en mulighed, da det er for ressourcekrævende.

Når rejsekortet er fuldt implementeret, vil det være muligt at benytte data herfra. Det løser dog ikke det grundlæggende problem med, at finansieringsmodellen er svær at forstå.

Et tredje problem er, at kommunerne ikke har noget incitament til at sørge for, at borgere fra en nabokommune kan komme ind til stationen eller uddannelserne/arbejdspladserne i deres kommune.

Dette gælder f.eks. Hillerød Kommune, hvor flere af de nordsjællandske kommuner har en interesse i, at deres borgere kan komme ind til S-togsnettet og til ungdomsuddannelserne i Hillerød. Da bussen kører ind i Hillerød Kommune, skal Hillerød Kommune bidrage til finansieringen. Busruterne bliver imidlertid kun i meget lille omfang benyttet af Hillerød Kommunes egne borgere, som dermed medfinansierer service til andre kommuners borgere. Samme problemstilling gør sig gældende i Lyngby Kommune med DTU og Lyngby Handelsskole. Der kan dog argumenteres for, at Hillerød og Lyngby Kommuner må formodes at have en vis glæde af en stor indrejseandel ind i deres kommune, da dette bidrager til at skabe både arbejdspladser og handel.

BSL foreslog i deres rapport, at den kommune, hvis borgere har glæde af bussen, og ikke den kommune, hvor bussen kører, skal betale. Dette vil kræve meget grundige passagertællinger samt kortlægning af passagerernes rejsemønstre, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke er praktisk muligt.

Ud over de ovennævnte problemer med finansieringen af selve buskørslen er der en problemstilling omkring finansiering af administrationsomkostningerne i Movia, der skal adresseres. Det forhold, at Region Hovedstaden og Region Sjælland betaler alle administrationsomkostningerne i Movia, giver anledning til to problemer:

- 1) Manglende incitament for kommunerne til at begrænse initiativer, der medfører øgede administrationsomkostninger
- 2) Usikkerhed om, hvad der er administrationsomkostninger, og hvad der ikke er

Da kommunerne ikke skal betale administrationsomkostninger, har de ikke incitament til at indtænke spørgsmålet om administrationsudgifter ved nye ruter mv. Kommunerne kan således vælte udgifter over på regionen.

Nogle udgifter er dog ikke entydigt administrationsomkostninger, og der opstår derfor uenighed om, hvem der skal betale dem.

Der er derfor behov for at finde en anden måde at fordele administrationsudgifterne på.

I resten af landet fordeles administrationsudgifterne på de enkelte busruter, således at den, der bestiller og betaler ruten, også betaler for den administration, der hører til ruten. Dette giver gennemsækelighed for både bestilleren og trafikskabet, og problemerne omkring, hvilke udgifter der kan henføres til administration, undgås. Endvidere elimineres incitamenterne til at øge de administrative udgifter.

2.2.3. Forslag

Uanset hvilken form for samarbejdsmodel, der vælges for hovedstadsområdet, vurderes det, at ansvarsfordelingen mellem regioner og kommuner samt den tilknyttede finansieringsmodel bør ændres. Det foreslås, at de administrative omkostninger fordeles mellem regioner og kommuner i relation til indkøb af trafik svarende til modellen i resten af landet. De midler, regionerne får frigjort, anvendes til, at regionerne køber mere bustrafik af regional karakter.

Regionerne vil for de frigjorte midler kunne overtage finansieringen og ansvaret for en del af de længere tværgående ruter, der i dag deles af flere kommuner.

Ansvaret og finansieringen af de resterende ruter, der deles af flere kommuner, samt de ruter der alene berører en kommune, skal fortsat ligge hos kommunerne.

Det skal afklares nærmere, hvilke og hvor mange ruter der skal være regionalt ansvar. Antallet af ruter, der kan dækkes af de frigjorte midler, afhænger bl.a. af længden på ruterne og antallet af passagerer, men af nedenstående eksempel fremgår et skøn over, hvor mange køreplanstimer regionerne ville kunne overtage for midlerne.

Nuværende tilskud og køreplanstimer baseret på regnskab 2010:

Tilskud til Movia i mio. kr.:

Regionerne	460,1
Kommunerne	1.310,3
I alt	1.770,4

Regionerne har ansvaret for 26 pct. af det samlede tilskud til trafikskaberne (tal for privatbaner og handicapkørsel ikke medregnet).

<u>Regionernes tilskud fordeles som:</u>		<u>Køreplantimer i Movia i mio.:</u>	
Buskørsel	170,6	Regioner	535,0
Administration	289,5	Kommuner	3.975,5
I alt	460,1	I alt	4.510,5

Regionerne køber 12 pct. af kørslen for 9,6 pct. af udgifterne til kørsel. Det skyldes at den regionale kørsel i gennemsnit har et mindre tilskud pr. køreplantage grundet en højere passagerfinansieringsgrad.

Det fremtidige regionale kørselsomfang i Movia:

For at finde den nye fordeling af køreplantimer mellem regioner og kommuner er køreplantimerne fordelt efter regionerne og kommunernes tilskudsandel. Det ville betyde følgende:

Ny fordeling af køreplantimer:

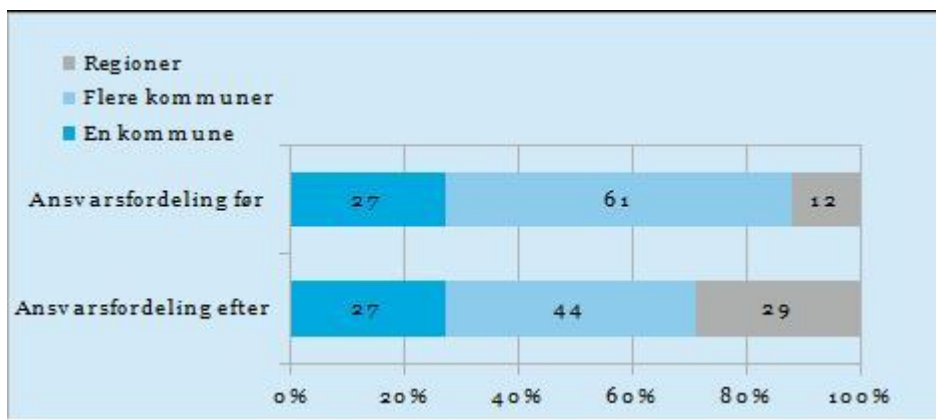
Regioner	1.172,7
Kommuner	3.337,8
I alt	4.510,5

Tallene betyder, at regionerne får mere end fordoblet deres kørselsomfang.

Det må forventes, at tallet for regionerne bliver en smule større, da ruter med regional karakter som oftest har den største passagerfinansieringsgrad og dermed den mindste tilskudsgrad end gennemsnitligt.

Et skøn på 1.300 køreplantimer vil betyde, at regionernes andel af den samlede kørsel ville blive 29 pct., hvilket vil tilnærme Movia de tal, man ser i andre trafikselskaber.

Det er illustreret nedenfor, hvordan ansvaret for køreplantimer er fordelt mellem kommuner og region efter den nuværende model og som følge af den ændrede model:



Der tilstræbes økonomisk neutralitet mellem regioner og kommuner i forbindelse med omorganiseringen, så der ikke udløses DUT.

Kommunerne vil med denne løsning have incitament til at begrænse administrationsomkostningerne.

Da de fleste busruter i hovedstaden krydser mindst en kommunegrænse, vil regionens styrkede rolle i den kollektive trafik i hovedstaden løse problematikken vedr. ændring af busruter og finansiering af den del af de tværgående ruter, som regionen vil få ansvaret for og skal finansiere.

Trods regionernes styrkede rolle, kan det ikke undgås, at kommunerne fortsat får ansvar for ruter, der berører flere kommuner. Der foreslås derfor at trafikskabet for ruter, der berører flere kommuner, skal opkræve finansieringen ud fra følgende model:

- En procentdel af finansieringen, f.eks. 80 pct., opkræves hos de kommuner, som ruten betjener, ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplantimer.
- En procentdel, f.eks. 20 pct., opkræves hos alle kommuner i hovedstadsområdet ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet udgør et samlet netværk, hvor det ikke kun er den enkelte kommunes borgere, der får gavn af kommunens busruter, men også andre kommuners borgere. Hver enkelt busrute bidrager således til den samlede mobilitet i netværket.

Det kan derfor være hensigtsmæssigt at modellen også indeholder et solidarisk element, hvor kommunerne i fællesskab bidrager til finansiering af hele busrutenettet.

Det skal vurderes nærmere, hvilken fordeling af finansieringen der giver den rette balance mellem incitamentet til at sikre en sammenhængende betjening og fastholdelsen af et økonomisk ansvar for betjeningen. Der er med den foreslåede model ikke hensigten, at alle kommuner i hovedstadsområdet skal have indflydelse på samtlige tværgående ruter, der ligger i hovedstadsområdet. Det er alene de kommuner ruten berører, og som skal finansiere den resterende del, der har indflydelse på ruten og ændringer heraf.

Risikoen for at en kommune nedlægger veto mod ændringer i eksisterende busruter eller ved oprettelsen af nye, er med den nye model reduceret. Den økonomiske betydning ved ændringen af en rute er ikke så stor som ved den gamle model, da det kun er dele af den direkte kommunale finansieringen der med den foreslåede model berøres ved en konkret ruteændring.

Med den nye ansvars- og finansieringsmodel vil der være tre typer af busruter:

- Kommunale ruter, som bestilles af kommunen hos trafikskabet og betales af kommunen selv.
- Ruter, der krydser kommunegrænsen, hvor f.eks. 80 % af udgifterne betales af de kommuner, som ruten kører igennem, mens de resterende udgifter fordeles mellem alle kommunerne i hovedstadsområdet.
- S-busserne og andre regionale ruter, som regionerne skal finansiere og har ansvaret for.

Den foreslåede finansieringsmodel vil medføre ændringer i udgifterne til busdrift for nogle kommuner, hvorfor det kan overvejes at indføre en overgangsordning, så det sikres, at de økonomiske konsekvenser for de enkelte kommuner udjævnes over nogle år. Endvidere tilstræbes det i det videre analysearbejde at minimere de byrdemæssige forskydninger mellem kommunerne og regionerne. Det skal herudover overvejes, hvorvidt regionerne skal have flere medlemmer i trafikskabets bestyrelse, hvis regionerne skal have ansvar for flere ruter.

2.3. Indtægtsdeling

2.3.1. Lovgivningen i dag

Billetindtægter fra offentlig servicetrafik fordeles mellem Metroselskabet, Movia, DSB Øresund, DSB F&R og DSB S-tog, således at hvert enkelt selskab får sin egen andel af billetindtægterne. Indtægtsdelingen sker efter fastlagte principper, der bl.a. skal sikre gode incitamentsstrukturer til gavn for den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet.

Indtægtsdelingen er hjemlet i bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, der er udstedt i medfør af § 4, stk. 1, i lov om trafikselskaber. Bekendtgørelsen foreskriver, at indtægter fra rejser foretaget alene med et transportmiddel (solorejseindtægter) fordeles til de respektive selskaber på grundlag af den gennemsnitlige indtægt pr. solorejse. Indtægterne fra rejser foretaget med mere end ét transportmiddel (kombirejseindtægter) fordeles mellem selskaberne forholdsmæssigt i forhold til hvert enkelt selskabs gennemsnitlige indtægt pr. solorejse.

Under anvendelse af ovenstående model, opereres der samtidig med en såkaldt dobbeltfaktormodel, der:

- kunstigt forhøjer metroens solorejsepris med en faktor på 1,49 ved beregning af solorejseindtægter
- øger metroens andel af indtægterne på kombinerede rejser ved at øge metroens solorejsepris med en faktor på 1,49
- øger Movias andel af indtægterne på kombinerede rejser med tog (men ikke metro) ved at øge Movias solorejsepris med en faktor på 1,47.

Faktorerne er fastsat af konsulentfirmaet Niras ud fra, at Metroselskabet skulle opnå den ønskede indtægt i 2007 (8,16 kr. i 2004 PL), og at Movias indtægt pr. påstiger ikke blev berørt i 2007 jf. principaftalen af 2. december 2005 med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune samt aftale af 2. februar 2006 med Cityringforligskredsen.

Det primære datagrundlag for indtægtsdelingsmodellen er selskabernes passagertællinger og data fra rejsehjemmelundersøgelsen. Fra rejsehjemmelundersøgelsen kan der beregnes en gennemsnitlig pris for hver type af solorejser og hver type af kombinerede rejser. Endvidere kan man ud fra rejsemønstret opfanget af rejsehjemmelundersøgelsen og ud fra selskabernes passagertal opgøre, hvor mange rejser der er af hver type af solorejser og hver type af kombinerede rejser. Ud fra dette kan man beregne den samlede indtægt for hver type af solorejse og hver type af kombinerede rejser. Ved at anvende reglerne for indtægtsdeling af kombinerede rejser og dobbeltfaktorerne kan hvert selskabs indtægtsandel fastlægges.

Eksempler på hvordan indtægtsdelingsmodellen konkret virker fremgår af bilag 2.

2.3.2. Problem

Da Movias andel af indtægterne på kombinerede rejser kun forhøjes ved kombinationer med tog og metroens andel øges ved alle typer kombinerede

rejser med metro, opnår Movia en relativ lav indtægt på kombinerede bus-metrorrejser.

Movias indtægtsandele skal ses i lyset af, at togoperatørernes solorejseindtægt er større end Metroselskabets, da metrorrejser er kortere og dermed genererer mindre indtægt end de længere togrejser. Sagt på en anden måde genererer eksempelvis en kombineret Movia – DSB Øresund i gennemsnit en højere indtægt, hvilket giver en højere aflønning til Movia end kombinerede bus-metrorrejser.

Solorejser vil i de fleste tilfælde give selskaberne en højere indtægt end kombinerede rejser, da indtægten i sagens natur ikke skal deles med andre. Dette faktum er mest udtalt for solobusrejser sammenlignet med kombinerede bus-metrorrejser, hvor førstnævnte rejser genererer næsten 2,5 gange større indtægt til Movia.

Det økonomiske incitament for Movia til at føde metroen med buslinjer er derfor begrænset, hvilket er problematisk i lyset af, at mange rejser i København netop indebærer skift mellem bus og metro.

Undersøgelser har samtidig vist, at det vil give flere kunder og samtidig besparelser, hvis busnettet så vidt muligt koordineres med metroen. Samtidig medfører en mere målrettet busbetjening en væsentlig højere rentabilitet for bustrafikken.

2.3.3. Forslag

Konsulentfirmaet Niras har undersøgt muligheden for at justere den nuværende indtægtsfordelingsmodel, således at Movia får en øget andel af indtægterne for Movia/Metro kombirejser samt konsekvenserne heraf ift. fordelingen af takstindtægter til de øvrige trafikkselskaber i takstfællesskabet.

Det har været en forudsætning, at den totale indtægtsdannelse i Movia, såvel som i de øvrige selskaber, ikke ændres markant. Omfordelingen af indtægter skal således bestå i en mer-honorering for Movia af Movia/Metro-kombirejser på bekostning af betalingen for øvrige rejsetyper.

På baggrund heraf foreslås det, at begge dobbeltfaktorer i den nuværende model justeres. En Metrofaktor på 1,55 (før 1,49, konstant anvendt på Metro solorejsepris) og en Moviafaktor på 1,35 (før 1,47, alene anvendt ved Movia/DSB-kombirejser) giver dels den ønskede incitamentsforøgelse til Movia, dels en tilnærmelsesvis neutralisering i de øvrige selskaber.

To beregningssituationer er lagt til grund: 2010 med realiserede passagertal samt 2018 efter Cityringens åbning med trafikmodeltal. I begge beregningsår er kriteriet om en stort set uændret samlet indtægtsdannelse i trafikkselskaberne opfyldt.

I begge beregningsår stiger Movias andel af Movia/Metro-kombirejser i den justerede model med godt 2 kr./rejse til 6,82 kr./kombirejse, svarende til at Movia således opnår godt halvdelen af den pågældende kombirejseindtægt.

Justering af dobbeltfaktorerne giver Movia en mindre indtægtsstigning på ca. 16 mio. kr. i 2018, hvilket vurderes at ligge indenfor den usikkerhed, der

er på dels indtægtsfordelingsprognoserne og de anvendte passagerprognoserne for 2018.

Der er gennemført følsomhedsanalyser af den justerede dobbeltfaktor-models følsomhed overfor ændringer i de anvendte faktorer. Modellen vurderes at være robust overfor ændringer i dels Metro-faktoren, dels Movia-faktoren.

Det skal bemærkes, at på trods af, at Movia opnår en betragtelig merandel af den pågældende kombirejseindtægt, medfører det ikke, at denne rejsetype bliver driftsøkonomisk rentabel. Merindtægten medfører dog, at bussernes selvfinansieringsgrad forøges markant.

Endvidere bemærkes, at den justerede fordelingsmodel kun vil have den ønskede incitamentsmæssige effekt, hvis den øgede indtægtsdannelse i Movia/Metro-kombirejserne kommer til at indgå i de konkrete rentabilitetsberegninger for de enkelte buslinjer.

3. Organisering uden for hovedstadsområdet

3.1. Samarbejde

3.1.1. Lovgivningen i dag

Trafikskaberne skal i hele landet samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafikskabers og statens offentlige service- trafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at *”Udvekslingen af informationer skal være dækkende og ske i tilstrækkelig god tid til, at parterne kan koordinere hinandens planer i det omfang, der er behov for det”*.

3.1.2. Problem

Transportministeriet har modtaget en del henvendelser, der tyder på, at der ikke sker den fornødne koordinering mellem jernbaneoperatørerne og trafikskaberne. Ofte meldes køreplansændringer for togene ud så sent, at trafikskaberne ikke kan nå at tilpasse bussernes køreplaner. Hvis bussen kører 3 minutter, før toget er kommet ind, giver det lang ventetid for kunderne.

Lov om trafikskaber giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om et samarbejde. Denne hjemmel benyttes ikke i dag, da sikring af et landsdækkende samarbejde i høj grad varetages af det frivillige Bus & Tog-samarbejde.

3.1.3. Løsningsmuligheder

Uden for hovedstadsområdet er der behov for et bedre samarbejde omkring køreplanlægning, men det er Transportministeriets vurdering, at der ikke er behov for en lovændring. Der er derimod behov for et bedre samarbejde inden for de eksisterende rammer, og Transportministeriet opfordrer til, at de eksisterende rammer udnyttes.

3.1.4. Forslag

Transportministeriet vil indskærpe over for togoperatørerne, at ændringer til køreplanerne skal meldes ud tidsnok til, at trafikskaberne kan nå at tilpasse bussernes køreplaner. Transportministeriet vil ligeledes indskærpe over for operatørerne, at der skal foregå en tæt dialog for at sikre en sammenhængende kollektiv trafik.

3.2. Ansvars- og finansieringsmodel

3.2.1. Lovgivningen i dag

Med lov om trafikskaber fik kommuner og regioner i fællesskab ansvaret for den lokale kollektive trafik. Hermed fik kommunerne en langt større rolle i den kollektive trafik, end de tidligere havde haft.

I hovedstadsområdet havde kommunerne før 2007 ikke haft en rolle i den kollektive trafik, og i resten af landet blev en del af den tidligere amtslige kørsel i stedet kommunal, pga. geografisk større kommuner.

Med lov om trafikselskaber blev det indført, at regioner og kommuner bestiller og finansierer den lokale kollektive trafik hos trafikselskabet. Trafikselskabets opgave er således at varetage, koordinere og planlægge den offentlige servicetrafik på regionernes og kommunernes vegne.

Trafikselskaber uden for hovedstadsområdet finansieres gennem indtægter fra salg af billetter og kort mv. samt et tilskud fra de deltagende regioner og kommuner. I loven hedder det, at trafikselskabet beslutter fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. I praksis er det såkaldte rekvirent-princip styrende for finansieringen, dvs. at regioner og kommuner betaler for den trafik, de bestiller. Dog skal det bemærkes, at busruter i Movia Sjælland finansieres ud fra samme princip som busruterne i hovedstadsområdet.

Det er endvidere et centralt princip, at regioner og kommuner selv som bestillere fastlægger serviceniveauet.

3.2.2. Problem

Med lov om trafikselskaber kan kommuner og regioner (bestillerne) frit fastlægge eget kørselsomfang. Opgavefordelingen har ført til overvejelser lokalt om, hvordan man kan sikre et sammenhængende trafiktilbud. Flere regioner har således opstillet planer for deres serviceniveau, og mange kommuner har lignende overvejelser. Selv om trafikselskabet har en opgave i relation til at koordinere og planlægge den kollektive trafik, er det suverænt bestillerne, der beslutter kørselsomfanget og ruteføringen.

Lov om trafikselskaber fastlægger dog ikke nogen definition af, hvilke ruter der er regionernes ansvar, og hvilke ruter der er kommunernes ansvar. Af lovbemærkningerne fremgår det, at *”regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommuner finansierer alle lokale ruter”*, men det er op til parterne selv at fastlægge den konkrete fordeling.

Den upræcise definition af ansvarsfordelingen mellem kommuner og regioner har ført til, at det ikke er entydigt klart, hvem der har ansvaret for at sørge for busbetjening til ungdomsuddannelser, sygehuse, landsbyerne mv.

Mange kommuner har haft glæde af, at regionerne har finansieret nogle ruter igennem deres kommune og derved haft glæde af en busbetjening, som de ikke selv har skullet finansiere.

Igennem det seneste års tid har flere af regionerne imidlertid omlagt deres rutenet, dels ud fra effektiviseringshensyn, dels ud fra et ønske om at få flere passagerer ved at have et hurtigere og mere attraktivt rutenet. Flere af regionerne har derfor i samarbejde med trafikselskaberne gennemgået deres rutenet med henblik på at få etableret mere direkte ruter mellem de større byer. Det har betydet, at flere mindre samfund har mistet deres busbetjening. Dog er kommunerne nogle steder gået aktivt ind for at genoprette busdriften dertil.

Da lovgivningen ikke er klar omkring, hvem der har ansvaret for hvilke ruter, vil det i mange tilfælde være op til en forhandling mellem regionen og kommunerne, og der er risiko for, at ansvar og heraf følgende udgifter ”skubbes videre”.

3.2.3. Løsningsmuligheder

Den manglende lovgivningsmæssige definition af ansvarsfordelingen mellem kommuner og regioner kan betyde, at der kan komme til at mangle busbetjening af f.eks. mindre byer, sygehuse, uddannelsessteder mv.

En mulighed kan være, at kommuner, regioner og trafikskaberne forpligtes til i fællesskab at udarbejde et strategisk grundlag, hvor de forpligter sig på en flerårig trafikplan. En sådan trafikplan vil kunne eliminere noget af den usikkerhed, der opstår ved, at der årligt lægges nye budgetter, hvilket betyder, at busruter kan besluttes nedlagt med kort varsel med deraf følgende usikkerhed for brugerne. Et strategisk grundlag kunne f.eks. indeholde målsætninger for mobiliteten og indeholde målsætninger for fremkommelighed, tilgængelighed, regularitet og rejsetid.

En anden mulighed er en lovgivningsmæssig præcisering af, hvad der er regionernes hhv. kommunernes ansvar.

Det er dog ikke uproblematisk at lovgive om, hvad der er regionernes ansvar, og hvad der er kommunernes, idet en sådan definition vil kunne opfattes som et minimumskrav til serviceniveauet. Grundlaget for den nuværende lov er netop, at det er helt op til kommuner og regioner selv at vurdere, hvilket serviceniveau de vil tilbyde deres borgere.

En tredje mulighed er at placere ansvaret for busbetjeningen entydigt hos kommunerne og lade trafikskabet varetage det regionale perspektiv. Det vil reducere antallet af aktører i den lokale kollektive trafik og gøre det mere entydigt, hvor ansvaret er placeret.

3.2.4. Forslag

Kommuner, region og trafikskabet skal i fællesskab udarbejde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger:

- De overordnede principper for rutenettet
- En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne
- Et flerårigt budget
- Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

Koordinering af kørslen

Jf. lov om trafikskaber kan trafikskaberne varetage opgaver vedr. indkøb af trafik for kommuner og regioner.

Denne ramme anvendes i vidt omfang til, at trafikskaberne tilbyder kommuner og regioner at varetage indkøb af kørslen. Disse kørselsordninger koordineres med handicapkørslen.

Det har betydet, at trafiksselskaberne i forskelligt omfang har haft mulighed for at tilbyde kommunerne flextrafik, således at alle borgere kan få tilbud om dør-til-dør kørsel.

I Nordjylland Trafiksselskab (NT) koordineres meget kørsel for både kommunerne og regionen. Det omfatter handiciapkørsel, Flextur, teletaxi, læge- og sepcialkørsel, siddende patientbefordring og skole- og instituti- onskørsel.

Det betyder, at alle borgere i NT kan bestille Flextur til 12 kr. pr. km - dog er der en mindstebetaling på 54 kr. Mange kommuner i NT har dog valgt at forbedre tilbuddet til borgerne, således at man eksempelvis internt i Hjørring Kommune kører for 3,50 kr. pr. km og med en mindstebetaling på 27 kr. gældende fra juli 2010. Det har betydet en markant vækst i be- nyttelse af ordningen på 286 pct. i perioden 2007-2010.

4. Øvrige emner

4.1. Bestyrelsens opgaver og medlemssammensætning

4.1.1. Lovgivningen i dag

Trafikskaberne skal i henhold til § 2 i lov om trafikskaber ledes af en bestyrelse på højst 9 medlemmer, heraf:

- 2 udpeget af regionsrådet (hvis trafikskabet består af to regioner, vælges 1 medlem fra hvert regionsråd)
- 1 udpeget af og blandt den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering
- Højst 6 udpeget af det kommunale repræsentantskab

Baggrunden for sammensætningen af bestyrelsen er, at kommunerne skal have flertal i trafikskabernes bestyrelser, da kommunerne finansierer hovedparten af den trafik, som trafikskabet står for.

Den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering, har ret til en plads i trafikskabets bestyrelse. De resterende medlemmer af repræsentantskabet udpeger de øvrige kommunale medlemmer af trafikskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg. Samtlige kommuner, der er dækket af trafikskabet, er repræsenteret i det kommunale repræsentantskab. Hver kommune har 1 stemme.

Bestyrelsesmedlemmet fra den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikskabets finansiering, er i henhold til de kommunalretlige regler underlagt instruktion fra denne kommune. Dette gælder ikke de øvrige bestyrelsesmedlemmer udpeget af repræsentantskabet.

4.1.2. Problem

Lov om trafikskaber giver således mulighed for maksimalt 7 kommunale repræsentanter. I nogle trafikskaber er der ikke særlig stor forskel på antallet af kommuner, som er medlem af trafikskabet, og antallet af kommunale repræsentanter i bestyrelsen. Dette gælder bl.a. FynBus med 10 kommuner, NT med 11 kommuner samt Sydtrafik med 12 kommuner. Dette giver en situation, hvor de resterende 3-5 kommuner kan føle, at de ikke har indflydelse i trafikskabet.

Nogle trafikskaber har ytret ønske om, at der gives mulighed for flere bestyrelsesmedlemmer, således at alle kommuner kan være repræsenteret i bestyrelsen.

Lov om trafikskaber lægger således relativt stramme begrænsninger på trafikskabernes organisering. Grænsen på de 9 bestyrelsesmedlemmer er valgt af hensyn til at skabe de bedste betingelser for beslutningsdygtige og operationelle bestyrelser.

Både Movia (45 kommuner) og Midttrafik (19 kommuner) er så store, at det ikke vil være meningsfuldt, at alle kommuner er repræsenteret i bestyrelsen. Problemstillingen er således kun relevant for de 3 mindre trafikskaber (FynBus, Sydtrafik og NT).

Lov om trafikskaber indeholder en dispensationsmulighed, hvor trafikskaberne kan søge om at udvide antallet af bestyrelsesmedlemmer. Transportministeriet har to gange modtaget ansøgninger om dispensation. I begge tilfælde er anmodningen blevet afvist med den begrundelse, at bestyrelserne vil blive for store.

Selv om en kommune ikke er repræsenteret i bestyrelsen, er den ikke helt uden for indflydelse i trafikskabet, da alle kommuner har et medlem i repræsentantskabet. Repræsentantskabet godkender trafikskabets vedtægter samt vælger bestyrelsen. For så vidt angår trafikskaberne vest for Storebælt, godkender repræsentantskabet endvidere en fordelingsnøgle for fordeling af udgifterne.

4.1.3. Forslag

Der foreslås ikke ændret i antallet af bestyrelsesmedlemmer, da en ændring for de mindre trafikskaber kun vil give mening, hvis alle kommunerne blev repræsenteret i bestyrelsen, hvilket vil resultere i meget store bestyrelser. Grænsen på de 9 bestyrelsesmedlemmer fastholdes af hensyn til at skabe de bedste betingelser for beslutningsdygtige og operationelle bestyrelser.

4.2. Mulighed for at trafikskaberne kan eje faste anlæg

4.2.1. Lovgivningen i dag

Ansvar for stoppesteder og terminaler er i dag placeret hos vejmyndigheden.

4.2.2. Problem

Nogle trafikskaber har ytret ønske om at få mulighed for at eje faste anlæg, dvs. stoppesteder, læskure mv., alternativt at få mulighed for at medfinansiere nye og bedre stoppesteder.

Stoppesteder er en naturlig service i forbindelse med busdrift og kan betragtes som en del af trafikskabets ansigt udadtil. Men da vedligehold samt etablering af nye stoppesteder er vejmyndighedens ansvar, er der ikke en ensartet standard for, hvordan stoppestederne inden for trafikskabets område skal se ud. Det betyder, at der i nogle kommuner er gode stoppestedsfaciliteter, mens stoppestederne i andre kommuner står og forfalder.

Hvad angår statsvejene, har det ikke været klart, hvem der har ansvaret for at vedligeholde stoppestederne.

I forhold til de kommunale stoppesteder, tyder alt på, at der er forskellig praksis i forhold til, hvem der opsætter samt vedligeholder. I nogle trafikskaber vedligeholdes standen af kommunen; i andre af trafikskabet. Det betyder bl.a. et uens serviceniveau for passagererne.

Ved nogle stoppesteder er der behov for buslommer, særlige busbaner mm. Transportministeriet er ikke bekendt med, at der er uoverensstemmelser om, at disse anlæg entydigt er vejmyndighedens ansvar, idet de er en del af vejen og skal sammentænkes med hensynet til trafikikkerhed.

Med de statslige midler i de såkaldte buspuljer blev der endvidere sat fokus på opgraderingen af stoppesteder og terminaler, idet det er muligt at søge midler fra puljerne hertil. Der er således skabt mulighed for at give stoppesteder og terminaler et kvalitetsløft.

4.2.3. Løsningsmuligheder

Argumentet for, at stoppesteder mv. vedligeholdes af vejmyndigheden er, at stoppesteder er en del af vejens udstyr. Vejmyndigheden har således mulighed for at samtænke udformning af busstoppestedet med trafikikkerheden.

Da det imidlertid er trafikskabet, der har en interesse i, at stoppesteder mv. er i en god stand, er der gode argumenter for at overdrage ansvaret til trafikskabet. Det kræver dog, at trafikskabet søger tilladelse hos vejmyndigheden, hvis de ønsker at ændre på udformningen af stoppestedet, da dette skal samtænkes med trafikikkerheden.

4.2.4. Forslag

Det foreslås, at trafikskabet overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informationsstandere, skralde-spande mv.

Vejbestyrelsen vedligeholder fladen: græs/beplantning, belagte arealer, vintertjeneste og affaldstømning. Trafikskabet vedligeholder alt øvrigt udstyr såsom læskure, ventesale, informationsstandere og lignende.

Ved at benytte ovenstående delingsmodel opnås forbedret sammenhæng mellem ejerskab og driftsansvar samt mere rene snitflader ift. den enkelte myndigheds kompetence- og ansvarsområde. Endelig vil modellen sikre ensartede betingelser for vejbestyrelser såvel som for trafikskaber over hele landet.

Etablering af nye stoppesteder skal fortsat godkendes af vejmyndigheden for at sikre hensynet til trafikikkerheden. Vejmyndigheden kan kræve, at der bliver etableret en buslomme, hvis hensynet til den øvrige trafik på vejen kræver det. Udgiften til buslommen afholdes af trafikskabet.

Midlerne til drift af stoppesteder på de kommunale veje skal overføres fra kommunerne til trafikskabet.

Stoppesteder på statsvejene overdrages til trafikskabet.

4.3. Bedre budgettering og udgiftsstyring

4.3.1. Lovgivningen i dag

Det følger af standardvedtægten for trafikskaber, at:

”forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring, frekvenser mv. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.”

Herudover fremgår det, at *”årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.”*

Budgetterne skal være vedtaget senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Trafikselskabernes regnskaber skal aflægges i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

4.3.2. Problem

KL har over for Transportministeriet rejst et ønske om, at der blev mulighed for at vedtage flerårige budgetter for trafikselskaberne for at få en bedre styring af økonomien. Ligeledes ønsker KL en mulighed for at sikre udligning over årene, så kommunerne undgår store efterregninger eller tilbagebetalinger, hvis regnskabet afviger fra budgettet.

Det fremgår af standardvedtægten, at trafikselskabers budget og regnskab skal udarbejdes henholdsvis aflægges i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslov, og at selskabets regnskabsår er kalenderåret. De nævnte bestemmelser i standardvedtægten er ufravigelige.

I henhold til den kommunale styrelseslov må foranstaltninger, der vil medføre indtægter eller udgifter, som ikke er bevilget i forbindelse med vedtagelsen af årsbudgettet, ikke iværksættes, før kommunalbestyrelsen har meddelt den fornødne bevilling (tillægsbevilling).

En beslutning om at overføre et underskud fra et regnskabsår til et andet er en bevillingsmæssig beslutning, der alene kan træffes af det beslutningsorgan, der har bevillingsmyndigheden. I forhold til trafikselskaberne er bevillingsmyndigheden hos bestyrelsen. En overførsel af et underskud fra et regnskabsår til et andet forudsætter, at bestyrelsen i trafikselskabet ved en tillægsbevilling angiver, hvorledes merudgiften/underskuddet i indeværende regnskabsår skal dækkes. Dette kan f.eks. ske ved forbrug af likvide aktiver.

Beslutning om, at et underskud skal dækkes af selskabets egenkapital, vil skulle træffes af bestyrelsen med mindst 2/3 flertal, og beslutningen vil skulle ske i overensstemmelse med de besluttede retningslinjer for finansiering af selskabet.

Trafikselskabernes budgetter skal vedtages senest 15. september, dvs. 2 uger før regionerne skal vedtage deres budgetter, og 1 måned før kommuner vedtager deres. KL og Danske Regioner har over for Transportministeriet givet

udtryk for, at man ønsker, at trafikkselskabernes budgetter først vedtages, efter at kommunernes og regionernes budgetter er vedtaget, dvs. efter 15. oktober.

Da en ændring af tidspunktet vil gøre det meget svært for trafikkselskaberne at indgå kontrakter og lægge køreplaner for det efterfølgende kalenderår, vil det være uhensigtsmæssigt at ændre tidspunktet. Ligeledes vurderes det som hensigtsmæssigt, at kommuner og regioner kender udgifterne til kollektiv trafik, inden det endelige budget vedtages.

KL har endvidere over for Transportministeriet rejst et ønske om, at trafikkselskaberne skal anvende den samme kontoplan, da de ønsker bedre mulighed for at styre udgifterne til trafikkselskaberne. KL ønsker bl.a. bedre gennemsigtighed i trafikkselskabernes regnskaber på tværs, herunder bedre mulighed for benchmarking af udgifterne.

I dag anvendes principperne i den kommunale kontoplan ligesom i øvrige kommunale fællesskaber. Trafikkselskabernes økonomi adskiller sig dog fra de øvrige kommunale fællesskaber, da disse er rent brugerfinansierede. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at der udarbejdes en fælles kontoplan for trafikkselskaberne.

Med vedtagelsen af et strategisk grundlag vil kommunerne og regionerne ligeledes få bedre mulighed for at styre økonomien i trafikkselskaberne.

4.3.3. Forslag

Da der allerede er mulighed for at vedtage flerårige budgetter og mulighed for at beslutte at overføre både overskud og underskud, og hermed – til en vis grad – undgå store efterregninger fra trafikkselskaberne, er der ikke behov for at justere lov om trafikkselskaber på dette område.

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan vedtage flerårige budgetter, hvor de binder sig i forhold til at købe en bestemt mængde trafik hos trafikkselskabet.

Det vurderes, at der ikke er behov for at ændre på, at trafikkselskabernes budgetter skal være vedtaget 15. september, men spørgsmålet om bedre økonomistyring bør indgå i den trafikplan, som kommuner og trafikkselskaberne skal vedtage i fællesskab for at styrke samarbejdet.

Der foreslås, at der udarbejdes en fælles kontoplan for trafikkselskaberne.

4.4. Mulighed for at pensionister kan køre med skolebussen

4.4.1. Lovgivningen i dag

Lov om trafikkselskaber foreskriver, at al offentlig servicetrafik skal varetages af et trafikkselskab. Loven forhindrer således kommunerne i selv at udføre offentlig servicetrafik, dvs. trafik som ikke har hjemmel i anden lovgivning eller på anden vis er begrænset til bestemte grupper af passagerer.

En kommune kan i henhold til loven vælge selv at udbyde og indkøbe specialkørsel, som f.eks. skolebuskørsel, men afskærer altså herved andre passagerer fra også at benytte kørslen, da der således ikke er tale om almindelig rutekørsel.

Loven giver imidlertid mulighed for, at en kommune kan bestille særlige ordninger ved trafikselskabet. En kommune kan f.eks. indgå aftale med et trafikselskab om, at trafikselskabet skal varetage indkøb af trafik, som kommunen skal varetage i henhold til anden lovgivning. Overdrages indkøbet af f.eks. skolebuskørsel til trafikselskabet, vil buskørslen blive udført som offentlig servicetrafik, og andre passagerer, herunder pensionister, vil derfor også kunne benytte bussen.

4.4.2. Problem

Flere kommuner har fremsat ønske om at åbne skolebuskørslen for også at kunne medtage pensionister.

4.4.3. Løsningsmuligheder

Et af hovedelementerne i lov om trafikselskaber er, at det er den enkelte kommune, der bestemmer serviceniveauet for den lokale offentlige servicetrafik i kommunen.

En anden grundtanke bag lov om trafikselskaber er, at alle skal have glæde af de stordriftsfordele, der fremkommer ved at samle indkøb af bustrafik i trafikselskaberne. Dette er baggrunden for, at det i dag kun er trafikselskaberne, der må udføre offentlig servicetrafik.

Trafikstyrelsen har på nuværende tidspunkt udstedt ca. 1.400 tilladelser til lokal og regional rutekørsel til buskørselsvirksomheder. Trafikstyrelsen skønner, at ca. halvdelen af de udstedte tilladelser til rutekørsel er tilladelser til kørsel med skoleelever. På disse ruter udføres der typisk 1-2 ture mellem kl. 7.00 og kl. 9.00 og et tilsvarende antal ture om eftermiddagen.

Der udføres også kørsel med skoleelever med taxier, typisk i tilfælde hvor der kun skal befordres få elever. Der kræves ikke særlig tilladelse til sådan kørsel, og omfanget heraf er således ukendt. Hertil kommer, at skolebørnene i store dele af landet kører med almindelige rutebusser, dvs. at skolebus-trafikken ikke er skilt ud fra den almindelige trafik.

Nogle kommuner har hjemtaget skolebuskørslen, dvs. at de har besluttet selv at udbyde kørslen frem for at lade trafikselskabet gøre det. Transportministeriet er ikke bekendt med, at disse kommuner har opnået besparelser herved.

Hvis der skal gives mulighed for, at pensionister kan benytte kommunalt drevne skolebusser, kræver det en lovændring.

En mulighed vil være at indarbejde en hjemmel i loven, hvorefter enhver kommune kan ansøge transportministeren om dispensation fra lov om trafikselskaber til, at en bestemt skolebusrute kan medtage passagerer ud over skolebørnene.

En anden mulighed er at lovgive om, at kommunerne i yderområderne frit kan medtage pensionister i kommunalt drevne skolebusser. Dette kræver en definition af, hvilke kommuner der vil kunne få denne mulighed.

En tredje mulighed er, at alle kommuner får mulighed for selv at bestemme, hvem der kører med skolebussen, dvs. at der åbnes op for, at kommunerne selv må drive offentlig servicetrafik, hvis dette sker sammen med skolebuskørslen. Kommunen skal dog stadig overholde forpligtelserne i folkeskoleloven i forhold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

En ”modsat” løsning er, at alle kommuner fratages retten til selv at drive skolebuskørsel og i stedet tvinges til at benytte trafikkselskabet til dette.

4.4.4. Forslag

Det foreslås, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer. Kommunen kan således selv bestemme, hvem der må køre med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal være gratis for alle passagerer.

Kommunerne skal naturligvis stadig overholde betingelserne i folkeskoleloven i forhold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

4.5. Tilladelser til rutekørsel

4.5.1. Lovgivningen i dag

§ 21 i lov om trafikkselskaber fastslår, at tilladelse til rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, gives af transportministeren. Ved afgørelsen skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik.

Baggrunden for bestemmelsen er et ønske om at koordinere og planlægge den offentlige servicetrafik. Derfor er udgangspunktet for vurderingen af, om der bør gives tilladelse til speciel eller almindelig rutekørsel, om behovet for kørslen kan dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik.

Det er således hensynet til trafikkselskaberne, der har været i fokus ved bestemmelsens tilblivelse.

For så vidt angår tilladelse til rutekørsel, som er fjernbuskørsel, dvs. rutekørsel, der forløber over mere end to trafikkselskabers områder, over mere end området for trafikkselskabet på Sjælland eller mere end Bornholms Regionkommune, gives tilladelse af transportministeren.

Til forskel fra tilladelse til almindelig rutekørsel, som ikke er fjernbuskørsel, foretages der ved fjernbuskørsel ikke nogen vurdering af, om der er et behov for kørslen, idet fjernbuskørslen blev liberaliseret i 2002. I dag stilles der alene krav om, at der skal køres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i mindst 6 måneder. Baggrunden for dette krav var et politisk ønske om, at de enkelte ruter skulle fremtræde som faste og regelmæssige trafikforbindelser.

4.5.2. Problem

Trafikstyrelsen har på nuværende tidspunkt udstedt ca. 1.400 tilladelser til lokal og regional rutekørsel til buskørselsvirksomheder, og der gives alene mellem 5 - 10 afslag årligt. Halvdelen af disse afslag skyldes, at der ikke er tale om rutekørsel i lovens forstand.

Ansøgning og udstedelse af tilladelser udgør en administrativ byrde for både Trafikstyrelsen og vognmændene.

4.5.3. Løsningsmuligheder

For at lette de administrative byrder er det en mulighed, at kravet om tilladelse til rutekørsel, som ikke er fjernbuskørsel, afskaffes,

En model er at afskaffe kravet til den type af kørsel, hvor det vurderes, at der ikke vil være sandsynlighed for, at der vil gives afslag.

En anden og mere vidtgående model er en fuldstændig afskaffelse af kravet om tilladelser til rutekørsel, som ikke er fjernbuskørsel.

4.5.4. Forslag

Det foreslås, at konsekvenserne af at fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel analyseres nærmere. Det skal bl.a. afklares, hvorvidt risikoen for konkurrerende trafik på f.eks. de mest gunstige ruter og tidspunkter vil forværre økonomien i den kollektive trafik.

For så vidt angår speciel rutekørsel foreslås tilladelseskravet afskaffet. Denne kørsel udføres fremover på grundlag af en skriftlig kørselskontrakt/aftale mellem vognmanden og udbyderen.

Dette vurderes at være uproblematisk i forhold til langt det meste af den kørsel, der søges om tilladelser til i dag, da denne ikke er i konkurrence med den kollektive trafik og trafikselskaberne. Det drejer sig om en lang række kørselstyper som f.eks. kørsel med handicappede og ældre samt kørsel til børnehaver og læge.

Da fjernbuskørslen allerede er liberaliseret, foreslås der ikke ændringer på området for fjernbuskørsel.

4.6. Mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet

4.6.1. Lovgivningen i dag

I henhold til lov om trafikselskaber skal alle kommuner deltage i et trafikselskab, og der findes ikke dispensationsmulighed for kommunerne til at udtræde af et trafikselskab.

4.6.2. Problem

Enkelte kommuner har rettet henvendelse til Transportministeriet med henblik på at få tilladelse til at træde ud af trafikselskabet og selv stå for rutekørslen.

Da der ikke er hjemmel i lov om trafikskaber til dette, har de pågældende kommuner fået afslag på ansøgningerne.

Hvis det bliver muligt for kommunerne at melde sig ud af trafikskaberne, må det formodes, at en række kommuner især yderområderne vil gøre brug af en sådan mulighed for at søge dispensation og i stedet drive egenproduktion. Især de kommuner, der før kommunalreformen ikke var medlem af et trafikskaber, har vist interesse for dette.

4.6.3. Løsningsmuligheder

Med vedtagelsen af lov om trafikskaber blev der lagt vægt på at sikre en bedre og mere koordineret kollektiv trafik i hele landet, bl.a. ved at sikre en planlægning på tværs af kommunegrænserne. Hvis nogle kommuner ikke er medlem af trafikskabet, vil det blive sværere at få en sammenhængende trafik i trafikskabets område, da der ikke længere vil være incitament til at have ruter, der krydser kommunegrænsen.

Endvidere vil de stordriftsfordele, der netop er, ved at lade trafikskaberne udbyde og planlægge kørslen, mindskes, hvis en række kommuner begynder at udbyde kørsel på egen hånd.

Resultatet kan på sigt blive en ringere lokal kollektiv trafik, som det var kendetegnet før kommunalreformen. Før kommunalreformen var det frivilligt, om man ville oprette trafikskaber.

I de amter, hvor der ikke var trafikskaber, havde amterne ansvaret for kørslen mellem kommuner og kommunerne inden for kommunerne. Da mange kommuner var små, betød det, at der i nogle kommuner var en meget lille interesse for og satsning på kollektiv trafik.

Amter uden trafikskaber var endvidere kendetegnet ved en meget ringe grad af koordinering mellem kommuner og amter. Der var således intet eller begrænset takst- og billetssamarbejde, hvilket bl.a. førte til, at en kombineret rejse blev meget dyr.

Resultatet var således en ringe service for borgerne. Derfor gjorde man det i forbindelse med kommunalreformen lovpligtigt at oprette trafikskaber i hele landet.

Med trafikskaberne blev borgere i hele landet således sikret en mere ensartet struktur for tilrettelæggelsen af den lokale kollektive trafik, og det vil ikke være hensigtsmæssigt at vende tilbage til den gamle struktur.

Dog findes der nogle kommuner, nemlig de ø-kommuner, der ikke har bro eller anden fast forbindelse, hvor der ikke er sammenhæng med den øvrige kollektive trafik pga. kommunens geografiske placering.

Det kan overvejes at indføre en mulighed for, at transportministeren kan give disse kommuner dispensation til at stå uden for trafikskabet.

4.6.4. Forslag

Det foreslås, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet, da disse kommuner ikke har bustrafik over en kommunegrænse.

5. Oversigt over forslag

På baggrund af ovenstående analyse foreslås det at justere på følgende elementer i lov om trafiksselskaber:

5.1.1. Samarbejdet mellem aktørerne i hovedstadsområdet

Samarbejdet i hovedstadsområdet skal styrkes. En mulighed er et udvidet direktørsamarbejde, en anden mulighed er oprettelse af en paraplyorganisation, mens en tredje mulighed er at etablere et statsligt-regionalt-kommunalt samarbejde.

Det foreslås, at der oprettes en paraplyorganisation, som alle selskaberne skal deltage i. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét ansigt og ét brand.

Paraplyorganisationen skal styrke koordinationen og samarbejdet mellem selskaberne ved at varetage en række opgaver som kundeservice, koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, billetter, markedsføring og indtægtsdeling, der dermed ikke længere løses alene i de enkelte selskaber.

5.1.2. Ansvars- og finansieringsmodel

Uagtet valg af samarbejdsform er der særskilt et behov for at ændre finansieringsmodellen og ansvarsfordelingen ift. busdriften, især for hovedstadsområdet.

Det foreslås, at de administrative omkostninger fordeles mellem regioner og kommuner i relation til indkøb af trafik svarende til modellen i resten af landet. De midler, regionerne får frigjort, anvendes til, at regionerne køber mere bustrafik af regional karakter.

For de ruter, der berører flere kommuner og fortsat er kommunernes ansvar, foreslås det, at trafiksselskabet opkræver finansieringen for de kommunale ruter, således at f.eks. 80 pct. af finansieringen opkræves hos de kommuner, som ruten betjener, ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplantimer og den resterende procentdel, f.eks. 20 pct., opkræves hos alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal.

5.1.3. Incitament i forbindelse med indtægtsdelingen

Det foreslås, at indtægtsdelingsmodellen justeres, så der sker en omfordeling fra Movia solorejser til kombinationen Movia/Metro med henblik på at give bustrafikken en højere indtægt ved kombinerede rejser med Metroen. Omfordelingen af indtægter skal således bestå i en mer-honorering for Movia af Movia/Metro-kombirejser på bekostning af betalingen for øvrige rejsetyper.

Begge dobbeltfaktorer i den nuværende model foreslås justeret, så der er en Metrofaktor på 1,55 (før 1,49, konstant anvendt på Metro solorejsepris) og en Moviafaktor på 1,35 (før 1,47, alene anvendt ved Movia/DSB-

kombirejser). Dette giver dels den ønskede incitamentsforøgelse til Movia, og dels en tilnærmelsesvis neutralisering i de øvrige selskaber.

5.1.4. Samarbejdet uden for hovedstaden

Kommuner, region og trafikselskabet skal i fællesskab udarbejde en strategisk plan, der som minimum fastlægger:

- De overordnede principper for rutenettet
- En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne
- Et flerårigt budget

Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

5.1.5. Antallet af bestyrelsesmedlemmer

Der foreslås ikke ændret i antallet af bestyrelsesmedlemmer, da en ændring for de mindre trafikselskaber kun vil give mening, hvis alle kommunerne blev repræsenteret i bestyrelsen, hvilket vil resultere i meget store bestyrelser. Grænsen på de 9 bestyrelsesmedlemmer fastholdes af hensyn til at skabe de bedste betingelser for beslutningsdygtige og operationelle bestyrelser.

5.1.6. Mulighed for at trafikselskaberne kan eje faste anlæg

Det foreslås, at trafikselskabet overtager drift og opsætning af stoppesteder på de kommunale veje i form af læskure, informationsstandere, skralde-spande mv.

Stoppesteder på statsvejene overdrages til trafikselskabet.

Vejbestyrelsen vedligeholder fladen: græs/beplantning, belagte arealer, vintertjeneste og affaldstømning. Trafikselskabet vedligeholder alt øvrigt udstyr såsom læskure, ventesale, informationsstandere og lignende.

5.1.7. Mulighed for bedre udgiftsstyring

Det foreslås, at der udarbejdes en fælles kontoplan for trafikselskaberne.

5.1.8. Mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet

Det foreslås, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet, da disse kommuner ikke har bustrafik over en kommunegrænse.

5.1.9. Mulighed for at pensionisterne kan køre med skolebussen

Det foreslås, at kommunerne selv kan bestemme, hvem der må køre med skolebussen, og skolebusserne kan dermed også være åbne for andre passagerer, forudsat at der ikke opkræves betaling.

5.1.10. Tilladelser til rutekørsel

Det foreslås, at konsekvenserne af at fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel analyseres nærmere. Det skal bl.a. afklares, hvorvidt

risikoen for konkurrerende trafik på f.eks. de mest gunstige ruter og tidspunkter vil forværre økonomien i den kollektive trafik.

Det foreslås, at kravet om tilladelse til speciel rutekørsel afskaffes. Denne kørsel udføres fremover på grundlag af en skriftlig kørselskontrakt/aftale mellem vognmanden og udbyderen.

Bilag 1: Oversigt over organisationsmodeller

Fordele og ulemper ved de tre organisationsmodeller

Model	Fordele	Ulemper
1. Udvidet direktør-samarbejde	Kræver ikke lovændring, men kan gennemføres ved tilretning af nuværende bekendtgørelse.	Risiko for, at samarbejdet ikke er stærkt nok til at få løst de store udfordringer med manglende koordinering.
	Kan etableres med øjeblikkelig virkning, og rammerne findes allerede.	Ingen kompetence til at pålægge kommunerne beslutninger.
	Klart sammenfald mellem bestilleransvar og finansieringsansvar.	
2. Paraplymodel	Sammenfald mellem bestilleransvar og finansieringsansvar for selve trafikomfanget.	Kan opstå usikkerhed om, hvilke opgaver der skal løses i fællesskab, og hvilke der er selskabernes egne.
	Ensartet brugerflade i forhold til kunderne.	Der etableres en ny organisation, dvs. der kommer ikke færre aktører.
	Mindre indgribende for de nuværende aktører, end en model med høj integration.	Tidskrævende at implementere.
3. Integreret model	"1 netværk, 1 køreplan, 1 billet" (mottoet fra München).	Risiko for at ansvar for økonomi og serviceomfang bliver mindre tydelig.
	Stat, region og kommuner bidrager alle.	Tidskrævende at implementere.
	Der bliver færre aktører.	

Bilag 2: Indtægtsdeling i hovedstadsområdet

Gennemsnitlig pris pr. rejse i hovedstadsområdet i år 2009

Rejsetype	Pris i kr.
Movia Taktområde Hovedstaden (H)	10,10
DSB Fjern- og Regionaltog (F&R)	21,97
DSBØresund ²⁾	23,34
DSB S-tog	16,52
Metro	11,94
Metro solopris - forhøjet med dobbeltfaktor	17,80
Movia H/DSB F&R	22,63
Movia H/DSBØresund	18,05
Movia H/DSB S-tog	16,03
Movia H/Metro	11,31
DSB F&R/DSBØresund	29,11
DSB F&R/DSB S-tog	24,54
DSB F&R/Metro	24,60
DSBØresund/DSB S-tog	25,15
DSBØresund/Metro	23,72
DSB S-tog/Metro	16,12
Movia H/DSB F&R/DSBØresund	18,46
Movia H/DSB F&R/DSB S-tog	23,36
Movia H/DSB F&R/Metro	21,07
Movia H/DSBØresund/DSB S-tog	24,41
Movia H/DSBØresund/Metro	20,70
Movia H/DSB S-tog/Metro	17,70
DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog	20,14
DSB F&R/DSBØresund/Metro	28,29
DSB F&R/DSB S-tog/Metro	26,62
DSBØresund/DSB S-tog/Metro	23,28
Movia H/DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog	
Movia H/DSB F&R/DSBØresund/Metro	12,68
Movia H/DSB F&R/DSB S-tog/Metro	33,71
Movia H/DSBØresund/DSB S-tog/Metro	25,14
DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog/Metro	
Movia H/DSB F&R/DSBØresund/DSB S-tog/Metro	

*Grundlaget for tabellen er rejsehjemmelundersøgelsen. De blanke felter i tabellen skyldes, at man i forbindelse med rejsehjemmelundersøgelsens interviews ikke er stødt på nogen passagerer, som har rejse med disse sjældne kombinationer af transportmidler.

²⁾ Indtægter til DSB Øresund tilfalder Trafikstyrelsen, idet der er indgået en bruttokontrakt mellem DSB Øresund og Trafikstyrelsen på vegne af staten.

Nedenfor vises konkrete eksempler på, hvordan indtægtsdelingsmodellen virker.

Indtægtsdeling af kombinerede rejser:

Deling af kombinationen Movia/DSBØresund:

Der er 2,39 mio. rejser for kombinationen Movia/DSBØresund. Prisen er 18,05 kr., jf. tabellen ovenfor. Indtægt i alt til at fordele = 2,39 mio. * 18,05 kr. = 43,1 mio. kr.

Indtægtsandelene beregnes som forholdet mellem solopriserne under anvendelsen af eventuelle dobbeltfaktorer:

$$\text{Andel til Movia: } 1,47 * 10,1 / (1,47 * 10,1 + 23,34) = 39 \%$$

Dvs. 18,05 kr. * 39 % = 7,02 kr. pr rejse. Movias dobbeltfaktor på 1,47 betyder, at Movia opnår en højere andel af denne kombination, end hvis dobbeltfaktoren ikke havde eksisteret.

$$\text{Andel til DSBØresund: } 23,34 / (1,47 * 10,1 + 23,34) = 61 \%$$

$$\text{Indtægt til Movia: } 2,39 \text{ mio.} * 18,05 \text{ kr.} * 39 \% = 16,8 \text{ mio. kr.}$$

$$\text{Indtægt til DSBØresund: } 2,39 \text{ mio.} * 18,05 \text{ kr.} * 61 \% = 26,3 \text{ mio. kr.}$$

I alt 43,1 mio. kr.

Deling af kombinationen Movia/Metro:

Der er 7,47 mio. rejser. Prisen er 11,31 kr. Indtægt i alt til at fordele = 7,47 mio. * 11,31 kr. = 84,5 mio. kr.

Som ovenfor beregnes indtægtsandelene som forholdet mellem solopriserne under anvendelsen af eventuelle dobbeltfaktorer.

Andel til Movia:

$$10,10 / (10,1 + 1,49 * 11,94) = 36 \%$$

$$\text{Dvs. } 11,31 \text{ kr.} * 36 \% = 4,10 \text{ kr. pr rejse.}$$

Andel til Metro:

$$1,49 * 11,94 / (10,1 + 1,49 * 11,94) = 64 \%$$

$$\text{Indtægt til Movia: } 7,47 \text{ mio.} * 11,31 \text{ kr.} * 36 \% = 30,6 \text{ mio. kr.}$$

$$\text{Indtægt til Metro: } 7,47 \text{ mio.} * 11,31 \text{ kr.} * 64 \% = 53,9 \text{ mio. kr.}$$

I alt 84,5 mio. kr.

Indtægtsdeling af solo rejser:

Movia:

Der er 105,85 mio. solorejser med Movia. Indtægten for disse er: 105,85 mio. * 10,10 kr. = 1.069,35 mio. kr. Denne indtægt svarer tilnærmelsesvis til den faktiske billetpris betalt af passagerne, men der vil være afvigelser pga. usikkerheder i datagrundlaget.

Metro:

Der er 22,90 mio. solorejser med metroen. Indtægten (betalt af passagerne) for disse er: 22,90 mio. * 11,94 kr. = 273,4 mio. kr.

I indtægtsdelingen skal metroens pris forhøjes med dobbeltfaktoren på 1,49, hvorfor metroen får indtægten $1,49 * 273,4 \text{ mio. kr.} = 407,4 \text{ mio. kr.}$ Dette er mere, end passagerne har betalt. Derfor nedskaleres de beregnede takstindtægter i alle trafiksselskaber med en faktor, således at summen af de beregnede indtægter stemmer overens med de reelle indtægter. Denne nedskalering påvirker indtægten for alle solorejser og kombinerede rejser.

Nedskalering af indtægter:

I 2009 var de beregnede indtægter ca. 9 pct. større end de faktiske indtægter. Alle beregnede indtægter er derfor nedskaleret med 9 pct.

Deling af kombinationen Movia/DSBØresund:

Beregnet andel til Movia: 7,02 kr. pr rejse

Faktisk indtægt pr. rejse til Movia ved nedskalering på 9 pct.: $7,02 \text{ kr.} * 0,91 = 6,39 \text{ kr.}$

Deling af kombinationen Movia/Metro:

Beregnet andel til Movia: 4,10 kr. pr rejse.

Faktisk indtægt pr. rejse til Movia ved nedskalering på 9 pct.: $4,10 \text{ kr.} * 0,91 = 3,73 \text{ kr.}$

Solorejser:

Beregnet indtægt til Movia: 10,10 kr. pr. rejse

Faktisk indtægt pr. rejse til Movia ved nedskalering på 9 pct.: $10,10 * 0,91 = 9,19 \text{ kr.}$

¹ BSL: Analysis of the Organisational Set-up of Public Transportation in the Greater Copenhagen Area. April 2010.

² Indtægter til DSB Øresund tilfalder Trafikstyrelsen, idet der er indgået en bruttokontrakt mellem DSB Øresund og Trafikstyrelsen på vegne af staten.

Aarhus, 8. maj 2013

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. maj 2013 kl. 9.00
Silkeborg Medborgerhus,
Bindslevs Plads 5, 8600 Silkeborg**

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

Transportministeriet
trm@trm.dk og ahvh@trm.dk

Hørings svar fra Midttrafik vedr. evaluering af lov om trafikskaber

Dato
17. maj 2013

Bestyrelsen for Midttrafik har på sit møde 17. maj 2013 behandlet evaluering af lov om trafikskaber.

Journalnummer
0-3-3-07

Midttrafik kan med tilfredshed konstatere, at Transportministeriet har imødekommet en del af de input til loven, trafikskaberne har givet på møder med ministeren. Bestyrelsen for Midttrafik anerkender, at lov om trafikskaber i sin nuværende udformning på de fleste områder danner et godt grundlag for samarbejdet mellem kommuner, region og trafikskaber i Midtjylland.

Kontaktperson
Danni Giørtz-Jørgensen

Mail
dgj@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 82 04

Bestyrelsen for Midttrafik bakker op om de fremsatte forslag og vil med dette høringssvar supplere med at gøre opmærksom på nogle særlige forhold, der bør være fokus på i udmøntningen af forslagene.

Forslaget om overdragelse af stoppesteder

Midttrafik er enig i behovet for et markant løft af publikumsfaciliteterne og påtager sig gerne de beskrevne opgaver under forudsætning af, at nuværende vejmyndigheder laver en reel opgørelse af de nuværende udgifter til formålet, og at denne finansiering følger med opgaven.

Flere kommuner i Midtjylland har lavet særlige designlinjer for byudstyr, herunder stoppesteder. Nogle kommuner har indgået langvarige kontrakter med private operatører, om opsætning og vedligehold af stoppesteder, typisk i forbindelse med en reklameaftale – opgaverne vil fremover være delt mellem trafikskaber og vejmyndighed. Udmøntningen af loven skal derfor tage hensyn til de lokale beslutninger, der måtte være om design af udstyr, og der skal være mulighed for, at kommuner og trafikskaber kan have en fælles kontrakt med en privat operatør om at udføre opgaven.

Forslaget om flerårige budgetter

Midttrafik bakker som trafikskaber op om, at der indføres flerårige budgetter drift af kollektiv trafik. Midttrafik forventer, at udmøntningen af loven gøres så præcis, at kommunernes mulighed for prioritering ved den årlige budgetlægning er klar for alle parter.

Strategisk grundlag

Det vil være naturligt, at der udarbejdes et klart strategisk grundlag for rutenettet mellem bestillerne og trafikskabet, der forankres i den kommende trafikplan med fokus på sammenhængende kollektiv trafik over for kunderne.

Mulighed for at udtræde af trafikskabet

Bestyrelsen for Midttrafik er enig i, at den kollektive trafik på ø-kommuner uden broforbindelse kan planlægges uden at skulle koordineres med øvrig kollektiv trafik. I Midttrafiks område er dette gældende for Samsø. Midttrafik kan på den baggrund bakke op om, at Samsø Kommune kan vælge at udtræde af trafikskabet.

Forslaget om ændringer i tilladelser

Midttrafik kan bakke op om en administrativ lettelse af håndteringen af tilladelser. Bestyrelsen i Midttrafik er optaget af, at de myndigheder, der har ansvaret for forskellige tilladelser, følger op på disse, så evt. brud på vilkårene for tilladelserne får konsekvenser.

Midttrafik oplever som trafikskab ofte, at nogle bus- og taxavognmænd kritiserer Midttrafik for at lade bestemte bus- eller taxavognmænd køre for sig, selvom konkurrenter oplever, at de pågældende vognmænd ikke lever op til kravene til at have en tilladelse. Midttrafik har ikke myndigheden til at undersøge dette og evt. gribe ind over for brud, hvorfor Midttrafik forventer, at de tilladelsesgivende myndigheder er klar til at handle på evt. brud.

Samarbejde mellem trafikskaber og togoperatører

Midttrafik har tidligere oplevet problemer med samarbejdet med togoperatørerne, og Midttrafik bakker op om, at det indskærpes over for togoperatørerne, at køreplanerne skal meldes ud tidsnok til at trafikskaberne kan nå at tilpasse bussernes køreplaner.

Midttrafik har de seneste år oplevet et bedre samarbejde med Arriva Tog i forbindelse efter gennemførelse af det fælles projekt "Mixtur", som har fået støtte fra statens puljer. De seneste måneder er også samarbejdet med DSB blevet bedre efter nogle opstartsvanskeligheder med samdriften på Aarhus Nærbane.

Midttrafik ser frem til de konkrete forslag til udmøntning af de forslag, der fremgår af evalueringen.

Venlig hilsen
Midttrafik

Arne Lægaard
Bestyrelsesformand

Jens Erik Sørensen
Direktør