



Aarhus, 14. maj 2020

**Bilagssamling til dagsorden
til møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 18. maj 2020 kl. 09.30
afholdes som Skype-møde**

Tillægsbevillinger budget 2019, Flextrafik

| Flexkur | Kommune | Budget før | Tillægsbevilling | Budget efter | Årsag |
|---------|----------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| | Lemvig | 512.000 | 115.000 | 627.000 | Underbudgetteret |
| | Syddjurs (UNG) | 1.839.000 | 90.000 | 1.929.000 | Opstartet Flexkur UNG |
| | | 2.351.000 | 205.000 | 2.556.000 | |

| Flexbus | Kommune | Budget før | Tillægsbevilling | Budget efter | |
|---------|-------------------|----------------|------------------|----------------|--|
| | Lemvig | - | 55.000 | 55.000 | Ny kørsel |
| | Odder | 603.000 | -208.625 | 394.375 | Kørslen med yderpuljemidler var budgetteret for højt |
| | Ringkøbing-Skjern | - | 37.000 | 37.000 | Ny kørsel |
| | | 603.000 | -116.625 | 486.375 | |

| Kommunal kørsel | Kommune | Budget før | Tillægsbevilling | Budget efter | |
|-----------------|--------------------------|----------------|------------------|----------------|---|
| | Randers (demens) | - | 40.000 | 40.000 | Opstartet kørsel med demente borgere |
| | Skanderborg (aflastning) | 106.000 | -64.000 | 42.000 | Budgetteret for højt i forhold til aktivitetsniveau |
| | Skive (genoptræning) | 874.000 | -242.899 | 631.101 | Budgetteret for højt i forhold til aktivitetsniveau |
| | | 980.000 | -266.899 | 713.101 | |

Midttrafik

CVR-nr. 29 94 31 76

Revisionsberetning nr. 18

af 18. maj 2020
til årsregnskab for 2019



Indhold

| | | |
|-----|---|-----|
| 1 | Konklusion på revision af årsregnskabet for 2019 | 242 |
| 1.1 | Indledning | 242 |
| 1.2 | Konklusion på den udførte revision | 242 |
| 1.3 | Centrale forhold ved revisionen | 242 |
| 1.4 | Revisionsbemærkninger | 242 |
| 1.5 | Supplerende oplysninger i revisionsberetningen | 243 |
| 2 | Revision af årsregnskabet for 2019 | 243 |
| 2.1 | Risikovurdering | 243 |
| 2.2 | Revisionsstrategi og -plan | 244 |
| 3 | Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen | 244 |
| 3.1 | Busindtægter | 244 |
| 3.2 | Byrdefordeling 2019 | 245 |
| 3.3 | Flextrafik | 246 |
| 3.4 | Hensatte forpligtelser, pension | 247 |
| 4 | Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2019 | 247 |
| 4.1 | Resultatopgørelse | 247 |
| 4.2 | Balance | 248 |
| 4.3 | Øvrige forhold | 250 |
| 5 | Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision | 251 |
| 5.1 | Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2019 | 251 |
| 5.2 | Generelle områder for forvaltningsrevision | 252 |
| 6 | Ledelsesberetningen | 252 |
| 7 | Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje | 253 |
| 7.1 | Konklusion på den udførte revision | 253 |
| 7.2 | Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision | 253 |
| 8 | Øvrige forhold | 254 |
| 8.1 | Direktionens regnskabserklæring | 254 |
| 8.2 | Ikke-korrigerede forhold | 254 |
| 8.3 | Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser | 254 |
| 8.4 | Overholdelse af lovgivningen | 254 |
| 8.5 | Begivenheder indtruffet efter balancedagen | 254 |
| 9 | Afsluttende oplysninger m.v. | 255 |
| 9.1 | Andre ydelser end revision | 255 |
| 9.2 | Lovpligtige oplysninger | 255 |
| | Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet | 257 |

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2019

1.1 Indledning

Vi har revideret det af ledelsen udarbejdede årsregnskab for 2019 for Midttrafik, der udarbejdes efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for Kommuner. Vi har i tilknytning til revisionen afgivet en udtalelse om ledelsesberetningen.

Revisionen af årsregnskabet for 2019 har omfattet omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2019 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Årsregnskabet udviser følgende hovedtal:

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|--|---------|---------|
| Omkostningsbaseret resultat (- er underskud) | -15.163 | -7.628 |
| Samlede aktiver | 651.574 | 638.297 |
| Egenkapital | 57.868 | 69.153 |

De i årsregnskabet anvendte principper for indregning og måling er uændrede i forhold til 2018.

Revisionsberetningen er alene udarbejdet til brug for bestyrelsen.

1.2 Konklusion på den udførte revision

Revisionens formål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflæggelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 7. september 2016, hvortil vi henviser.

Vedtages årsregnskabet i den foreliggende form, og fremkommer der ikke under bestyrelsens behandling og vedtagelse af årsregnskabet yderligere oplysninger, som kan påvirke årsregnskabet, vil vi forsyne årsregnskabet med en revisionspåtegning uden modifikationer, afgive en udtalelse om ledelsesberetningen uden bemærkninger samt afgive en udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision uden væsentlige kritiske bemærkninger.

Vores revisionspåtegning omfatter årsregnskabets side 19-39. Vi har ikke foretaget revision af budgettal.

1.3 Centrale forhold ved revisionen

Vi har i overensstemmelse med de internationale standarder om revision identificeret følgende centrale forhold, der efter vores vurdering er mest betydelige ved revision af årsregnskab 2019:

- ▶ Indregning af busindtægter, jf. afsnit 3.1.1.

I vores revisionspåtegning har vi i afsnittet om centrale forhold ved revisionen beskrevet, hvorfor forholdet anses som et forhold, der var mest betydelig ved revisionen, og hvordan forholdet blev behandlet ved revisionen.

1.4 Revisionsbemærkninger

I henhold til Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvor vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

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

at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,

at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,

at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,

at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller

at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Bestyrelsen skal træffe afgørelse vedrørende eventuelle bemærkninger og indsende denne til tilsynsmyndigheden sammen med revisionsberetningen.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger.

1.5 Supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks 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 følgende supplerende oplysning:

Supplerende oplysning

Vi har i forbindelse med revisionen identificeret, at flere personer i økonomifunktionen har administratorrettigheder til økonomisystemet Prisme. Vi har noteret, at der i løbet af 2019 ikke på alle væsentlige parametre er foretaget logning af aktiviteter udført af brugerne med administratorrettigheder, samt at der ikke er sket overvågning af disse aktiviteter ved gennemgang af f.eks. log-lister.

Administratorrettighederne øger risiko for tilsigtede og utilsigtede fejl i forbindelse med manglende overvågning af aktiviteter foretaget af systemadministratorer.

Primo 2020 er der etableret logning af aktiviteter udført af brugerne med administratorrettigheder, og fremadrettet vil gennemgang af log-lister blive underlagt ledelsestilsyn

I forhold til revisionen har vi som konsekvens af de identificerede svagheder foretaget kompenserende handlinger i form af udvidet gennemgang af udbetalinger og gennemgang af manuelle, store og usædvanlige posterings. Den udvidede gennemgang har ikke givet anledning til kommentarer.

2 Revision af årsregnskabet for 2019

2.1 Risikovurdering

Vi har opdateret vores forståelse af og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurderet, i hvilken grad regnskabet er eksponeret over for risici, der kan resultere i væsentlig fejlinformation i regnskabet.

Vi har med den daglige ledelse endvidere drøftet risikoen for væsentlig fejlinformation som følge af besvigelser eller fejl og de af ledelsen iværksatte tiltag til overvågning og styring heraf, herunder udformning og implementering af relevante kontroller til effektivt at forebygge eller opdage og korrigere væsentlig fejlinformation.

Vi har i den forbindelse vurderet Midttrafiks generelle kontrolmiljø, overordnede kontroller og kontroller inden for udvalgte, væsentlige regnskabsområder.

Baseret på vores drøftelser med den daglige ledelse og vores kendskab til Midttrafiks aktiviteter, branchen og forhold i øvrigt har vi identificeret centrale forhold vedrørende busindtægter, jf. afsnit 1.3 samt afsnit 3.1.1.

Vi har herudover ved revisionen fokuseret på følgende regnskabsposter:

| Regnskabspost | Revisionsmål |
|--|-----------------|
| ▶ Flextrafik | Fuldstændighed |
| ▶ Hensættelse til tjenestemandspensioner | Værdiansættelse |
| ▶ Byrdefordeling | Måling |

Vores risikovurdering er uændret i forhold til sidste år.

2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2019 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet. Vi henviser til bilag 1 i nærværende beretning, hvor vores revisionsstrategi- og plan for 2019 er beskrevet.

Med henblik på at udføre en effektiv revision har vi valgt at basere vores revision på både systembaseret revision og substansbaseret revision.

Ved systembaseret revision gennemgår og vurderer vi de af ledelsen etablerede registreringssystemer, forretningsgange og interne kontroller samt ved stikprøver tester funktionaliteten af visse af de interne kontroller. Ved substansbaseret revision udarbejder vi forskellige dataanalyser, udfører substansanalytiske handlinger og ved stikprøver tester poster i resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og andre krævede oplysninger m.v. til ekstern og anden dokumentation. Ved substansanalytisk revision foretages en vurdering af udvalgte regnskabsposter gennem en analyse af forventelige sammenhænge mellem både finansielle og ikke-finansielle oplysninger.

Ved vores finansielle revision anvendes et væsentlighedsniveau på 8,0 mio. kr. for årsregnskabet som helhed. Væsentlighedsniveauet fordeles og allokeres til de enkelte regnskabsposter. Væsentlighedsniveauet er fastsat på baggrund af 0,5 % af Midttrafiks finansieringsbehov fra bestillerne. Vi har ved fastsættelsen af væsentlighedsniveauet lagt vægt på, at virksomheden er offentlig virksomhed, og at de væsentligste regnskabsbrugere fokuserer på Midttrafiks finansieringsbehov. Væsentlighedsniveauet anvender vi bl.a. ved fastlæggelse af revisionsomfanget, herunder fastlæggelse af stikprøvestørrelse, vurdering af analytiske handlinger og vurdering af betydeligheden af eventuelle fejlinformationer.

3 Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et underskud på 7,1 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort, periodekort m.v. udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 15,2 mio. kr.

Vi har nedenfor anført vores kommentarer til centrale og øvrige forhold i revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. I afsnit 4 har vi kommenteret på forhold i revisionen af årsregnskabet, som vi har vurderet tillige er af bestyrelsens interesse. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje henvises til afsnit 7.

3.1 Busindtægter

3.1.1 Indregning af busindtægter

I 2019 er der indregnet busindtægter med 685,5 mio. kr. mod 718,0 mio. kr. i 2018. De indregnede indtægter kan overordnet opdeles i følgende kategorier: Indtægter fra rejsekort, periodekort, Midttrafik App, ungdomskort, kontantsalg, kompensationer fra Staten samt øvrige indtægter.

Busindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter sker fra flere forskellige indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører.

Tillige er det et område af interesse for bestyrelsen. Som følge heraf har vi anset dette område som et centralt forhold ved revisionen, jf. omtalen i afsnit 1.3.

Ved revisionen har vi opnået forståelse for de af ledelsen tilrettelagte forretningsgange og interne kontroller, der sikrer, at der sker korrekt indregning af indtægter, herunder at indtægter afstemmes til underliggende systemer og kilder.

Revisionen har desuden omfattet gennemgang af de af Midttrafik udarbejdede afstemninger, analyser af udviklingen i de enkelte indtægtsgrupper, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt gennemgang af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere gennemgået grundlaget for periodisering af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

Midttrafik har fra serviceleverandøren, som udvikler og drifter Midttrafik App, modtaget en revisorerklæring vedrørende fuldstændigheden og nøjagtigheden af de udførte salgstransaktioner og registreringer i Midttrafik App-systemet. Revisorerklæringen er baseret på analyse af databasen bag Midttrafiks App. Gennemgangen af denne revisorerklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.1.2 Trafikselskabsrejser (Bus-Tog-samarbejde)

Bus-Tog-samarbejdet er ophørt i forbindelse med indførslen af Takst Vest samarbejdet i 2018.

I regnskabet for 2019 er der sket endelig afregning vedrørende 2017, ligesom der er indregnet en forventet afregning vedrørende 2018 med en tilbagebetaling til DSB og Arriva i forhold til den anvendte aconto-betaling på i alt 24,5 mio. kr. Dette estimat baserer sig på opgørelser fra Bus-Tog-sekretariatet.

Udover ovenstående indgår fortsat omstigningsrejserne i Midttrafiks regnskab. Billetindtægter fra omstigningsrejser er faldet markant som følge af regulering af fjernbustrafik og øget salg af billige billetter hos DSB og Arriva, som ikke giver adgang til omstigning til busser. Dette modsvares dog delvist af en stigning i indtægter fra fælles pendlerkort mellem togoperatører og trafikelskaber.

3.1.3 Restindestående på udstedte rejsekort og App

Den indestående saldo på kunders rejsekort er udtryk for overskudslikviditet (forudbetalt rejseretighed). Overskudslikviditet fordeles månedligt i samme procentvise forhold som fuldstændige rejsekortrejser. Overskudslikviditeten er indregnet med 5,3 mio. kr. i posten busindtægter.

Overskudslikviditeten fra Rejsekort A/S er periodiseret i det omkostningsbaserede regnskab, da denne vedrører indtægter fra rejser, der først afholdes i efterfølgende regnskabsår.

Ligeledes er indtægter fra periodekort og salg i Midttrafik App samt indtægter fra ungdomskort, der vedrører efterfølgende regnskabsår, periodiseret i det omkostningsbaserede regnskab.

3.2 Byrdefordeling 2019

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

| mio. kr. | 2019 |
|---|---------------------|
| Resultat af primært drift | 1.655,9 |
| Årets forbrug i Trafikselskabet til overførsel | -7,6 |
| | <hr/> 1.648,3 |
| Betalte afdrag på lån til KommuneKredit | 11,6 |
| Rejsekort ansvarligt lån | -7,2 |
| Ikke byrdefordelte finansielle indtægter fra Rejsekort ansvarligt lån | 0,5 |
| Investering i tælleudstyr, FlexDanmark (NOP) og rejsekort | -2,7 |
| Øvrige reguleringer | -0,1 |
| Resultat til byrdefordeling | <hr/> <hr/> 1.650,4 |

Der er modtaget 1.628,6 mio. kr. i acountbetaling fra kommuner, øvrige trafikskaber og Region Midtjylland og indregnet netto 21,8 mio. kr. i efterregulering, der dog først afregnes i 2021 af hensyn til budgetsikkerhed.

Revision af byrdefordelingen indgår som en del af den finansielle revision. Revisionen har alene omfattet en overordnet gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v.

3.2.1 Indtægtsdeling Busdrift - fordelingsnøgler

Indtægtsdelingen i 2019 er baseret på fordelingsnøgler, der er lagt til grund for budget 2019 og identisk med fordelingsnøglerne i årsregnskabet for 2013, dog med få konkrete undtagelser:

- ▶ Totale realiserede indtægter fra skolekort er fordelt på hver bestiller på baggrund af en %-del af det totale budget for indtægter fra skolekort
- ▶ Totale realiserede indtægter fra omstigningsrejser er fordelt på hver bestiller på baggrund af en %-del af det totale budget for indtægter fra omstigningsrejser
- ▶ Afvigelser på indtægter i forhold til budget i Aarhus-området er besluttet fordelt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland i et forhold, der svarer til de samlede budgetterede indtægter i området i henhold til bestyrelsesgodkendelse den 19. maj 2017.

Baggrunden for, at indtægtsdelingen er baseret på budget 2019, er store ændringer mellem salgskanalerne, herunder indførelse af rejsekortet og Midttrafik App. Der foreligger endnu ikke et grundlag for fordelingsnøglerne efter disse ændringer i salgskanalerne. Midttrafik arbejder på en ny model for indtægtsfordeling. Implementeringen forventes at ske i forbindelse med udarbejdelse af årsregnskab for 2022.

3.2.2 Byrdefordeling af tjenestemandspension

En del af den årlige forskydning i hensættelse til tjenestemandspension er fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende hos bestillerne og byrdefordes med 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenestemandsansatte. Beløbet opkræves ikke løbende. Tilgodehavendet udgør pr. 31. december 2019 i alt 11,9 mio. kr. Den resterende del af årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension reguleres alene i det omkostningsbaserede resultat.

Tilgodehavendet skal ses i sammenhæng med de kompensationsbeløb på 25,9 mio. kr., som Midttrafik modtog vedrørende pensionsforpligtelsen i forbindelse med dannelsen af Midttrafik.

Midttrafik har i 2019 udbetalt 1,8 mio. kr. i tjenestemandspension.

I forbindelse med finansiering af rejsekortinvesteringen besluttede ledelsen i Midttrafik at egenfinansiere 25,9 mio. kr. af indskuddet af aktiekapital i Rejsekort A/S ud fra en forudsætning om, at der ville ske tilbagebetaling af den indbetalte kapital. Egenfinansieringen er sket via midler fra den overførte pensionspulje, der blev overført i 2007 i forbindelse med Midttrafiks stiftelse. Det er af ledelsen besluttet, at bestillerne skal betale de 25,9 mio. kr., og dette skal ske i takt med de løbende udbetalinger af tjenestemandspensioner. Opkrævning heraf er påbegyndt fra 2017.

Vi anbefaler forsat den daglige ledelse at vedligeholde en prognose for udbetaling af pensioner til brug for de kommende års budgetter og indregning i byrdefordelingen.

Sammenfatning

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen afspejler Midttrafiks bogføring og årsregnskab.

3.3 Flextrafik

Flextrafik-området sammensættes af Handicapkørsel, Kommunal Kørsel, Region Midtjyllands patienttransport samt Flextur og Flexbus. Der er i 2019 indregnet et negativt nettoresultat til byrdefordeling på 507,6 mio. kr., der fordeler sig med 221,8 mio. kr. til Midttrafiks ejere og 285,8 mio. kr., som viderefaktureres til andre trafikskaber og Samsø Kommune. Nettoresultatet for 2018 udgjorde 519,7 mio. kr.

Midttrafik administrerer Flextrafik for Sydtrafik- og FynBus-området.

FlexDanmark er en betydelig serviceleverandør, og de leverer datagrundlaget for afregning af flextrafik til vognmænd. Under hensyntagen til, at Midttrafik tillige forestår afregningsprocessen af Flextrafik for Sydtrafik og FynBus, anbefaler vi forsat, at Midttrafik fra FlexDanmark A/S indhenter en revisorerklæring om FlexDanmarks processer og interne kontroller til sikring af, at registreringer af flextrafik er fuldstændige og nøjagtige.

Som led i vores revision har vi foretaget overordnet gennemgang af den daglige ledelses detaljerede analyse af udviklingen i de bestillerfordelte omkostninger samt udviklingen i gennemsnitspris pr. kørture. Vi har herudover påset, at der løbende foretages afstemning af de afregnede nettoomkostninger til de enkelte vognmænd og de registrerede omkostninger i FlexDanmarks systemer. Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker manuelt, hvilket principielt indebærer forøget risiko for fejl.

Vi har fået oplyst, at der i FlexDanmark arbejdes på et nyt operativsystem, som forventes integreret tidligst i 2023.

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

3.4 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har en forpligtelse for ikke-forsikringsdækkede tjenestemandspensioner. Midttrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2019 anmodet Sampension om at opgøre den aktuarmæssige pensionsforpligtelse pr. 31. december 2019.

Sampension har opgjort tjenstemandsforpligtelsen pr. 31. december 2019 til 106,6 mio. kr., svarende til en stigning på 12,0 mio. kr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2018.

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 2019.

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

4 Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2019

4.1 Resultatopgørelse

4.1.1 Busudgifter

Midttrafik har i 2019 indregnet busudgifter på 1.421,1 mio. kr. mod 1.415,9 mio. kr. sidste år. Ud af de samlede busudgifter vedrører 12,1 mio. kr. drift for 2. kvartal af ruter, der er omfattet af regionale besparelser. Disse finansieres af midler udover den ordinære byrdefordeling i henhold til bestyrelsens beslutning den 14. december 2018. Finansieringen er fordelt på 7,0 mio. kr. til Region Midtjylland, 4,1 mio. kr. til Trafikselskabet, 0,3 mio. kr. til Syddjurs Kommune og 0,7 mio. kr. til Norddjurs kommune.

Vi har gennemgået processen for indgåelse af nye kontrakter. Vi har herunder påset, at der er etableret kontroller, der sikrer, at der foretages korrekt afregning i henhold til indgåede kontrakter.

Endvidere har vi påset, at der løbende foretages afstemning mellem afregningssystemerne og økonomisystem. Der er p.t. ikke integration mellem systemerne. Overførsel af data mellem systemerne sker manuelt, hvilket principielt indebærer risiko for fejl.

Herudover har vi gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser af afregningerne til vognmænd.

Midttrafik har igangsat et projekt med etablering af integration mellem systemerne. Der arbejdes forsat på projektet. I mellemtiden har Midttrafik implementeret kompenserende kontroller til sikring af korrekt dataoverførsel mellem systemerne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2 Balance

4.2.1 Finansielle anlægsaktiver og tilgodehavende vedrørende Rejsekort A/S

Aktier og ansvarligt lån i Rejsekort & Rejseplan A/S

Det samlede ansvarlige lån til Rejsekort A/S udgør 42,7 mio. kr. pr. 31. december 2019 efter reduktion af lånet med årets tilbagebetaling og rentetilskrivning på netto 9,5 mio. kr.

Rejsekort A/S og Rejseplan A/S er i løbet af året fusioneret med Rejsekort & Rejseplan A/S (tidl. Rejsekort A/S) som det forsættende selskab. Aktierne i Rejsekort & Rejseplan A/S er i regnskabet indregnet på basis af det senest foreliggende godkendte regnskab til den regnskabsmæssige indre værdi på 21,6 mio. kr.

Finansieringsmodellen i Rejsekort A/S, der blev vedtaget i 2015, medfører, at trafikelskaberne afregner til Rejsekort A/S på baggrund af en vægtet fordeling af de enkelte trafikelskabers passagerantal og indtægter. Der er i 2019 afregnet 30,6 mio. kr. mod 30,9 mio. kr. sidste år. Inkl. vedligeholdelse udgør den samlede omkostning 45,7 mio. kr. mod 43,7 mio. kr. sidste år.

Vi har pr. 31. december 2019 afstemt værdien af aktier og ansvarligt lån til underliggende dokumentation.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.2 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender pr. 31. december 2019 udgør 69,5 mio. kr. mod 53,6 mio. kr. ultimo 2018. Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

| mio.kr. | 31/12 2019 | 31/12 2018 |
|---|---------------|---------------|
| "Restance"-konto, acontobidrag kommuner og region | 0,2 | 0,1 |
| "Restance"-konto, kontrolafgifter | 3,3 | 3,0 |
| "Restance"-konto, billetprodukter | 4,0 | 3,4 |
| "Restance"-konto DSB/Arriva | 0,1 | 0,2 |
| Øvrige kortfristede tilgodehavender | 48,0 | 38,3 |
| Periodeafgrænsning | 13,9 | 8,6 |
| | <u>69,5</u> | <u>53,6</u> |

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

Stigning i tilgodehavender kan primært henføres til øgede tilgodehavender hos Statens Uddannelsesstøtte og Trafikstyrelsen, som samlet udgør 13,7 mio. kr. Tilgodehavenderne relaterer sig til støtte og kompensation vedrørende ungdomskort, som var afregnet før skæring sidste år. Derudover relaterer stigningen i tilgodehavende sig til, at Midttrafik i 2019 ikke har overført tilgodehavender fra kontrolafgifter til Aarhus Kommune, jf. nedenfor.

Vi har stikprøvevist påset, at de udestående beløb er indbetalt i efterfølgende periode.

Der er i 2019 ændret administrativ praksis vedrørende tilgodehavender fra kontrolafgifter. Midttrafik skal, i modsætning til tidligere, indregne tilgodehavender fra kontrolafgifter i årsregnskabet indtil disse indbetales eller inddrives ved SKAT. Tidligere har ubetalte kontrolafgifter været afregnet direkte til Aarhus Kommune.

I 2019 er der foretaget hensættelse til tab på tilgodehavende på kontrolafgifter på 4,4 mio. kr. Hensættelsen er beregnet på baggrund af historiske tal for inddrivelse af tilgodehavende vedrørende kontrolafgifter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.3 Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn

Vi har i henhold til revisionsregulativ for Midttrafik foretaget uanmeldt beholdningseftersyn. Beholdningseftersynet blev foretaget 28. november 2019 hos Midttrafik og omfattede likvide beholdninger.

I tilknytning hertil har vi endvidere påset, at der løbende foretages afstemning af bankkonti og beholdningen af værdipapirer.

Gennemgangen gav ikke anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Likviditetsstyring

Der er indgået aftale med Jyske Bank om et likviditetsdepot med tilknyttet REPO-facilitet. Likviditetsdepotet bestående af værdipapirer udgør pr. 31. december 2019 318,3 mio. kr., og der er pr. 31. december 2019 indgået REPO-forretning på 105,0 mio. kr.

Den finansielle politik for Midttrafik er godkendt den 6. februar 2018.

Samlet set er der på likviditetsaftalen i 2019 realiseret et kurstab på 5,7 mio. kr. og nettorenteindtægter på 2,3 mio. kr. Resultatet af likviditetsaftalen byrdefordeles til Midttrafiks bestillere.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti, værdipapirer og REPO-forretninger pr. 31. december 2019. Vi har endvidere påset, at der er etableret en proces, der løbende foretager kontrol med overholdelse af kasse- og regnskabsregulativ.

Ledelsen har over for os oplyst, at Midttrafiks kapitalberedskab i form af blandt andet likvide aktiver og acontobetalingen fra bestillerne vurderes som forsvarligt i forhold til det forventede kapitalbehov for 2020.

4.2.4 Langfristet gæld

Lånerestgælden til KommuneKredit udgør 100,2 mio. kr. pr. 31. december 2019. Årets afdrag udgør 11,6 mio. kr.

Vi har påset, at der foreligger afstemning af lånet til opgørelse fra KommuneKredit.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Afledte finansielle instrumenter

I tilknytning til optagelse af lånet i 2013 er der indgået renteswap med henblik på at konvertere den variable rente til en fast rente i låneperioden. Markedsværdien af renteswap pr. 31. december 2019 er negativ med 6,4 mio. kr. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.2.5 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt pr. 31. december 2019 udgør 318,7 mio. kr. mod 236,2 mio. kr. sidste år.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

| t.kr. | 31/12 2019 | 31/12 2018 |
|--|---------------|---------------|
| Kreditorer | 178,0 | 56,3 |
| Poster i supplementsperiode, netto | -106,7 | 13,6 |
| Hensættelse til Region Midtjylland og Aarhus Kommune | 64,7 | 32,9 |
| REPO - gældspleje | 105,0 | 115,0 |
| Øvrig kortfristet gæld | 77,7 | 18,4 |
| | <u>318,7</u> | <u>236,2</u> |

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

Pr. 31. december 2019 er der via REPO-forretningen fremskaffet likviditet svarende til 105 mio. kr. Beløbet er i henhold til anvendt regnskabspraksis indregnet som kortfristet gæld.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3 Øvrige forhold

4.3.1 Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser fremgår af årsregnskabets noter, hvortil der henvises.

Advokatbreve

Til at sikre fuldstændigheden af Midttrafiks eventualforpligtelser m.v. har vi indhentet advokatbreve fra Midttrafiks advokatforbindelser.

Af advokatforbindelserne er vi blevet oplyst, at Midttrafik er involveret i personalesager samt enkelte klagesager vedrørende vognmænd. Der er ingen nye personalesager i forhold til sidste år. Det er advokatens vurdering, at klagesagerne vedrørende vognmænd ikke vil indebære nogen nævneværdig økonomisk risiko.

Som følge er det heraf ledelsens vurdering, at sagerne ikke får en økonomisk påvirkning på årsregnskabet.

Vores gennemgang af de indhentede advokatbreve har ikke givet anledning til kommentarer.

4.3.2 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Ledelsesberetningen indeholder ledelsens kommentarer m.v. til forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Vi har påset, at bevillingsniveauet for 2019 er godkendt af bestyrelsen.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

4.3.3 It-anvendelse

I forbindelse med vores revision har vi gennemgået udvalgte områder af Midttrafiks it-anvendelse.

Midttrafik har outsourcet en lang række procedurer og kontroller i forbindelse med vedligeholdelse og drift af selskabets it-systemer til serviceleverandører. Det er Midttrafiks eget ansvar at sikre de nødvendige kontroller i forbindelse med systemudvikling, anskaffelse, ændringshåndtering og brugeradministration samt at føre tilsyn med it-sikkerhed og kontroller, der varetages af eksterne leverandører.

Der er indhentet en generel revisorerklæring for 2019 fra serviceleverandøren vedrørende økonomisystemet. Denne generelle revisorerklæring har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik. I henhold til erklæringen skal Midttrafik forestå en række komplementerende kontroller. Midttrafik har etableret de nødvendige komplementerende kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet, men disse er ikke tilstrækkeligt dokumenteret. Vi har derfor valgt ikke at basere vores revision på de generelle it-kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet.

Der er indhentet revisorerklæring for perioden fra 1. december 2018 til 30. november 2019 fra Rejsekort A/S. Revisorerklæringen omfatter processer og interne kontroller for salgstransaktioner og registreringer i rejsekortsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger i relation til Midttrafik.

Der er indhentet revisorerklæring for 2019 fra serviceleverandøren vedrørende behandling af løn. Revisorerklæring omfatter generelle it-kontroller for drift af lønsystemet. Erklæringen har ikke givet anledning til væsentlige bemærkninger eller supplerende oplysninger i relation til Midttrafik.

Midttrafik har endvidere fra serviceleverandøren, som udvikler og drifter Midttrafik App, modtaget en revisorerklæring, jf. pkt. 3.1.1. Gennemgangen af denne revisorerklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Midttrafik har i efteråret 2019 implementeret et nyt system til administration af Ungdomskort i Midttrafik App. Udvikling og drift af systemet er outsourcet til en ekstern leverandør. I forbindelse med revisionen for 2020 vil vi anmode Midttrafik om at indhente en revisionserklæring vedrørende de generelle it-kontroller fra den eksterne leverandør.

Der er etableret procedurer for brugeradministration (oprettelse, nedlæggelse) samt for regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i væsentlige it-systemer, herunder at brugerrettigheder tildeles ud fra et arbejdsbetinget behov. Flere medarbejdere i økonomifunktionen har forsat administratoradgang til økonomisystemet, og dette har givet anledning til en supplerende oplysning, som omtalt i afsnit 1.5. Der arbejdes forsat på et nyt koncept for brugerrettigheder, som vil styrke kontrol af de tildelte brugerrettigheder, herunder bl.a. logning af ændringer til it-systemet udført af brugere med administratorrettigheder. Dette koncept forventes implementeret i foråret 2020.

Integration mellem systemer og dataudtræk

Midttrafik anvender i et vist omfang Excel-regneark som understøttende redskab i en række processer, herunder løbende afstemninger og rapportering. Anvendelse af Excel giver mange manuelle og ressourcerekrævende processer og kontroller med deraf følgende øget risiko for fejl. I forbindelse med løbende opgradering af systemer bør der være fokus på at etablere automatisk integration mellem de enkelte systemer, og at rapportering i videst muligt omfang sker fra direkte dataudtræk og ikke via omfattende overførsler af data til Excel-ark.

Midttrafik er i lighed med tidligere år i proces med øget integration mellem afregningssystemerne og økonomisystemet.

5 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Revisionen af Midttrafik er omfattet af standarder for offentlig revision (SOR), der præciserer god offentlig revisionskik i henhold til rigsrevisorloven og lever op til de internationale accepterede principper for offentlig revision.

Standarderne, der er udarbejdet af Rigsrevisionen og Foreningen af Statsautoriserede Revisorer (FSR), samler kravene til revisor og sikrer, at offentlig revision udføres i henhold til grundlæggende revisionsfaglige principper på en ensartet måde. Standarderne udmønter god offentlig revisionskik og stiller mere præcise krav til finansiel, juridisk-kritisk og forvaltningsrevision.

Vores revisionsopgave i Midttrafik er omfattet af SOR 6 og 7 og vil derfor bestå af:

- ▶ en finansiel revision af regnskabet hvert år
- ▶ et antal juridisk-kritiske revisioner i løbet af en femårig periode
- ▶ et antal forvaltningsrevisioner i løbet af en femårig periode.

Vi udformer konklusioner om de mest betydelige emner inden for forvaltningsrevision og juridisk-kritisk revision inden for de normerede områder i SOR 6 og 7 eller et andet specifikt emne.

5.1 Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2019

I forbindelse med revisionen for 2019 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelse af indkøb
- ▶ Styring af offentlige indkøb.

5.1.1 Gennemførelse af indkøb

Midttrafiks omkostninger til indkøb for 2019 udgør 2.440,3 mio. kr. mod 2.350,1 mio. kr. i 2018.

Revisionen har omfattet gennemgang af processer og interne kontroller primært i forhold til udbud af vognmandskontrakter. Ved revisionen har vi vurderet, om der er kontroller, der sikrer, at indkøbspolitik, lovgrundlag, gældende godkendelsesprocedurer, rapportering til ledelsen m.v. bliver overholdt. Vi har endvidere stikprøvevis efterprøvet grundlag for indgåelse af kontrakter med vognmænd.

Generelt foreligger der procesbeskrivelser. Vi har anbefalet, at disse tillige omfatter beskrivelse af de kontroller der udføres på området.

Gennemgangen har ikke givet anledning til væsentlige kommentarer.

5.1.2 Mål- og resultatstyring

Ved udførelse af revisionen har vi foretaget en løbende vurdering af, om udførelsen af ledelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

Vi har ved revisionen overordnet påset, om Midttrafiks rapporteringssystemer, forretningsgange og interne kontroller fungerer forsvarligt med henblik på, at der ved forvaltningen er foretaget skyldigt økonomisk hensyn i bred forstand. Vi har vurderet om bevillinger, indkøbspolitikken, anvendelse af standardkontrakter, godkendelsesprocedurer m.v. understøtter sparsommelighed.

Vi er ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at Midttrafik ikke har haft en tilfredsstillende styring af indkøb, der understøtter sparsommelighed.

5.2 Generelle områder for forvaltningsrevision

Vi har desuden udvalgt følgende områder i 2019 til gennemgang:

- ▶ Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- ▶ Overholdelse af modtagne bevillinger.

Vi har påset, at der er etableret hensigtsmæssige forretningsgange og interne kontroller for registrering af omkostninger samt den efterfølgende udbetaling heraf. Vi har endvidere stikprøvevis udvalgt poster til gennemgang.

Vi har herudover gennemgået de af ledelsen udarbejdede analyser vedrørende udvikling i omkostninger i forhold til budget og sidste år.

Sammenfatning juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Revisionen af ovennævnte områder har ikke givet anledning til at rapportere væsentlige kritiske bemærkninger.

6 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.

7 Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje

Som led i revisionen af Midttrafiks årsregnskab for 2019 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Det interne regnskab udviser følgende hovedtal:

| t.kr | 2019 | 2018 |
|----------------|---------|---------|
| Årets resultat | 7.482 | 8.986 |
| Aktiver | 361.460 | 352.816 |
| Egenkapital | 119.443 | 111.961 |

7.1 Konklusion på den udførte revision

Vi har ikke identificeret centrale forhold, som har særlig betydning for revisionen, og som skal anføres i vores revisionspåtegning i Midttrafik.

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger eller supplerende oplysninger.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje.

7.1.1 Indregning af indtægter og rabatter

Årets indtægter fra busdrift udgør 427,3 mio. kr. mod 432,4 mio. kr. sidste år.

De positive resultater fra restproduktionen neutraliseres ved udbetaling af rabat. Der er i 2019 indregnet 25,4 mio. kr. som rabat til udbetaling i 2020. Rabatten er beregnet under forudsætning af, at der i restproduktionen skal forblive et budgetværn på 24 mio. kr., som besluttet på driftsrådsmøde.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

7.2 Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Vores revisionsopgave i Busselskabet Aarhus Sporveje er i lighed med Midttrafik omfattet af juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision.

I forbindelse med revisionen for 2019 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelse af indkøb
- ▶ Styring af offentlige indkøb.

7.2.1 Gennemførelse af indkøb

Vi har i forbindelse med revisionen gennemgået Busselskabet Aarhus Sporvejes processer for gennemførelse af indkøb. Dette har blandt andet omfattet en gennemgang af selskabets procedurer for sikring af, at alle indkøb over tærskelværdierne er omfattet af udbud, samt procedurerne for godkendelse af indkøb.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

7.2.2 Styring af offentlige indkøb

Vores gennemgang af processer for området har blandt andet omfattet en vurdering af, hvorvidt de etablerede procedurer understøtter sparsommelighed, samt om de etablerede procedurer sikrer korrekt godkendelse af hvert enkelt indkøb.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

Sammenfatning juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Revisionen af ovennævnte områder har ikke givet anledning til at rapportere væsentlige kritiske bemærkninger.

8 Øvrige forhold

8.1 Direktionens regnskabserklæring

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

Den modtagne regnskabserklæring har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

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 vores revision har vi ikke konstateret ikke korrigeret fejlinformation.

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 Midttrafik.

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.

Som det fremgår af ledelsesberetningen, har udbruddet af Covid-19 pandemien fra marts 2020 fået en betydelig effekt på Midttrafiks passagerindtægter, øgede udgifter til rengøring af busser og biler, faldende indtægter fra kontrolafgifter og fald i antal kørte ture i Flextrafik. Ledelsen har på tidspunktet for

regnskabsaflæggelsen opgjort effekten til 420 mio. kr., og Midttrafiks bestyrelse har godkendt en tillægsbevilling til det vedtagne budget for 2020. Beløbet er estimeret på en række skøn og kan derfor blive korrigeret yderligere, da det vil afhænge af varigheden og omfanget af virusudbruddet.

Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter dens opfattelse ikke er indtruffet andre 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 2019, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

9 Afsluttende oplysninger m.v.

9.1 Andre ydelser end revision

Udover den lovpligtige revision har vi efter anmodning udført følgende opgaver siden vores beretning nr. 17 af 16. maj 2019:

- ▶ Rådgivning vedrørende regnskabsmæssige forhold
- ▶ Rådgivning vedrørende momsmæssige forhold
- ▶ Test af kontroller i it-system
- ▶ Afgivelse af erklæringer med sikkerhed.

Sikkerhedsforanstaltninger

Forinden accept af ovennævnte opgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

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

9.2 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven og etiske regler for revisorer skal vi oplyse,

at vi opfylder de i lovgivningen indeholdte uafhængighedsbestemmelser

at vi har modtaget alle de oplysninger, der er anmodet om.

Aarhus, den 18. maj 2020
ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab

Jes Lauritzen
statsaut. revisor

Lis Andersen
statsaut. revisor

Siderne 241-258 er fremlagt på mødet den 18. maj 2020.

I bestyrelsen:

Claus Wistoft
formand

Hans Okholm
næstformand

Claus Kjeldsen
2. næstformand

Ango Winther

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Simon V. Nielsen

Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet

Herunder har vi redegjort for omfanget, metoden og tidsplanen for revisionen af de enkelte poster i årsregnskabet.

| Regnskabspost | Væsentlig risiko | Revisionsstrategi | Tidsplan | Ændring i forhold til sidste år |
|--|------------------|---|------------------------------------|---------------------------------|
| Resultatopgørelse og byrdefordeling | | | | |
| Busindtægter | Ja | Substansrevision kombineret med dataanalyse | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen |
| Busudgifter | Nej | Systemrevision | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen |
| Flextrafik indtægter og udgifter | Ja | Substansrevision | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen |
| Indtægter og udgifter fra Letbanedrift og buserstatningskørsel | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Indtægter og udgifter fra togdrift samt investeringer | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Indtægter og udgifter vedrørende kontrolafgifter | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Renter og øvrige indtægter og udgifter | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Lønoms-kostninger i Trafik-selskabet | Nej | Systemrevision | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen |
| Øvrige omkostninger i trafik-selskabet | Nej | Systemrevision | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen |
| Udgifter til investeringen i Rejsekortet | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Byrdefordelingen | Ja | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Balance | | | | |
| Immaterielle og materielle anlægsaktiver | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Finansielle anlægsaktiver | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Langfristede tilgodehavender | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Kortfristede tilgodehavender | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |

| Regnskabspost | Væsentlig risiko | Revisionsstrategi | Tidsplan | Ændring i forhold til sidste år |
|---|------------------|-------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Likvide aktiver | Nej | Substansrevision | I årets løb og ved årsafslutningen | Ingen |
| Egenkapital | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Hensættelse til tjenestemandspensioner | Ja | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Langfristet gæld | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |
| Kortfristet gæld og øvrige hensatte forpligtelser | Nej | Substansrevision | Ved årsafslutningen | Ingen |

Bilagssamling til regnskab 2019

Byrdefordelingen i regnskab 2019

Godkendt på bestyrelsesmødet 18. maj 2020

CVR nummer: 29943176

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Ledelsespåtegning | 3 |
| Midttrafiks Byrdefordeling | 4 |
| Busudgifter | 13 |
| Bus-IT og øvrige | 13 |
| Busindtægter | 14 |
| Regionalt tilskud | 14 |
| Handicapkørsel | 15 |
| Flexture | 15 |
| Flexbus | 16 |
| Kommunal kørsel | 17 |
| Togdrift | 17 |
| Trafikselskabet | 18 |
| Billetkontrol | 19 |
| Letbanedrift | 19 |
| Letbanesekretariat | 19 |
| Rejsekort | 20 |
| Tjenestemandspensioner | 21 |
| Finanspolitik | 22 |
| Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2019 | 23 |

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2019.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i det udgiftsbaserede resultat, og specifikke balanceposter samt afdrag på lån fordeles mellem kommuner og region. Byrdefordelingen er foretaget efter de principper der er ligger til grund for Budget 2019, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 15. marts 2019. Byrdefordelingen er godkendt på repræsentantskabsmødet den 2. november 2018.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2019.

Aarhus den 18. maj 2020

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Bestyrelsen:

Claus Wistoft
Formand

Hans Okholm
Næstformand

Claus Kjeldsen
2. næstformand

Ango Winther

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Simon V. Nielsen

Midttrafiks Byrdefordeling

Regnskabsnotatet består af en række oversigtstabeller for bestillerne for hvert forretningsområde. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2019, der er godkendt af bestyrelsen på mødet 15. marts 2019.

| Midttrafik byrdefordeling - Regnskab 2019 | | | | |
|---|---|------------------|------------------|----------------|
| Beløb i 1.000 kr. | | | | |
| Alle bestillere | | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference |
| Busdrift | | | | |
| | Kørselsudgifter | 1.406.814 | 1.391.005 | -15.809 |
| | Flexbus* | 4.210 | 3.413 | -797 |
| | Bus IT og øvrige udgifter | 19.242 | 21.986 | 2.744 |
| | Rejsekort - busser | 52.079 | 50.288 | -1.791 |
| | Indtægter | -710.831 | -685.511 | 25.320 |
| | Regionalt tilskud | 0 | 0 | 0 |
| | Kompensation til vognmænd | 10.000 | 4.700 | -5.300 |
| | I alt | 781.514 | 785.880 | 4.366 |
| Flextrafik | | | | |
| | Handicapkørsel | 36.683 | 39.559 | 2.876 |
| | Flexure* | 12.920 | 13.498 | 578 |
| | Kommunal kørsel* | 184.124 | 168.587 | -15.537 |
| | I alt | 233.727 | 221.644 | -12.083 |
| Flextrafik udvikling | | | | |
| | Ny Optimeringsplatform i Flextrafik | 0 | 75 | 75 |
| Letbane | | | | |
| | Buserstatningskørsel | 0 | 6.681 | 6.681 |
| | Letbanedrift | 180.600 | 191.152 | 10.552 |
| | Rejsekort - Letbanen | 6.036 | 5.038 | -998 |
| | Letbanesekretariatet | 1.016 | 1.016 | 0 |
| | I alt | 187.652 | 203.888 | 16.236 |
| Togdrift | | | | |
| | Togdrift | 20.212 | 20.971 | 759 |
| Administration | | | | |
| | Trafikselskabet inkl. administration vedr. Handicapkørsel | 119.312 | 119.312 | 0 |
| | Billetkontrol | 1.782 | 3.302 | 1.520 |
| | Tjenestemandspensioner | 1.800 | 1.777 | -23 |
| | Tab på debitorer | 0 | 4.400 | 4.400 |
| | Finansielle indtægter/udgifter | 0 | 3.444 | 3.444 |
| Byrdefordeling - Midttrafik | | | | |
| | I alt til byrdefordeling for Midttrafiks ejerkreds | 1.345.999 | 1.364.693 | 18.694 |
| Øvrige områder | | | | |
| | Flexkørsel - Øvrige | 288.611 | 285.706 | -2.905 |
| Midttrafik byrdefordeling i alt | | | | |
| | I alt | 1.634.610 | 1.650.400 | 15.789 |
| Finansiering | | | | |
| | Finansiering 2019 | | -1.628.576 | |
| | Afregning 2021* | | 21.824 | |

* Der er lavet en række tillægsbevillinger, som har ændret budgettet for Flexbus, Flexur og Kommunal kørsel for udvalgte kommuner. Se bilag 3 for mere information.

Den endelige afregning

Ovenstående tabel viser den samlede byrdefordeling og tilhørende finansiering fra Midttrafiks ejere i 2019.

Midttrafik har i 2019 i alt byrdefordelt nettoudgifter til ejerne for 1.364,7 mio. kr., og medregnet øvrige driftsudgifter er Midttrafiks samlede nettoudgifter i 2019 på 1.650,4 mio. kr. Ejere og øvrige bestillere har i 2019 indbetalt 1.628,6 mio. kr. til Midttrafik. Ejerne har derfor samlet en gæld til Midttrafik på 21,8 mio. kr. Dette udestående afregnes primo 2021, jf. bestyrelsens beslutning om efterregulering af byrdefordelingen.

Regnskab 2019 – Alle bestillere

Nedenfor er der et kort overblik over regnskab 2019 for alle bestillere. Efterfølgende følger overordnede forklaringer for hver bestiller.

Byrdefordeling bestillere i overblik - Regnskab 2019

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|---|----------------------|----------------------|-------------------|------------------------------|------------------------|
| Favrskov | 23.284.000 | 24.324.359 | 1.040.359 | 115.554 | 924.805 |
| Hedensted | 5.809.500 | 5.939.899 | 130.399 | 43.290 | 87.109 |
| Herning | 41.317.000 | 44.006.231 | 2.689.231 | 384.987 | 2.304.244 |
| Holstebro | 27.087.000 | 27.542.493 | 455.493 | 250.591 | 204.901 |
| Horsens | 43.552.500 | 44.300.978 | 748.478 | 405.074 | 343.404 |
| Ikast-Brande | 15.834.500 | 15.898.155 | 63.655 | 107.986 | -44.331 |
| Lemvig | 9.829.000 | 9.876.466 | 47.466 | 62.745 | -15.279 |
| Norddjurs | 23.695.000 | 22.258.640 | -1.436.360 | 143.263 | -1.579.623 |
| Odder | 7.965.375 | 7.882.042 | -83.333 | 54.060 | -137.393 |
| Randers | 77.740.000 | 78.555.658 | 815.658 | 725.536 | 90.122 |
| Ringkøbing-Skjern | 25.874.000 | 26.106.263 | 232.263 | 206.629 | 25.634 |
| Silkeborg | 43.455.000 | 46.561.784 | 3.106.784 | -41.893 | 3.148.677 |
| Skanderborg | 26.488.000 | 27.198.282 | 710.282 | 210.128 | 500.155 |
| Skive | 32.869.101 | 33.946.123 | 1.077.022 | 244.410 | 832.612 |
| Struer | 5.017.500 | 5.295.979 | 278.479 | 40.304 | 238.176 |
| Syddjurs | 18.934.500 | 19.711.157 | 776.657 | 142.461 | 634.197 |
| Viborg | 36.799.000 | 38.500.951 | 1.701.951 | 383.323 | 1.318.628 |
| Aarhus | 330.165.000 | 331.495.777 | 1.330.777 | 3.538.524 | -2.207.747 |
| Region Midtjylland | 538.077.500 | 542.968.105 | 4.890.605 | 3.710.004 | 1.180.601 |
| Øvrige | 300.817.000 | 298.030.187 | -2.786.813 | - | -2.786.813 |
| Midttrafiks byrdefordeling i alt | 1.634.610.476 | 1.650.399.532 | 15.789.056 | 10.726.976 | 5.062.080 |

Regnskab 2019 – Favrskov Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Favrskov | 23.284.000 | 24.324.359 | 1.040.359 | 115.554 | 924.805 |

Der er et merforbrug på 1,0 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere udgifter til kommunal kørsel som følge af flere specialkørsler med børn. Dette modsvares kun delvist af mindreudgifter til busdrift som følge af lavere kørselsomfang end budgetteret.

Regnskab 2019 – Hedensted Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Hedensted | 5.809.500 | 5.939.899 | 130.399 | 43.290 | 87.109 |

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere udgifter til handicapkørsel og Flextur grundet flere kørture samt faldende busindtægter på grund af faldende takst på skolekort. Dette modsvares kun delvist af lavere kørselsudgifter til busdrift, da kørselsomfanget er mindre end forventet.

Regnskab 2019 – Herning Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Herning | 41.317.000 | 44.006.231 | 2.689.231 | 384.987 | 2.304.244 |

Der er et merforbrug på 2,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere kørselsudgifter til busdrift som følge af nyt busnet samt overtagelse af Region Midtjyllands ruter. Desuden er der højere udgifter til bus-IT grundet køb og installation af tælleudstyr samt lavere indtægter fra skolekort og bus-tog-omstigere.

Regnskab 2019 – Holstebro Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Holstebro | 27.087.000 | 27.542.493 | 455.493 | 250.591 | 204.901 |

Der er et merforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019. Det skyldes hovedsageligt lavere indtægter fra skolekort og bus-tog-omstigere.

Regnskab 2019 – Horsens Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Horsens | 43.552.500 | 44.300.978 | 748.478 | 405.074 | 343.404 |

Der er et merforbrug på 0,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt lavere indtægter fra skolekort og bus-tog-omstigere. Desuden er der højere udgifter til bus-IT til køb og installation af tælleudstyr samt merforbrug på handicapkørsel da der er kørt flere ture end forventet. Der er et mindreforbrug på henholdsvis buskørsel og på kommunal kørsel grundet reduceret kørselsomfang.

Regnskab 2019 – Ikast-Brande Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|--------------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Ikast-Brande | 15.834.500 | 15.898.155 | 63.655 | 107.986 | -44.331 |

De er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere udgifter til handicapkørsel grundet flere kørte ture samt en højere gennemsnitspris end forventet. Omvendt er der et mindreforbrug på busdriften, idet der er reduceret i kørselsomfanget for den lokale kørsel sammenlignet med budgettet.

Regnskab 2019 – Lemvig Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Lemvig | 9.829.000 | 9.876.466 | 47.466 | 62.745 | -15.279 |

De samlede udgifter svarer til det godkendte budget for 2019.

Regnskab 2019 – Norddjurs Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Norddjurs | 23.695.000 | 22.258.640 | -1.436.360 | 143.263 | -1.579.623 |

Der er et mindreforbrug på 1,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt lavere kørselsudgifter til busdrift som følge af halvering af by-buskørslen. Desuden er der lavere udgifter til Flextur, grundet færre ture og en lavere gennemsnitspris pr. tur end forventet, samt lavere udgifter til kommunal kørsel på grund af færre kørsler end ventet.

Regnskab 2019 – Odder Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Odder | 7.965.375 | 7.882.042 | -83.333 | 54.060 | -137.393 |

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt lavere udgifter til handicapkørsel, grundet færre ture og en lavere gennemsnitspris pr. tur end forventet, samt lavere udgifter til Flexbus på grund af færre ture. Dette modsvares kun delvist af lavere indtægter fra skolekort.

Regnskab 2019 – Randers Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Randers | 77.740.000 | 78.555.658 | 815.658 | 725.536 | 90.122 |

Der er et merforbrug på 0,8 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt lavere indtægter fra skolekort og bus-tog-omstigere. Desuden er der højere udgifter til handicapkørsel grundet flere kørte ture end forventet.

Dette modsvarer kun delvist af lavere udgifter til kommunal kørsel grundet færre kørsler med brækket ben og lægekørsel. Desuden er der lavere udgifter til bus-IT og øvrige udgifter som følge af lavere driftsudgifter til Randers Rutebilstation.

Regnskab 2019 – Ringkøbing-Skjern Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-------------------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Ringkøbing-Skjern | 25.874.000 | 26.106.263 | 232.263 | 206.629 | 25.634 |

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det er højere udgifter til Flextur samt handicapkørsel på grund af flere kørte ture end forventet. Desuden er der højere udgifter til busdrift som følge af indeksstigninger, hvilket dog mere end modsvarer af lavere kørselsudgifter grundet et mindre kørselsomfang end forventet.

Regnskab 2019 – Silkeborg Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Silkeborg | 43.455.000 | 46.561.784 | 3.106.784 | -41.893 | 3.148.677 |

Der er et merforbrug på 3,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt lavere indtægter fra skolekort. Desuden er der højere kørselsudgifter til busdrift, da der har været et højere kørselsomfang end forventet samt højere udgifter til bus-IT og rejsekort grundet køb og installation af tælleudstyr til lokalrutebusser hhv. realtids- og rejsekortudstyr til rabatrutebusser. Af merforbruget på busdrift er 1,4 mio. kr. aftalt og afregnet med kommunens administration. Endvidere er der merudgifter til Flextrafik som følge af flere kørte ture på handicapkørsel og Flextur.

Regnskab 2019 – Skanderborg Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-------------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Skanderborg | 26.488.000 | 27.198.282 | 710.282 | 210.128 | 500.155 |

Der er et merforbrug på 0,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt merudgifter til Flextrafik, hvor der er flere kørte ture end forventet til handicapkørsel og Flextur, som kun delvist modsvarer af færre kørte ture på Flexbus

og kommunal kørsel. Desuden er der lavere busindtægter fra skolekort og bus-tog-omstiger.

Regnskab 2019 – Skive Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Skive | 32.869.101 | 33.946.123 | 1.077.022 | 244.410 | 832.612 |

Der er et merforbrug på 1,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere udgifter til busdrift, hvor der er lavere indtægter fra skolekort og bus-tog-omstiger, mens der er højere kørselsudgifter grundet øget lokalkørsel.

Regnskab 2019 – Struer Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Struer | 5.017.500 | 5.295.979 | 278.479 | 40.304 | 238.176 |

Der er et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere udgifter til Flextrafik, hvor der er flere kørte ture på handicapkørsel og Flextur end forventet.

Regnskab 2019 – Syddjurs Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Syddjurs | 18.934.500 | 19.711.157 | 776.657 | 142.461 | 634.197 |

Der er et merforbrug på 0,8 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere udgifter til busdrift som følge af lavere indtægter fra skolekort, mens der er højere kørselsudgifter grundet øget lokalkørsel. Desuden er der højere udgifter på handicapkørsel grundet flere kørte ture, der kun delvist modsvares af lavere udgifter til kommunal kørsel grundet færre kørte ture.

Regnskab 2019 – Viborg Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Viborg | 36.799.000 | 38.500.951 | 1.701.951 | 383.323 | 1.318.628 |

Der er et merforbrug på 1,7 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Det skyldes hovedsageligt højere udgifter til busdrift, hvor der er lavere indtægter fra skolekort og bus-tog-omstiger, mens der er højere kørselsudgifter grundet øget kørsel som følge af omlægning af busnettet. Dette modsvares kun delvist af lavere udgifter til bus-IT og øvrige udgifter da der er lavere driftsudgifter i Midttrafik og på Viborg Rutebilstation samt lavere driftsudgifter til rejsekort.

Desuden er der højere udgifter til Flextrafik som følge af højere udgifter til handicapkørsel grundet flere kørte ture. Dette modsvares kun delvist af lavere udgifter til Flexbus grundet færre kørte ture.

Regnskab 2019 – Aarhus Kommune

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|-----------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Aarhus | 330.165.000 | 331.495.777 | 1.330.777 | 3.538.524 | -2.207.747 |

Der er et merforbrug på 1,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Der er højere udgifter til letbanedrift og billetkontrol, samt ikke-budgetterede udgifter til indregning af tab på debitorer. Omvendt er der lavere udgifter til busdrift.

For letbanedrift skyldes merforbruget primært manglende indtægter grundet forsinket opstart med kørsel på strækningen til Grenaa. For billetkontrollen har der været lavere indtægter fra kontrolafgifter, men der er indregnet et ikke-budgetteret tab på debitorer vedrørende ubetalte kontrolafgifter.

For busdriften skyldes mindreforbruget primært rabat vedr. ikke-udbudt kørsel fra Busselskabet Aarhus Sporveje.

Desuden er der mindreudgifter på bus-IT og rejsekort til busser, bl.a. grundet lavere udgifter til flytning af udstyr i busser, samt lavere abonnementsbetaling og lavere kunderelaterede udgifter under rejsekort.

Dette modsvares kun delvist af lavere indtægter fra skolekort, bus-tog-omstigere og lavere indtægter som konsekvens af indtægtsdelingsmodellen samt højere udgifter til busdrift grundet erstatningskørsel frem til letbanedrift og øget bybuskørsel.

Regnskab 2019 – Region Midtjylland

| Bestiller | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Heraf difference sfa. indeks | Heraf øvrig difference |
|--------------------|-------------|---------------|------------|------------------------------|------------------------|
| Region Midtjylland | 538.077.500 | 542.968.105 | 4.890.605 | 3.710.004 | 1.180.601 |

Der er et merforbrug på 4,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2019.

Der er højere udgifter til busdriften, Letbanen og buserstatningskørslen, mens der er lavere udgifter til siddende patientbefordring.

For busdriften skyldes merforbruget primært lavere indtægter fra skolekort, bus-tog-omstigere og lavere indtægter som konsekvens af indtægtsdelingsmodellen samt højere udgifter til bus-IT grundet køb og installation af udstyr. Dette modsvares kun delvist af lavere kompensation til vognmænd end forventet som følge af Region Midtjyllands besparelser.

For Letbanen skyldes merforbruget primært manglende indtægter på grund af forsinket opstart med kørsel på strækningen til Grenaa. Derudover er der udgifter til buserstatningskørsel, som ikke var budgetteret.

For siddende patientbefordring skyldes mindreforbruget færre kørte ture end forventet.

Bestillerfordelt byrdefordeling

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks samlede aktivitet i 2019:

| Midttrafik byrdefordeling bestillerfordelt | | | |
|---|----------------------|----------------------|-------------------|
| | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference |
| Favrskov | 23.284.000 | 24.324.359 | 1.040.359 |
| Hedensted | 5.809.500 | 5.939.899 | 130.399 |
| Herning | 41.317.000 | 44.006.231 | 2.689.231 |
| Holstebro | 27.087.000 | 27.542.493 | 455.493 |
| Horsens | 43.552.500 | 44.300.978 | 748.478 |
| Ikast-Brande | 15.834.500 | 15.898.155 | 63.655 |
| Lemvig | 9.829.000 | 9.876.466 | 47.466 |
| Norddjurs | 23.695.000 | 22.258.640 | -1.436.360 |
| Odder | 7.965.375 | 7.882.042 | -83.333 |
| Randers | 77.740.000 | 78.555.658 | 815.658 |
| Ringkøbing-Skjern | 25.874.000 | 26.106.263 | 232.263 |
| Silkeborg | 43.455.000 | 46.561.784 | 3.106.784 |
| Skanderborg | 26.488.000 | 27.198.282 | 710.282 |
| Skive | 32.869.101 | 33.946.123 | 1.077.022 |
| Struer | 5.017.500 | 5.295.979 | 278.479 |
| Syddjurs | 18.934.500 | 19.711.157 | 776.657 |
| Viborg | 36.799.000 | 38.500.951 | 1.701.951 |
| Aarhus | 330.165.000 | 331.495.777 | 1.330.777 |
| Region Midtjylland | 538.077.500 | 542.968.105 | 4.890.605 |
| Kørselsudgifter vedr. regionale besparelse | 12.100.000 | 12.100.000 | 0 |
| I alt vedr. Midttrafiks ejerkreds | 1.345.893.476 | 1.364.469.344 | 18.575.868 |
| Movia | 0 | 105.111 | 105.111 |
| Sydtrafik | 304.000 | 327.045 | 23.045 |
| NT | 300.000 | 149.466 | -150.534 |
| FynBus | 349.000 | 249.431 | -99.569 |
| BAT | 0 | 0 | 0 |
| Samsø | 27.000 | 47.183 | 20.183 |
| Midttrafik | 101.000 | 101.000 | 0 |
| I alt vedr. øvrige | 1.081.000 | 979.236 | -121.947 |
| Total Midttrafik | 1.346.974.476 | 1.365.448.581 | 18.453.921 |
| Afregning med Sydtrafik og FynBus* | 287.636.000 | 284.950.951 | -2.685.049 |
| I alt byrdefordeling for Midttrafik | 1.634.610.476 | 1.650.399.532 | 15.789.056 |

* Er ikke indregnet i Midttrafiks budget

Bestillerfordelt byrdefordeling per driftsområde

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen for de forskellige driftsområder:

Tabel 1: Midttrafik - Regnskab 2019

| Bestillere | Busdrift | Handicapkørsel | Flextur | Flexbus | Kommunal Kørsel | Buserstatningskørsel | Togdrift | Letbanedrift |
|---|--------------------|-------------------|-------------------|------------------|--------------------|----------------------|-------------------|--------------------|
| Favrskov | 13.455.834 | 1.178.218 | 959.350 | 37.478 | 7.372.899 | | | |
| Hedensted | 1.925.551 | 1.201.586 | 1.555.313 | 323.080 | 0 | | | |
| Herning | 36.911.273 | 2.062.958 | 0 | 31.729 | 0 | | | |
| Holstebro | 21.753.963 | 1.316.178 | 264.775 | 171.943 | 1.060.902 | | | |
| Horsens | 32.384.398 | 2.505.366 | 614.546 | 534.809 | 2.457.664 | | | |
| Ikast-Brande | 13.531.164 | 948.485 | 196.930 | 0 | 0 | | | |
| Lemvig | 7.990.509 | 549.731 | 718.219 | 24.403 | 152.097 | | | |
| Norddjurs | 15.664.112 | 743.266 | 1.093.778 | 311.913 | 3.077.439 | | | |
| Odder | 5.600.658 | 811.254 | 145.415 | 280.765 | 0 | | | |
| Randers | 62.986.536 | 3.289.166 | 413.486 | 0 | 2.005.706 | | | |
| Ringkøbing-Skjern | 20.136.300 | 1.551.156 | 1.889.819 | 20.205 | 0 | | | |
| Silkeborg | 33.451.548 | 2.555.118 | 691.880 | 165.222 | 2.213.898 | | | |
| Skanderborg | 21.207.578 | 1.283.287 | 1.756.952 | 723.934 | 24.228 | | | |
| Skive | 19.611.675 | 1.420.988 | 104.092 | 118.592 | 9.371.346 | | | |
| Struer | 3.723.226 | 645.812 | 162.162 | 0 | 0 | | | |
| Syddjurs | 13.318.508 | 888.167 | 1.895.414 | 0 | 2.006.987 | | | |
| Viborg | 28.987.280 | 2.745.430 | 194.738 | 334.318 | 0 | | | |
| Aarhus | 165.829.352 | 13.741.900 | 841.293 | 95.367 | 4.318.666 | | | 80.011.023 |
| Region Midtjylland | 201.609.493 | 0 | 0 | 239.186 | 134.525.039 | 6.681.300 | 20.971.073 | 111.141.023 |
| Kørselsudgifter vedr. regionale besp | 12.100.000 | | | | | | | |
| I alt vedr. Midttrafiks bestillere | 732.178.958 | 39.438.068 | 13.498.162 | 3.412.945 | 168.586.871 | 6.681.300 | 20.971.073 | 191.152.046 |
| Kørsel Sydtrafik og FynBus | | | | | | | | |
| Movia | | 105.111 | | | | | | |
| Sydtrafik | | | | | 327.045 | | | |
| NT | | | | | 149.466 | | | |
| FynBus | | | | | 249.431 | | | |
| BAT | | | | | | | | |
| Samsø | | 15.717 | | | 29.455 | | | |
| Midttrafik | | | 0 | | | | | |
| I alt vedr. øvrige | 0 | 120.828 | 0 | 0 | 755.397 | 0 | 0 | 0 |
| I alt byrdefordelt | 732.178.958 | 39.558.895 | 13.498.162 | 3.412.945 | 169.342.269 | 6.681.300 | 20.971.073 | 191.152.046 |
| Afregning med Sydtrafik og FynBus | | | | | 284.950.951 | | | |
| Total Midttrafik | 732.178.958 | 39.558.895 | 13.498.162 | 3.412.945 | 454.293.220 | 6.681.300 | 20.971.073 | 191.152.046 |

| Bestillere | NOP | Trafikskabet | Billetkontrol | Letbane-sekretariatet | Rejsekort | Tjenestemandspensioner | Finanspolitik | I alt |
|---|---------------|--------------------|------------------|-----------------------|-------------------|------------------------|------------------|----------------------|
| Favrskov | 1.905 | 1.103.000 | 390 | 41.000 | 120.231 | 5.925 | 48.130 | 24.324.359 |
| Hedensted | 1.773 | 703.000 | 0 | 0 | 212.650 | 4.937 | 12.009 | 5.939.899 |
| Herning | 730 | 3.758.000 | 26.714 | 0 | 1.078.072 | 51.347 | 85.406 | 44.006.231 |
| Holstebro | 1.404 | 2.311.000 | 17.199 | 0 | 557.539 | 31.598 | 55.991 | 27.542.493 |
| Horsens | 3.377 | 4.641.000 | 30.447 | 0 | 983.061 | 56.285 | 90.027 | 44.300.978 |
| Ikast-Brande | 562 | 1.154.000 | 0 | 0 | 25.396 | 8.887 | 32.731 | 15.898.155 |
| Lemvig | 586 | 408.000 | 0 | 0 | 9.006 | 3.950 | 19.966 | 9.876.466 |
| Norddjurs | 3.440 | 1.133.000 | 4.123 | 41.000 | 132.653 | 4.937 | 48.980 | 22.258.640 |
| Odder | 866 | 876.000 | 3.245 | 41.000 | 104.955 | 987 | 16.896 | 7.882.042 |
| Randers | 2.535 | 7.101.000 | 50.501 | 41.000 | 2.404.396 | 100.720 | 160.612 | 78.555.658 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.524 | 1.915.000 | 98 | 0 | 515.055 | 23.699 | 53.407 | 26.106.263 |
| Silkeborg | 2.960 | 5.349.000 | 237.163 | 41.000 | 1.681.662 | 76.034 | 96.299 | 46.561.784 |
| Skanderborg | 1.965 | 1.628.000 | 8.539 | 41.000 | 453.101 | 14.812 | 54.885 | 27.198.282 |
| Skive | 2.213 | 2.425.000 | 14.931 | 0 | 767.368 | 41.473 | 68.445 | 33.946.123 |
| Struer | 321 | 639.000 | 488 | 0 | 105.712 | 8.887 | 10.372 | 5.295.979 |
| Syddjurs | 2.487 | 1.197.000 | 976 | 41.000 | 308.828 | 12.837 | 38.953 | 19.711.157 |
| Viborg | 1.388 | 4.608.000 | 28.690 | 0 | 1.452.956 | 72.084 | 76.067 | 38.500.951 |
| Aarhus | 9.201 | 38.004.000 | 5.945.078 | 223.000 | 21.116.650 | 527.299 | 832.949 | 331.495.777 |
| Region Midtjylland | 36.202 | 40.357.000 | 1.333.540 | 405.000 | 23.296.982 | 730.714 | 1.641.553 | 542.968.105 |
| I alt vedr. Midttrafiks bestillere | 75.437 | 119.310.000 | 7.702.121 | 915.000 | 55.326.272 | 1.777.412 | 3.443.677 | 1.364.469.344 |
| Kørsel Sydtrafik og FynBus | | | | | | | | 0 |
| Movia | | | | | | | | 105.111 |
| Sydtrafik | | | | | | | | 327.045 |
| NT | | | | | | | | 149.466 |
| FynBus | | | | | | | | 249.431 |
| BAT | | | | | | | | 0 |
| Samsø | 11 | 2.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 878.236 |
| Midttrafik | | | | 101.000 | | | | 101.000 |
| I alt vedr. øvrige | 11 | 2.000 | 0 | 101.000 | 0 | 0 | 0 | 979.236 |
| Total Midttrafik | 75.448 | 119.312.000 | 7.702.121 | 1.016.000 | 55.326.272 | 1.777.412 | 3.443.677 | 1.650.399.532 |

Busudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af kørselsudgifter:

Kørselsudgifter - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|---|----------------------|----------------------|--------------------|-------------------|
| Favrskov | 15.038.000 | 14.738.578 | -299.422 | -2,0% |
| Hedensted | 5.896.000 | 5.521.855 | -374.145 | -6,3% |
| Herning | 47.997.000 | 50.096.033 | 2.099.033 | 4,4% |
| Holstebro | 27.970.000 | 28.067.976 | 97.976 | 0,4% |
| Horsens | 51.991.000 | 51.669.400 | -321.600 | -0,6% |
| Ikast-Brande | 13.916.000 | 13.771.764 | -144.236 | -1,0% |
| Lemvig | 7.880.000 | 7.990.509 | 110.509 | 1,4% |
| Norddjurs | 18.930.000 | 18.266.033 | -663.967 | -3,5% |
| Odder | 6.920.000 | 6.895.614 | -24.386 | -0,4% |
| Randers | 92.612.000 | 92.543.671 | -68.329 | -0,1% |
| Ringkøbing-Skjern | 26.667.000 | 26.356.667 | -310.333 | -1,2% |
| Silkeborg | 55.546.000 | 55.828.795 | 282.795 | 0,5% |
| Skanderborg | 26.758.000 | 26.802.967 | 44.967 | 0,2% |
| Skive | 27.928.000 | 28.464.159 | 536.159 | 1,9% |
| Struer | 5.056.000 | 5.140.945 | 84.945 | 1,7% |
| Syddjurs | 17.783.000 | 18.170.645 | 387.645 | 2,2% |
| Viborg | 47.926.000 | 48.895.002 | 969.002 | 2,0% |
| Aarhus | 446.859.000 | 428.299.891 | -18.559.109 | -4,2% |
| Region Midtjylland | 451.041.000 | 451.384.123 | 343.123 | 0,1% |
| Kørselsudgifter vedr. regionale besparelser | 12.100.000 | 12.100.000 | 0 | 0,0% |
| I alt | 1.406.814.000 | 1.391.004.626 | -15.809.374 | -1,1% |

Bus-IT og øvrige

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af bus-IT og øvrige udgifter:

Bus-IT og øvrige udgifter - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Favrskov | 21.000 | 16.719 | -4.281 | -20,4% |
| Hedensted | 44.000 | 33.682 | -10.318 | -23,4% |
| Herning | 321.000 | 563.036 | 242.036 | 75,4% |
| Holstebro | 88.000 | 79.394 | -8.606 | -9,8% |
| Horsens | 409.000 | 678.167 | 269.167 | 65,8% |
| Ikast-Brande | 36.000 | 22.900 | -13.100 | -36,4% |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Norddjurs | 18.000 | 16.544 | -1.456 | -8,1% |
| Odder | 17.000 | 16.140 | -860 | -5,1% |
| Randers | 1.301.000 | 1.219.934 | -81.066 | -6,2% |
| Ringkøbing-Skjern | 188.000 | 159.847 | -28.153 | -15,0% |
| Silkeborg | 527.000 | 821.194 | 294.194 | 55,8% |
| Skanderborg | 86.000 | 70.216 | -15.784 | -18,4% |
| Skive | 104.000 | 85.617 | -18.383 | -17,7% |
| Struer | 38.000 | 28.409 | -9.591 | -25,2% |
| Syddjurs | 65.000 | 53.793 | -11.207 | -17,2% |
| Viborg | 993.000 | 789.352 | -203.648 | -20,5% |
| Aarhus | 8.603.000 | 7.306.608 | -1.296.392 | -15,1% |
| Region Midtjylland | 6.383.000 | 10.024.370 | 3.641.370 | 57,0% |
| Ej byrdefordelt | | 0 | 0 | |
| I alt | 19.242.000 | 21.985.924 | 2.743.924 | 14,3% |

Busindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af busindtægter:

Busindtægter - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Favrskov | 1.362.000 | 1.299.463 | -62.537 | -4,6% |
| Hedensted | 2.597.000 | 2.430.486 | -166.514 | -6,4% |
| Holstebro | 6.531.000 | 6.198.407 | -332.593 | -5,1% |
| Horsens | 20.375.000 | 19.300.670 | -1.074.330 | -5,3% |
| Ikast-Brande | 30.000 | 30.000 | 0 | 0,0% |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Norddjurs | 1.844.000 | 1.836.465 | -7.535 | -0,4% |
| Odder | 1.508.000 | 1.311.096 | -196.904 | -13,1% |
| Randers | 31.083.000 | 30.003.069 | -1.079.931 | -3,5% |
| Ringkøbing-Skjern | 4.625.000 | 4.605.213 | -19.787 | -0,4% |
| Silkeborg | 24.734.000 | 23.198.441 | -1.535.559 | -6,2% |
| Skanderborg | 5.794.000 | 5.468.605 | -325.395 | -5,6% |
| Skive | 8.840.000 | 8.222.101 | -617.899 | -7,0% |
| Struer | 1.210.000 | 1.187.628 | -22.372 | -1,8% |
| Syddjurs | 4.796.000 | 4.508.430 | -287.570 | -6,0% |
| Viborg | 17.642.000 | 16.802.074 | -839.926 | -4,8% |
| Aarhus | 280.561.000 | 269.777.147 | -10.783.853 | -3,8% |
| Region Midtjylland | 283.132.000 | 275.589.220 | -7.542.781 | -2,7% |
| I alt | 710.831.000 | 685.511.311 | -25.319.690 | -3,6% |

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af regionalt tilskud:

Regionalt tilskud - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|-------------|---------------|------------|-------------------|
| Favrskov | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Hedensted | -1.199.500 | -1.199.500 | 0 | 0,0% |
| Herning | -5.000 | -5.000 | 0 | 0,0% |
| Holstebro | -195.000 | -195.000 | 0 | 0,0% |
| Horsens | -662.500 | -662.500 | 0 | 0,0% |
| Ikast-Brande | -233.500 | -233.500 | 0 | 0,0% |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Norddjurs | -782.000 | -782.000 | 0 | 0,0% |
| Odder | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Randers | -774.000 | -774.000 | 0 | 0,0% |
| Ringkøbing-Skjern | -1.775.000 | -1.775.000 | 0 | 0,0% |
| Silkeborg | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Skanderborg | -197.000 | -197.000 | 0 | 0,0% |
| Skive | -716.000 | -716.000 | 0 | 0,0% |
| Struer | -258.500 | -258.500 | 0 | 0,0% |
| Syddjurs | -397.500 | -397.500 | 0 | 0,0% |
| Viborg | -3.895.000 | -3.895.000 | 0 | 0,0% |
| Aarhus | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Region Midtjylland | 11.090.500 | 11.090.500 | 0 | 0,0% |
| I alt | 0 | 0 | 0 | 0,0% |

Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af handicapkørsel:

Handicapkørsel - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Favrskov | 1.174.000 | 1.178.218 | 4.218 | 0,4% |
| Hedensted | 1.031.000 | 1.201.586 | 170.586 | 16,5% |
| Herning | 2.162.000 | 2.062.958 | -99.042 | -4,6% |
| Holstebro | 1.221.000 | 1.316.178 | 95.178 | 7,8% |
| Horsens | 2.181.000 | 2.505.366 | 324.366 | 14,9% |
| Ikast-Brande | 801.000 | 948.485 | 147.485 | 18,4% |
| Lemvig | 652.000 | 549.731 | -102.269 | -15,7% |
| Norddjurs | 637.000 | 743.266 | 106.266 | 16,7% |
| Odder | 998.000 | 811.254 | -186.746 | -18,7% |
| Randers | 2.805.000 | 3.289.166 | 484.166 | 17,3% |
| Ringkøbing-Skjern | 1.361.000 | 1.551.156 | 190.156 | 14,0% |
| Silkeborg | 2.372.000 | 2.555.118 | 183.118 | 7,7% |
| Skanderborg | 922.000 | 1.283.287 | 361.287 | 39,2% |
| Skive | 1.317.000 | 1.420.988 | 103.988 | 7,9% |
| Struer | 537.000 | 645.812 | 108.812 | 20,3% |
| Syddjurs | 611.000 | 888.167 | 277.167 | 45,4% |
| Viborg | 2.335.000 | 2.745.430 | 410.430 | 14,9% |
| Aarhus | 13.563.000 | 13.741.900 | 178.900 | 1,3% |
| Movia | 0 | 105.111 | 105.111 | 100,0% |
| Samsø | 3.000 | 15.717 | 12.717 | 423,9% |
| I alt | 36.683.000 | 39.558.895 | 2.875.895 | 7,8% |

Flexiture

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flexiture:

Flexitur - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|-------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| Favrskov | 1.017.000 | 959.350 | -57.650 | -5,7% |
| Hedensted | 1.373.000 | 1.555.313 | 182.313 | 13,3% |
| Herning | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Holstebro | 236.000 | 264.775 | 28.775 | 12,2% |
| Horsens | 500.000 | 614.546 | 114.546 | 22,9% |
| Ikast-Brande | 157.000 | 196.930 | 39.930 | 25,4% |
| Lemvig | 627.000 | 718.219 | 91.219 | 14,5% |
| Norddjurs | 1.577.000 | 1.093.778 | -483.222 | -30,6% |
| Odder | 98.000 | 145.415 | 47.415 | 48,4% |
| Randers | 367.000 | 413.486 | 46.486 | 12,7% |
| Ringkøbing-Skjern | 1.501.000 | 1.889.819 | 388.819 | 25,9% |
| Silkeborg | 496.000 | 691.880 | 195.880 | 39,5% |
| Skanderborg | 1.512.000 | 1.756.952 | 244.952 | 16,2% |
| Skive | 93.000 | 104.092 | 11.092 | 11,9% |
| Struer | 82.000 | 162.162 | 80.162 | 97,8% |
| Syddjurs | 1.929.000 | 1.895.414 | -33.586 | -1,7% |
| Viborg | 231.000 | 194.738 | -36.262 | -15,7% |
| Aarhus | 1.124.000 | 841.293 | -282.707 | -25,2% |
| Region Midtjylland | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Midttrafik | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| I alt | 12.920.000 | 13.498.162 | 578.162 | 4,5% |

Flexbus

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flexbus:

Flexbus - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|------------------|------------------|-----------------|-------------------|
| Favrskov | 86.000 | 37.478 | -48.522 | -56,4% |
| Hedensted | 312.000 | 323.080 | 11.080 | 3,6% |
| Herning | 6.000 | 31.729 | 25.729 | 428,8% |
| Holstebro | 192.000 | 171.943 | -20.057 | -10,4% |
| Horsens | 570.000 | 534.809 | -35.191 | -6,2% |
| Ikast-Brande | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Lemvig | 55.000 | 24.403 | -30.597 | -55,6% |
| Norddjurs | 320.000 | 311.913 | -8.087 | -2,5% |
| Odder | 394.375 | 280.765 | -113.610 | -28,8% |
| Randers | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Ringkøbing-Skjern | 37.000 | 20.205 | -16.795 | -45,4% |
| Silkeborg | 327.000 | 165.222 | -161.778 | -49,5% |
| Skanderborg | 867.000 | 723.934 | -143.066 | -16,5% |
| Skive | 119.000 | 118.592 | -408 | -0,3% |
| Struer | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Syddjurs | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Viborg | 544.000 | 334.318 | -209.682 | -38,5% |
| Aarhus | 163.000 | 95.367 | -67.633 | -41,5% |
| Region Midtjylland | 218.000 | 239.186 | 21.186 | 9,7% |
| I alt | 4.210.375 | 3.412.945 | -797.430 | -18,9% |

Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Kommunal kørsel, samt Siddende patient-befordring:

Kommunal kørsel - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Favrskov | 6.018.000 | 7.372.899 | 1.354.899 | 22,5% |
| Hedensted | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Herning | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Holstebro | 1.150.000 | 1.060.902 | -89.098 | -7,7% |
| Horsens | 3.103.000 | 2.457.664 | -645.336 | -20,8% |
| Ikast-Brande | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Lemvig | 194.000 | 152.097 | -41.903 | -21,6% |
| Norddjurs | 3.506.000 | 3.077.439 | -428.561 | -12,2% |
| Odder | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Randers | 2.587.000 | 2.005.706 | -581.294 | -22,5% |
| Ringkøbing-Skjern | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Silkeborg | 2.106.000 | 2.213.898 | 107.898 | 5,1% |
| Skanderborg | 146.000 | 24.228 | -121.772 | -83,4% |
| Skive | 9.531.101 | 9.371.346 | -159.755 | -1,7% |
| Struer | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Syddjurs | 2.147.000 | 2.006.987 | -140.013 | -6,5% |
| Viborg | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Aarhus | 4.192.000 | 4.318.666 | 126.666 | 3,0% |
| Region Midtjylland | 149.444.000 | 134.525.039 | -14.918.961 | -10,0% |
| I alt vedr. bestillere | 184.124.101 | 168.586.871 | -15.537.230 | -8,4% |
| Sydtrafik | 237.970.000 | 237.373.115 | -596.885 | -0,3% |
| NT | 300.000 | 149.466 | -150.534 | -50,2% |
| FynBus | 50.319.000 | 48.154.313 | -2.164.687 | -4,3% |
| Samsø | 22.000 | 29.455 | 7.455 | 33,9% |
| I alt vedr. øvrige | 288.611.000 | 285.706.349 | -2.904.651 | -1,0% |
| I alt | 472.735.101 | 454.293.220 | -18.441.881 | -3,9% |

Togdrift

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Togdrift:

Togdrift - Regnskab 2019

| Togdrift | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| Togdrift | | | | |
| Udgifter | 23.112.000 | 23.615.700 | 503.700 | 2,2 % |
| Indtægter | -2.900.000 | -2.644.627 | 255.373 | -8,8 % |
| I alt Region Midtjylland | 20.212.000 | 20.971.073 | 759.073 | 3,8 % |

Trafikskabet

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Trafikskab:

Trafikskabet - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Favrskov | 1.103.000 | 1.103.000 | 0 | 0,0% |
| Hedensted | 703.000 | 703.000 | 0 | 0,0% |
| Herning | 3.758.000 | 3.758.000 | 0 | 0,0% |
| Holstebro | 2.311.000 | 2.311.000 | 0 | 0,0% |
| Horsens | 4.641.000 | 4.641.000 | 0 | 0,0% |
| Ikast-Brande | 1.154.000 | 1.154.000 | 0 | 0,0% |
| Lemvig | 408.000 | 408.000 | 0 | 0,0% |
| Norddjurs | 1.133.000 | 1.133.000 | 0 | 0,0% |
| Odder | 876.000 | 876.000 | 0 | 0,0% |
| Randers | 7.101.000 | 7.101.000 | 0 | 0,0% |
| Ringkøbing-Skjern | 1.915.000 | 1.915.000 | 0 | 0,0% |
| Silkeborg | 5.349.000 | 5.349.000 | 0 | 0,0% |
| Skanderborg | 1.628.000 | 1.628.000 | 0 | 0,0% |
| Skive | 2.425.000 | 2.425.000 | 0 | 0,0% |
| Struer | 639.000 | 639.000 | 0 | 0,0% |
| Syddjurs | 1.197.000 | 1.197.000 | 0 | 0,0% |
| Viborg | 4.608.000 | 4.608.000 | 0 | 0,0% |
| Aarhus | 38.004.000 | 38.004.000 | 0 | 0,0% |
| Region Midtjylland | 40.357.000 | 40.357.000 | 0 | 0,0% |
| I alt vedr. bestillere | 119.310.000 | 119.310.000 | 0 | 0,0% |
| | | | | 0,0% |
| Samsø | 2.000 | 2.000 | 0 | 0,0% |
| Mindreforbrug i 2019 | | 7.528.699 | 7.528.699 | 0,0% |
| I alt | 119.312.000 | 126.840.699 | 7.528.699 | 6,3% |

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Billetkontrol:

Billetkontrol - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Favrskov | 10.000 | 390 | -9.610 | -96% |
| Hedensted | 10.000 | 0 | -10.000 | -100% |
| Herning | 46.000 | 19.714 | -26.286 | -57% |
| Holstebro | 15.000 | 12.199 | -2.801 | -19% |
| Horsens | 54.000 | 22.447 | -31.553 | -58% |
| Ikast-Brande | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Norddjurs | 10.000 | 3.123 | -6.877 | -69% |
| Odder | 10.000 | 2.245 | -7.755 | -78% |
| Randers | 106.000 | 36.501 | -69.499 | -66% |
| Ringkøbing-Skjern | 10.000 | 98 | -9.902 | -99% |
| Silkeborg | 68.000 | 220.163 | 152.163 | 224% |
| Skanderborg | 15.000 | 6.539 | -8.461 | -56% |
| Skive | 32.000 | 10.931 | -21.069 | -66% |
| Struer | 10.000 | 488 | -9.512 | -95% |
| Syddjurs | 12.000 | 976 | -11.024 | -92% |
| Viborg | 61.000 | 20.690 | -40.310 | -66% |
| Aarhus | 63.000 | 1.988.078 | 1.925.078 | 3056% |
| Region Midtjylland | 1.250.000 | 957.540 | -292.460 | -23% |
| I alt | 1.782.000 | 3.302.121 | 1.520.121 | 85% |

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Letbanedrift:

Letbanedrift - Regnskab 2019

| Letbanedrift | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|---------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| Letbanedrift | | | | |
| Udgifter | 74.765.000 | 80.011.023 | 5.246.023 | 7,0% |
| Indtægter | | 0 | 0 | |
| Aarhus | 74.765.000 | 80.011.023 | 5.246.023 | 7,0% |
| Udgifter | 105.835.000 | 111.141.023 | 5.306.023 | 5,0% |
| Indtægter | 0 | 0 | 0 | |
| Region Midtjylland | 105.835.000 | 111.141.023 | 5.306.023 | 5,0% |
| Letbanedrift i alt | 180.600.000 | 191.152.046 | 10.552.046 | 5,8 % |

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet, der fordeles mellem Region Midtjylland, Midttrafik, Aarhus Kommune og 7 af de omkringliggende kommuner:

Letbanesekretariat - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|------------------|------------------|----------------|-------------------|
| Favrskov | 41.000 | 41.000 | 0 | 0% |
| Hedensted | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Herning | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Holstebro | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Horsens | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Ikast-Brande | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Norddjurs | 41.000 | 41.000 | 0 | 0% |
| Odder | 41.000 | 41.000 | 0 | 0% |
| Randers | 41.000 | 41.000 | 0 | 0% |
| Ringkøbing-Skjern | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Silkeborg | 41.000 | 41.000 | 0 | 0% |
| Skanderborg | 41.000 | 41.000 | 0 | 0% |
| Skive | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Struer | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Syddjurs | 41.000 | 41.000 | 0 | 0% |
| Viborg | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Aarhus | 223.000 | 223.000 | 0 | 0% |
| Region Midtjylland | 405.000 | 405.000 | 0 | 0% |
| Midttrafik | 101.000 | 101.000 | 0 | 0% |
| Merforbrug | 170.333 | 114.713 | -55.620 | -33% |
| I alt | 1.186.333 | 1.130.713 | -55.620 | -5% |

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Rejsekort:

Rejsekort busser og Letbane - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Favrskov | 132.000 | 120.231 | -11.769 | -8,92% |
| Hedensted | 232.000 | 212.650 | -19.350 | -8,34% |
| Herning | 1.147.000 | 1.078.072 | -68.928 | -6,01% |
| Holstebro | 598.000 | 557.539 | -40.461 | -6,77% |
| Horsens | 1.084.000 | 983.061 | -100.939 | -9,31% |
| Ikast-Brande | 25.000 | 25.396 | 396 | 1,59% |
| Lemvig | 9.000 | 9.006 | 6 | 0,07% |
| Norddjurs | 144.000 | 132.653 | -11.347 | -7,88% |
| Odder | 118.000 | 104.955 | -13.045 | -11,06% |
| Randers | 2.575.000 | 2.404.396 | -170.604 | -6,63% |
| Ringkøbing-Skjern | 571.000 | 515.055 | -55.945 | -9,80% |
| Silkeborg | 1.280.000 | 1.681.662 | 401.662 | 31,38% |
| Skanderborg | 489.000 | 453.101 | -35.899 | -7,34% |
| Skive | 834.000 | 767.368 | -66.632 | -7,99% |
| Struer | 115.000 | 105.712 | -9.288 | -8,08% |
| Syddjurs | 330.000 | 308.828 | -21.172 | -6,42% |
| Viborg | 1.565.000 | 1.452.956 | -112.044 | -7,16% |
| Aarhus | 22.633.000 | 21.116.650 | -1.516.350 | -6,70% |
| Region Midtjylland | 24.234.000 | 23.296.982 | -937.018 | -3,87% |
| I alt | 58.115.000 | 55.326.272 | -2.788.728 | -4,80% |

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Tjenestemandspensioner. Regionens finansiering af Tjenestemandspensioner sker via indbetalt pensionspulje i 2010:

Tjenestemandspensioner - Regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|------------------|------------------|----------------|-------------------|
| Favrskov | 6.000 | 5.925 | -75 | -1,25% |
| Hedensted | 5.000 | 4.937 | -63 | -1,25% |
| Herning | 52.000 | 51.347 | -653 | -1,25% |
| Holstebro | 32.000 | 31.598 | -402 | -1,25% |
| Horsens | 57.000 | 56.285 | -715 | -1,25% |
| Ikast-Brande | 9.000 | 8.887 | -113 | -1,25% |
| Lemvig | 4.000 | 3.950 | -50 | -1,25% |
| Norrdjurs | 5.000 | 4.937 | -63 | -1,25% |
| Odder | 1.000 | 987 | -13 | -1,25% |
| Randers | 102.000 | 100.720 | -1.280 | -1,25% |
| Ringkøbing-Skjern | 24.000 | 23.699 | -301 | -1,25% |
| Silkeborg | 77.000 | 76.034 | -966 | -1,25% |
| Skanderborg | 15.000 | 14.812 | -188 | -1,25% |
| Skive | 42.000 | 41.473 | -527 | -1,25% |
| Struer | 9.000 | 8.887 | -113 | -1,25% |
| Syddjurs | 13.000 | 12.837 | -163 | -1,25% |
| Viborg | 73.000 | 72.084 | -916 | -1,25% |
| Aarhus | 534.000 | 527.299 | -6.701 | -1,25% |
| Region Midtjylland | 740.000 | 730.714 | -9.286 | -1,25% |
| Midttrafik | 0 | 0 | 0 | |
| I alt | 1.800.000 | 1.777.412 | -22.588 | -1,25% |

Finanspolitik

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af indtægter/udgifter fra finanspolitikken.

Resultat af finanspolitik regnskab 2019

| Bestillere | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--------------------|-------------|------------------|------------------|-------------------|
| Favrskov | 0 | 48.130 | 48.130 | |
| Hedensted | 0 | 12.009 | 12.009 | |
| Herning | 0 | 85.406 | 85.406 | |
| Holstebro | 0 | 55.991 | 55.991 | |
| Horsens | 0 | 90.027 | 90.027 | |
| Ikast-Brande | 0 | 32.731 | 32.731 | |
| Lemvig | 0 | 19.966 | 19.966 | |
| Norddjurs | 0 | 48.980 | 48.980 | |
| Odder | 0 | 16.896 | 16.896 | |
| Randers | 0 | 160.612 | 160.612 | |
| Ringkøbing-Skjern | 0 | 53.407 | 53.407 | |
| Silkeborg | 0 | 96.299 | 96.299 | |
| Skanderborg | 0 | 54.885 | 54.885 | |
| Skive | 0 | 68.445 | 68.445 | |
| Struer | 0 | 10.372 | 10.372 | |
| Syddjurs | 0 | 38.953 | 38.953 | |
| Viborg | 0 | 76.067 | 76.067 | |
| Aarhus | 0 | 832.949 | 832.949 | |
| Region Midtjylland | 0 | 1.641.553 | 1.641.553 | |
| I alt | 0 | 3.443.677 | 3.443.677 | |

Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2019

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår.

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

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

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

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

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

Budget 2019 blev godkendt af Bestyrelsen 15. marts 2019. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Byrdefordelingen for 2019 er godkendt af Repræsentantskabet på mødet den 2. november 2018.

Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på ti driftsbudgetter, et sekretariatsbudget og et budget til trafikelskabets fælles opgaver og administration.

Driftsbudgetter

De ti driftsbudgetter:

- **Buskørsel** (budget 2019: 725,2 mio. kr. netto) kan underopdeles i kørselsudgifter, busindtægter samt bus-IT og øvrige busudgifter
 - *Kørselsudgifter* (budget 2019: 1.406,8 mio. kr.), hvor udgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten.
 - *Busindtægter* (budget 2019: 710,8 mio. kr.), hvor indtægten fra hver rute tildeles bestilleren af ruten. Midttrafiks bestyrelse har på sit møde den 19. maj 2017 besluttet at fastlåse indtægtsdelingen for alle bestillere, undtagen Aarhus Kommune og Region Midtjylland, på et niveau svarende til de budgetterede indtægter. Dette skyldes ønsket om at sikre, at konsekvenser af indførelse af letbane udelukkende påvirker indtægterne for Aarhus Kommune og Region Midtjylland.
 - *Bus-IT og øvrige busudgifter* (budget 2019: 19,2 mio. kr.), hvor kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillerens andel af udgifterne:
 - Wi-Fi, Realtid, Datatrafik, videoovervågning, udgifter til flytning af udstyr samt drift og investering i tælleudstyr fordeles ud fra andel af busser med udstyr for budgetåret 2019.
 - Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for budgetåret 2019.
 - Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter m.v. fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebilstation. For 2019 gælder opgørelse udarbejdet ved kontraktskiftet 2017.
 - Særlige eller enkeltstående udgifter fordeles direkte til den aktuelle kommune eller til regionen.

- **Handicapkørsel** (budget 2019: 36,7 mio. kr. netto), hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
- **Flexture** (budget 2019: 12,9 mio. kr. netto) hvor kommunerne betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
- **Flexbus** (budget 2019: 4,2 mio. kr. netto), hvor kommunerne og regionen betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
- **Kommunal kørsel samt siddende patientbefordring** (budget 2019: 184,1 mio. kr. netto), hvor kommunerne samt regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter, som beror på konkrete aftaler.
- **Togdrift** (budget 2019: 20,2 mio. kr. netto), hvor Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- **Buserstatningskørsel** (budget 2019: 0 mio. kr.). Opstart med letbanekørsel på strækningen til Grenaa blev i 2019 forsinket i fire måneder. På foranledning af Region Midtjylland har Aarhus Letbane I/S finansieret Midttrafiks udgifter til buserstatningskørslen i 2019.
- **Letbanedrift** (budget 2019: 180,6 mio. kr. netto). Region Midtjylland og Aarhus Kommune betaler nettodriftsudgifterne for Aarhus Letbane. Til finansiering af letbanedrift bidrager Aarhus Kommune og Region Midtjylland med et bestillerbidrag som fastlagt i en politisk aftale fra 2013. I finansieringen af letbanen til Grenaa indgår et statsligt bidrag, som staten tidligere har anvendt på Grenaabanen.
- **Rejsekort** (budget 2019: 58,1 mio. kr.). Foruden almindelige driftsposter, skal bestillerne betale afdrag og renteudgifter for lån optaget hos Kommunekredit. Tilbagebetaling af ansvarligt lån ydet til Rejsekort og Rejseplan A/S vedrører i 2019 kun den lånefinansierede andel og derfor anvendes udbetaling af det ansvarlige lån til betaling af afdrag ved Kommunekredit. Byrdefordelingen for rejsekortet er aftalt med bestillerne.
- **Billetkontrollen** (budget 2019: 1,8 mio. kr. netto). Både udgifter til administration og indtægter fra kontrolafgifter er fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Aftalen med Aarhus Kommune om overførsel af ubetalte kontrolafgifter er ændret fra 2019, så fordringerne fremover vil fremgå af Midttrafiks regnskaber, men Aarhus Kommune, Opkrævningen, varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter. I forbindelse med inddrivelsen pålægges et rykkergebyr, som efterfølgende udelukkende tildeles Aarhus Kommune. Antal forventede kontroller fastholdes som fordelingsnøgle til fordeling af udgifter til billetkontrol. For Letbanen fordeles udgifter og indtægter efter aftale ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland (50 % til hver).

Sekretariatsbudget

- **Letbanesekretariatet** (budget 2019: 1,0 mio. kr.), hvor udgiften finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere.

Trafikselskabets budget

- **Trafikselskabet og Tjenestemandspensioner** (budget 2019: 121,1 mio. kr.) kan underopdeles i drifts-, salgs- og administrative udgifter, og af det samlede budget for trafikselskabet udgør ca. 52 % af udgifterne lønninger. Af trafikselskabets samlede budget fordeles størstedelen af udgifterne i 2019 efter en nøgle baseret enten på køreplantimer for busadministration eller antal ture for handicap-administration. X-bus sekretariat finansieres alene af Region Midtjylland, Aarhus Rutebilstation finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland ud fra en rutenøgle og letbaneadministration fordeles lige mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Grundlag for byrdefordeling

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

For at præcisere den bevillingsmæssige binding overfor bestillerne, har Midttrafik foretaget en afgrænsning af de enkelte områder udtrykt i bevillingsniveauet. Gælden fra budget 2019 er rejsekortet lagt sammen med bevillingsområdet for busdrift. Bestyrelsen har besluttet, at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetplaceringer, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, der ikke må overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførelsesretten, er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførelsesretten gælder separat for hvert enkelt område.

Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget. På budgetlægningstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Byrdefordeling af resultat der følger af Midttrafiks finanspolitik

Byrdefordelingen af resultat på Midttrafiks likviditetsdepoter blev godkendt af Bestyrelsen 7. februar 2020.

Resultatet af finanspolitikken vil altid blive budgetteret til 0,00 kr. og vil dermed ikke påvirke årets a conto-rater. Ved endelig opgørelse af årets byrdefordeling vil resultatet af likviditetsdepotet blive indregnet og afregnet som en del af første a conto-rate i efterfølgende regnskabsår.

Resultatet af depotet fordeles, således de bestillere i ejerkredsen der har placeret midler ved Midttrafik bærer en andel af resultatet svarende til deres puljes andel af det samlede depot. Den resterende andel af depotets resultat fordeles blandt alle bestillerne i ejerkredsen i henhold til den enkeltes nettobudget ved Midttrafik. Dette princip vil gøre sig gældende ved positivt såvel som negativt resultat.

**Årsregnskab 2019
for
Midttrafik**

Godkendt på bestyrelsesmødet 18. maj 2020

CVR nummer: 29943176

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Oplysninger om selskabet | 3 |
| Ledespåtegning | 4 |
| Den uafhængige revisors revisionspåtegning | 5 |
| Ledelsesberetning | 9 |
| Midttrafiks regnskab 2019 | 19 |
| Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse | 28 |

Oplysninger om selskabet

| | |
|----------------------|--|
| Navn | Midttrafik |
| Adresse, postnr., by | Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg |
| CVR-nr. | 29943176 |
| Regnskabsår | 1. januar – 31. december |
| Hjemmeside | www.midttrafik.dk |
| Telefon | 87 40 82 00 |
| Bestyrelse | Claus Wistoft Syddjurs Kommune, Formand (V) |
| | Hans Okholm Silkeborg Kommune, 1. næstformand (F) |
| | Claus Kjeldsen Region Midtjylland, 2. næstformand (A) |
| | Mads Nikolajsen Norddjurs Kommune (F) |
| | Niels Viggo Lynghøj Struer Kommune (A) |
| | Arne Lægaard Region Midtjylland (V) |
| | Ango Winther Aarhus Kommune (S) |
| | Johannes F. Vesterby Viborg Kommune (V) |
| | Simon V. Nielsen Ikast-Brande Kommune (O) |
| Direktion | Jens Erik Sørensen (Direktør) |
| Revision | Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab Værkmestergade 25 8000 Aarhus C. |

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019. Årsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og Regnskabssystem for kommuner".

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2019.

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

Aarhus 18. maj 2020

Direktion:

Jens Erik Sørensen
Direktør

Bestyrelsen:

Claus Wistoft
Formand

Hans Okholm
Næstformand

Claus Kjeldsen
2. næstformand

Ango Winther

Mads Nikolajsen

Niels Viggo Lynghøj

Johannes F. Vesterby

Arne Lægaard

Simon V. Nielsen

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019, jf. siderne 19-39 i årsregnskabet 2019, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og anvendt regnskabspraksis samt uddrag af internt regnskab for 2019 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v.

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsberetning til bestyrelsen.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om kommunernes styrelse. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Vi er uafhængige af Midttrafik i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i bekendtgørelse om kommunal og regional revision.

Valg af revisor

Vi blev af bestyrelsen første gang valgt som revisor for Midttrafik ved etableringen 1. januar 2007 og har varetaget revisionen i en sammenhængende periode på 13 år frem til og med regnskabsåret 2019. Vi blev senest valgt efter en udbudsrunde i 2015, og vi fik senest aftalen forlænget til og med regnskabsåret 2020.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af årsregnskabet for regnskabsåret 2019. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af årsregnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold. For nedennævnte forhold er beskrivelsen af, hvordan forholdet blev behandlet ved vores revision, givet i denne sammenhæng.

Vi har opfyldt vores ansvar som beskrevet i afsnittet "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet", herunder i relation til nedennævnte centrale forhold ved revisionen. Vores revision har omfattet udformning og udførelse af revisionshandlinger som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandlinger, herunder de revisionshandlinger vi har udført for at behandle nedennævnte forhold, danner grundlag for vores konklusion om årsregnskabet som helhed.

Indregning af busindtægter

Busindtægter er en betydelig regnskabspost og kompleks, da datagrundlaget for indregningen af indtægter sker fra flere forskellige indtægtsystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Som følge heraf anser vi indregning af busindtægter som et centralt forhold i revisionen.

Ved revisionen har vi opnået forståelse for de af ledelsen tilrettelagte forretningsgange og interne kontroller, der sikrer, at der sker korrekt indregning af indtægter, herunder at indtægter afstemmes til underliggende systemer og kilder.

Revisionen har desuden omfattet gennemgang af de af Midttrafik udarbejdede afstemninger, analyser af udviklingen i de enkelte indtægtsgrupper, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt gennemgang af it-revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere gennemgået grundlaget for periodiseringer af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab.

Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen

Midttrafik har i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2019. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der i alle væsentlige henseender er rigtigt, det vil sige udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. 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.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Midttrafiks evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Midttrafik, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision, de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om kommunernes styrelse, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- ▶ Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig

fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- ▶ Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol.
- ▶ Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- ▶ Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Midttrafiks evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Midttrafik ikke længere kan fortsætte driften.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetning

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen, side 9-18.

Vores konklusion om årsregnskabet dækker ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen, skal vi rapportere om dette forhold.

Vi har ingenting at rapportere i den forbindelse.

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer

eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.
Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aarhus den 18. maj 2020
ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Jes Lauritzen
statsaut. revisor
mne10121

Lis Andersen
statsaut. revisor
mne10892

Ledelsesberetning

Resultatet til byrdefordeling 2019 mellem kommunerne, Region Midtjylland, Fynbus og Sydtrafik blev 15,8 mio. kr. lavere end budgetteret. Rabatten på 23,1 mio. kr. for ikke udbudt kørsel ved Busselskabet Aarhus Sporveje er indregnet i den lavere byrdefordeling, og dermed er årets reelle byrdefordeling højere end budgetteret.

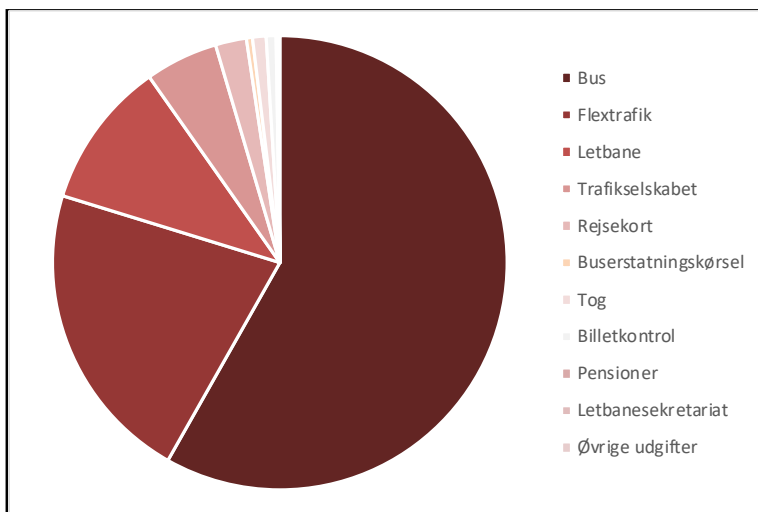
Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 7,1 mio. kr. i underskud, og skyldes det merforbrug der har været på Trafikselskabet i forhold til årets finansiering af samme. Merforbruget skyldes udviklingsprojekter for i alt 15,9 mio. kr. der er finansieret af det akkumulerede overskud fra tidligere år. Det omkostningsbaserede resultat er et underskud på 15,2 mio. kr. Reguleringen af det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på rejsekortudstyr og bus-IT, periodisering af forudbetalte billetprodukter samt hensættelse til tjenestemandspensioner og gæld vedr. lønmodtagernes feriemidler.

Det ses af nedenstående diagrammer, at Midttrafiks største aktivitetsområde stadig er busdriften, idet udgifterne vedrørende busdriften udgør knap 60 % af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdriften er Flextrafik det næststørste område som tegner sig for knap 22 % af de samlede udgifter. På indtægts siden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne ved busdrift udgør 87,4 % af de samlede indtægter mens indtægter ved Letbane og tog udgør 8,6 % og er næststørste indtægtsområde.

Udgifter 2019

(Beløb i mio. kr.)

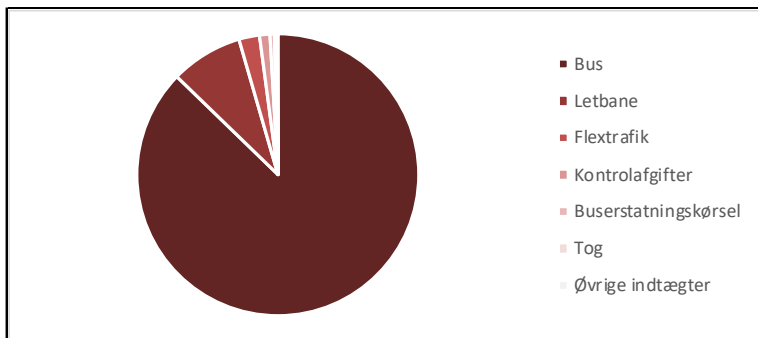
| Område | Regnskab 2019 |
|----------------------|----------------|
| Bus | 1.421,1 |
| Flextrafik | 526,2 |
| Letbane | 256,1 |
| Trafikselskabet | 126,8 |
| Rejsekort | 53,6 |
| Buserstatningskørsel | 10,5 |
| Tog | 23,6 |
| Billetkontrol | 17,1 |
| Pensioner | 1,8 |
| Letbanesekretariat | 1,1 |
| Øvrige udgifter | 3,4 |
| I alt | 2.441,3 |



Indtægter 2019

(Beløb i mio. kr.)

| Område | Regnskab 2019 |
|----------------------|---------------|
| Bus | -685,5 |
| Letbane | -64,9 |
| Flextrafik | -18,7 |
| Kontrolafgifter | -9,4 |
| Buserstatningskørsel | -3,9 |
| Tog | -2,6 |
| Øvrige indtægter | -0,5 |
| I alt | -785,5 |



Der indledes med en kort gennemgang af de forskellige forretningsområder med tilhørende

oversigtstabeller, hvori specifikationerne vises som afrundede tal. Efter oversigtstaberne præsenteres Midttrafiks regnskab, byrdefordeling, balance og pengestrømsopgørelse for regnskabsåret 2019 med tilhørende noter. I regnskabets bilagssamling gennemgås byrdefordeling for de enkelte kommuner og Region Midtjylland.

Busdrift

Busdrift - Regnskab 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|--|----------------|----------------|--------------|-------------------|
| Kørselsudgifter | 1.406.814 | 1.391.005 | -15.809 | -1,1 % |
| - heraf rabat vedrørende ikke-udbudt kørsel | - | -23.059 | -23.059 | |
| - heraf kørselsudgifter vedr. regionale besparelser 2. kv. | 12.100 | 12.100 | - | 0,0 % |
| Flexbus, netto | 4.210 | 3.413 | -797 | -18,9 % |
| Bus-IT og øvrige udgifter | 19.242 | 21.986 | 2.744 | 14,3 % |
| Rejsekort - busser | 52.079 | 50.288 | -1.791 | -3,4 % |
| Indtægter | -710.831 | -685.511 | 25.320 | -3,6 % |
| Kompensation til vognmænd | 10.000 | 4.700 | -5.300 | -53,0 % |
| Busdrift i alt | 781.514 | 785.880 | 4.366 | 0,6 % |

Kørselsudgifter

De samlede kørselsudgifter er i regnskab 2019 1.391,0 mio. kr. mod budgetterede 1.406,8 mio. kr. Dermed er der et mindreforbrug på i alt 15,8 mio. kr. svarende til en reducere på 1,1 %. Ud af de samlede kørselsudgifter vedrører 12,1 mio. kr. drift for 2. kvartal af ruter berørt af regionale besparelser. Disse finansieres af midler udover den ordinære byrdefordeling jf. bestyrelsens beslutning den 14. december 2018.

Afvigelsen på kørselsudgifter omfatter også rabatten på 23,1 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel i Aarhus Kommune, og de reelle udgifter er dermed 7,2 mio. kr. højere end det vedtagne budget. Årsagen til dette er i høj grad et stigende omkostningsindeks, som samlet set vurderes at have givet en merudgift på 10,7 mio. kr. i forhold til budgettet. I det vedtagne budget var der for seks kommuner og Region Midtjylland afsat puljer til at imødekomme et stigende omkostningsindeks på i alt 10,2 mio. kr. Således skyldes den resterende budgetafvigelse på 6,7 mio. kr. andre ændringer i driften, som uddybes i det følgende.

I forhold til budgettet for 2019 er den samlede kørselsaktivitet forøget til 1.895.044 køreplantimer, svarende til en forøgelse på 0,6 % og en merudgift på 7,8 mio. kr. Forøgelsen i køreplantimer er primært drevet af en forøgelse af kørslen i Herning Kommune, Aarhus Kommune og Region Midtjylland i forhold til budgettet.

Det resterende mindreforbrug på i alt 1,1 mio. kr. i forhold til budgettet fremkommer af modsatrettede, kommunespecifikke afvigelser.

Flexbus

Bestillernes nettoudgifter til Flexbus udgjorde 3,4 mio. kr. i 2019, hvilket er en mindreudgift på 0,8 mio. kr. i forhold til budgettet.

Flexbusordningen blev udvidet i forbindelse med de regionale besparelser, og da budgettet for 2019 blev lagt, var der endnu usikkerhed forbundet med, hvor meget de nye ruter ville

påvirke økonomien. Efter et halvt år med de nye ruter har det vist sig, at forbruget ikke er så højt som forventet. Det forventes, at 2020 bedre vil afspejle det reelle behov.

Bus-IT og øvrige udgifter

I forhold til budgettet er der et samlet merforbrug til bus-IT og øvrige udgifter på 2,7 mio. kr.

Udgifterne til billettering er 0,5 mio. kr. højere end forventet, hvilket skyldes stigende gebyrer til billetsalg og til Midttrafik app. Udgifter til bus-IT er 2,8 mio. kr. højere end budgettet, og det skyldes hovedsageligt Midttrafiks investering i automatisk tælleudstyr. Kommunerne bliver ikke afregnet for investeringen i 2019, da det er aftalt, at udstyret finansieres af kommunerne i perioden 2020-2022. Region Midtjyllands andel af udgifterne til tælleudstyret finansieres af opsparede midler fra 2018.

I forhold til budgettet er der lavere udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter på 0,2 mio. kr. og lavere udgifter til udbetaling af rejsegarantier til kunder indenfor busområdet på 0,4 mio. kr.

Rejsekort - busser

For rejsekort i busser er der et mindreforbrug på 1,8 mio. kr. sammenlignet med budgettet.

Der er lavere udgifter til drift af rejsekortudstyr på 2,0 mio. kr., hvilket især skyldes få flytninger af udstyr ved busudskiftninger. Tilsvarende var der lavere udgifter på 0,9 mio. kr. vedr. abonnementsbetaling til Rejsekort og Rejseplan A/S samt lavere kunderelaterede udgifter på 0,3 mio. kr.

Omvendt har der været højere udgifter til renter på Kommunekreditlån på 0,1 mio. kr., og højere kontantudgifter til køb/installation af rejsekortudstyr på 1,3 mio. kr.

Rute 100 kører som forsøgsordning gennem Busgaden i Aarhus. Dermed har Region Midtjylland haft ikke-budgetterede udgifter til investering i to billetautomater i Aarhus samt af ekstra kortlæser i de busser, der betjener ruten. Desuden er der i 2019 blevet installeret rejsekortudstyr i Silkeborg Kommunes rabatrutebusser samt check-ind-ekstra udstyr i Aarhus Kommunes bybusser.

Busindtægter

Samlet ser indtægtsregnskabet for busdrift i 2019 således ud:

Busindtægter - Regnskab 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| Indtægtskategorier | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|---|-----------------|-----------------|----------------|-------------------|
| Passagerindtægter | -503.631 | -505.450 | 1.819 | -0,4 % |
| Refusion/takstnedsættelse - off-peak | -17.000 | -23.535 | 6.535 | -38,4 % |
| Omsætning Ungdomskort | -88.000 | -79.217 | -8.783 | 10,0 % |
| Ungdomskort - kompensation fritidsrejse | -9.000 | -8.021 | -979 | 10,9 % |
| Omsætning skolekort | -26.500 | -19.844 | -6.656 | 25,1 % |
| Kompensation - Fælles børneregler | -36.800 | -37.686 | 886 | -2,4 % |
| Fribefordring værnepligtige | -1.800 | -1.565 | -235 | 13,1 % |
| Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel) | -100 | -65 | -35 | 35,5 % |
| Billetindtægter - Tog omstigningsrejser | -28.000 | -10.128 | -17.872 | 63,8 % |
| Indtægter Busdrift | -710.831 | -685.511 | -25.320 | 3,6 % |
| Passagerindtægter i alt | -710.831 | -685.511 | -25.320 | 3,6 % |

Indtægterne er samlet set 25,3 mio. kr. under det budgetterede. Årsagen til mindreindtægten er primært vigende indtægter på Ungdomskort og skolekort, samt lavere indtægter for bus-tog-omstignere i forhold til det forventede.

Passagerindtægter er 1,8 mio. kr. højere end budgettet. I forbindelse med budgetlægningen for 2019 var der indregnet et forventet indtægtstab på godt 8 mio. kr., som effekt af de regionale besparelser fra sommeren 2019.

Refusion for rabat på off-peak-rejser er 6,5 mio. kr. højere end budgettet. Rabatten udløses ved rejser på rejsekort uden for myldretiden, og øget brug af rejsekort har medført en højere rabat. Den øgede refusion modsvares således af en tilsvarende rabat i passagerindtægter.

Samlet er passagerindtægter og off-peak-rabat 8,4 mio. kr. over budgettet

Salg af Ungdomskort er 8,8 mio. kr. lavere end budgetteret, og den hidtil sete udvikling i faldende salg af Ungdomskort er fortsat i 2019. Som en konsekvens af Takst Vest er nettoomsætningen ved Midttrafiks samarbejde med togoperatørerne om udstedelse hhv. brug af Ungdomskort i bus og tog opgjort som en del af salget. Midttrafik har i 2019 afregnet nettoomsætningen med Arriva og DSB som en acotobetaling idet der stadig forhandles om en indtægtsdelingsmodel. Indtægten for DSB's salg af Ungdomskort er i regnskabet estimeret ud fra oplysninger fra DSB om forventet omsætning.

Kompensation for unges brug af Ungdomskort til fritidsrejser er knap 1 mio. kr. under budgettet, og må tilskrives det faldende salg af Ungdomskort.

Indtægter for salg af skolekort er 6,7 mio. kr. under det budgetterede da prisen på skolekort er reduceret med Takst Vest og har haft helårsvirkning i 2019. Kommunerne har haft tilsvarende lavere udgifter til køb af skolekort, dog typisk henført til skoleforvaltning. Undtagelsen for dette er Region Midtjylland, som mister skolekortindtægter, men ikke har udgifter til køb af kortene. Derfor er der tale om en reel indtægtsnedgang for Region Midtjylland.

Endelig viser billetindtægt for omstigere fra DSB og Arriva et markant fald i forhold til de budgetterede indtægter. Mindreindtægten er på 17,9 mio. kr., og skyldes flere forhold i tilknytning til Takst Vest, regulering af fjernbustrafikken og togoperatørernes deraf følgende øgede salg af billige billetter (Orange-billetter og Arriva One-day).

I forbindelse med Takst Vest blev pendlerkort fælles for togoperatører og trafikelskaber. Tidligere afregnede togoperatører for brug af togudstedte pendlerkort, som en del af bus-togafregningen. Produktet indgår ikke heri længere, men afregnes nu under passagerindtægter, som en andel af de fælles pendlerkort. Dette kan forklare, at passagerindtægterne, inklusiv refusion for off-peak-rabat, er steget i forhold til de budgetterede indtægter.

Samtidig har liberaliseringen af fjernbusmarkedet medført store markeds-mæssige ændringer for togoperatørerne. Såvel DSB som Arriva sælger nu væsentligt flere billigbilletter end tidligere. Disse billetter giver ikke automatisk adgang til gratis omstigning til Midttrafiks busser, og Midttrafik modtager således markant færre indtægter fra togoperatørerne for sådanne omstigninger. I regnskabet for 2019 er der sket endelig afregning for dette forhold for 2017, ligesom der er indregnet en forventet afregning vedr. 2018 med en betydelig tilbagebetaling til DSB og Arriva i forhold til den anvendte aconto-betaling. Dette estimat baseres sig på opgørelser fra Bus-tog-sekretariatet modtaget december 2019, og har derfor ikke kunnet indregnes i de forventede regnskaber i løbet af året, ligesom ændringen også vil påvirke indtægtsgrundlaget i 2020 og kommende år.

Samlet medfører udviklingen i salget af billige togbilletter uden omstigningsret således en stor økonomisk udfordring for Midttrafik.

Indtægtsdeling

På grund af usikkerhed, som følge af indførelse af Letbanen og på grund af store ændringer i Midttrafiks billet- og salgssystemer, besluttede bestyrelsen i 2016, at indtægtsdelingen i perioden 2017-2019 skulle ske ved, at alle bestillere, bortset fra Aarhus Kommune og Region Midtjyllands indtægter i Aarhus-området, fik tilført de budgetterede indtægter. Efterfølgende er beslutningen ændret til også at omfatte regnskabet for 2020, indtil ny indtægtsdelingsmodel er endeligt på plads.

Undtagelsen herfra er, hvis der er særlige forhold, der ville medføre en skæv fordeling ved ovenstående model.

Midttrafiks administration har ved regnskabsudarbejdelsen gjort to undtagelser for den vedtagne regel, da det efter administrationens opfattelse vil medføre en mere korrekt indtægtsdeling.

For det første er skolekortindtægterne, som det også var tilfældet i forbindelse med regnskabet for 2017 og 2018, fordelt til de enkelte bestillere i forhold til de budgetterede indtægter for netop skolekort. Dermed sikres, at de kommuner, der sparer mest på de lavere skolekorttakster, også kommer til at stå for størstedelen af det tilhørende indtægtstab.

For det andet er faldet i indtægter for omstigere på togbilletter henført til regionen og de kommuner, hvor der er reel mulighed for at stige om mellem bus og tog. Skulle denne indtægtsnedgang alene henføres til Aarhus Kommune og Region Midtjyllands kørsel i Aarhus, ville det efter administrationens opfattelse medføre en urimelig begunstiging af de øvrige kommuner. Derfor er indtægterne fordelt til regionen samt størstedelen af kommunerne i forhold til de budgetterede indtægter på netop dette område.

Ovenstående forhold medfører, at næsten alle bestillere modtager færre indtægter i regnskab 2019, end der er budgetteret med.

De øvrige indtægtsmæssige afvigelser i Aarhus pålægges udelukkende Aarhus Kommune og Region Midtjylland i henhold til den vedtagne model. Fordelingen sker i et forhold, der svarer til de samlede budgetterede indtægter i området.

Den konkrete indtægtsdeling for de enkelte bestillere fremgår af regnskabets bilagsmateriale.

Kompensation til vognmænd

I det vedtagne budget for 2019 blev kompensation til vognmænd i forbindelse med Region Midtjyllands besparelser skønnet til 10 mio. kr. Som følge af Midttrafiks forhandlinger med en række busselskaber er den realiserede engangskompensation på 4,7 mio. kr. – altså en reduktion på 5,3 mio. kr.

Flextrafik

Flextrafik - Regnskab 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| Handicapkørsel | 36.683 | 39.559 | 2.876 | 7,8 % |
| Flextur | 12.920 | 13.498 | 578 | 4,5 % |
| Kommunal kørsel | 34.680 | 34.062 | -618 | -1,8 % |
| Siddende patientbefordring | 149.444 | 134.525 | -14.919 | -10,0 % |
| Øvrige | 288.660 | 285.869 | -2.791 | -1,0 % |
| Flextrafik i alt | 522.387 | 507.513 | -14.874 | -2,8 % |

Handicapkørsel

Kommunernes vognmandsudgifter til handicapkørsel udgjorde 39,6 mio. kr. i 2019, hvilket er en merudgift på 2,9 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 7,8 % jævnfør ovenstående tabel.

Årsagen til merforbruget skal findes i flere kørte ture og tilskrives indførelsen af kørsel med stærkt svagtseende samt kørsel til behandling, genoptræning mv.

Flextur

Kommunernes udgifter til Flextur udgjorde 13,5 mio. kr. i 2019, hvilket er en merudgift på 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Årsagen til merforbruget skyldes en vækst hos flere kommuner og udtrykker et bedre kendskab til produktet blandt borgerne.

Kommunal kørsel

Kommunernes udgifter til Kommunal kørsel i Midttrafik udgjorde 34,1 mio. kr. i 2019, hvilket er et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til budgettet.

Årsagen til mindreforbruget er hovedsageligt et mindreforbrug hos Norddjurs Kommune på genoptræningskørsel. Ordningen er stadig relativ ny, og derfor i gang med at finde sit naturlige leje. Ligeledes har der også været et stort mindeforbrug hos både Horsens Kommune og Randers Kommune, som skyldes færre kørte ture end forventet. Omvendt har der været et stort merforbrug hos Favrskov Kommune på deres special kørsel med børn. Dette skyldes, at ordningen blev udvidet i sommeren 2019, hvilket der ikke var budgetteret med.

Siddende patientbefordring

Region Midtjyllands udgifter til siddende patientbefordring i Midttrafik udgjorde 134,5 mio. kr. i 2019, hvilket er et mindreforbrug på 14,9 mio. kr. i forhold til budgettet

Årsagen er færre kørte ture og skyldes budgetmæssig forventning om, at centraliseringen af mange specialområder ville medføre mere persontransport mellem afdelingerne. Dette blev ikke tilfældet, snarere tværtimod.

Øvrige trafikskaber

Midttrafik varetager afregningen med vognmænd for Sydtrafik og Fynbus, hvorfor deres kørselsforbrug også figurerer i Midttrafiks regnskab. Midttrafik har ikke ansvar for budgetlægningen hos hverken Fynbus eller Sydtrafik, og de faktiske udgifter afregnes i regnskabsåret. Derudover kører Nordjyllands Trafikskaber med borgere fra Region Midtjylland, som Midttrafik efterfølgende afregnes for.

Flextrafikadministration

Administrationsomkostningerne betales med en fast pris pr. kørt tur, hvorfor udsving i kørte ture har en direkte indflydelse på administrationsomkostningerne.

Administrationsomkostningerne vedrørende Handicapkørsel indgår i Trafikskabet, og indgår i de viste udgifter til de enkelte kørselstyper i ovenstående tabel.

Tog og Letbane

Tog og Letbane - Regnskab 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|-----------------------------|----------------|----------------|---------------|-------------------|
| Tog og letbane | | | | |
| Letbanedrift | 180.600 | 191.152 | 10.552 | 5,8% |
| Letbanesekretariat | 1.186 | 1.131 | -56 | -4,7% |
| Rejsekort - Letbane | 6.036 | 5.038 | -998 | -16,5% |
| Buserstatningskørsel | 0 | 6.681 | 6.681 | |
| Togdrift | 20.212 | 20.971 | 759 | 3,8% |
| Tog og Letbane i alt | 208.034 | 224.973 | 16.939 | 8,1% |

Letbanedrift

Regnskabet viser et merforbrug på ca. 10,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Afvigelsen skyldes hovedsageligt den forsinkede opstart på letbanedrift på strækningen til Grenaa. I budgettet var forudsat indtægter ved letbanedrift på alle strækningerne. Opstart af kørsel til Grenaa blev forsinket indtil 30. april 2019. En væsentlig forklaring på budgetoverskridelsen er fire måneders manglende passagerindtægter.

Efter opstart på letbanekørsel til Grenaa, viste der sig problemer med opretholdelsen af en stabil drift, og det resulterede i mange aflyste ture. I løbet af sommeren 2019 har Midttrafik sammen med Aarhus Letbane I/S justeret køreplanen, og har derved fået stabiliseret letbanedriften. Det har i et vist omfang haft negativ betydning for antal rejser og dermed for indtægterne. Midttrafik har beregnet antal rejser på Letbanen i 2019 til 4,5 mio.

Udgifterne til køb af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S følger budgettet. Øvrige letbane-relaterede driftsudgifter i Midttrafik viser en budgetoverskridelse på ca. 0,5 mio. kr. Det skyldes ekstraordinært høje udgifter til udbetaling af rejsegarantier til kunderne og et ekstraordinært højt ressourceforbrug i Midttrafik til håndtering af de mange kundeklager, der har været i 2019.

Letbanesekretariat

Regnskabet viser et mindreforbrug i forhold til budgettet på ca. 0,1 mio. kr. I budgettet for 2019 er indregnet opsparede midler fra tidligere års mindreforbrug. Mindreforbruget i 2019 indregnes i efterfølgende regnskabsår.

Sekretariatsbetjeningen af letbanesamarbejdet ligger hos Midttrafik. Der er personaleudgifter til betjening af Letbaneråd, Letbanesamarbejdets Styregruppe og sagsbehandling på en række områder.

Buserstatningskørsel

Opstart med letbanekørsel på Grenaabanen blev i 2019 forsinket i fire måneder. I perioden fra januar til medio maj har Midttrafik haft udgifter til afholdelse af buserstatningskørsel. På foranledning af Region Midtjylland har Aarhus Letbane I/S finansieret Midttrafiks udgifter til buserstatningskørslen i 2019.

Der var ikke et budget for buserstatningskørsel i 2019, da der var forudsat opstart af letbanetrafik på strækningen til Grenaa fra 1. januar 2019.

Rejsekort – Letbanen

For rejsekort på Letbanen er der et mindreforbrug på 1,0 mio. kr. sammenlignet med budgettet. Det skyldes især lavere udgifter til udstyrsdrift og derudover lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S.

Togdrift

Udgifterne til togdrift blev på 21 mio. kr. og dermed en merudgift på ca. 0,8 mio. kr. i forhold til budgettet. Det skyldes, at indtægterne blev ca. 0,3 mio. kr. lavere end forventet, mens udgifterne blev 0,5 mio. kr. højere på grund af en efterregulering af kontraktbetalingen til Midtjyske Jernbaner fra 2018. Nettodriftsudgifterne til Lemvigbanen var 17,3 mio. kr. og tilskuddet til reinvesteringer i banens infrastruktur var 3,6 mio. kr.

Administration og Øvrige

Administration og øvrige områder - Regnskab 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Budget 2019 | Regnskab 2019 | Difference | Difference i pct. |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| Administration | | | | |
| Busadministration | 105.037 | 97.065 | -7.972 | -8% |
| Handicapadministration | 14.275 | 13.834 | -441 | -3% |
| Trafikskabet primær drift | 119.312 | 110.899 | -8.413 | -7% |
| Udviklingsprojekter | 26.135 | 15.942 | -10.194 | -39% |
| Trafikskabet i alt | 145.447 | 126.841 | -18.607 | -13 % |
| Øvrige områder | | | | |
| Billetkontrol | 1.782 | 7.702 | 5.920 | 332% |
| Tjenestemandspensioner | 1.800 | 1.777 | -23 | -1% |
| Øvrige områder i alt | 3.582 | 9.480 | 5.898 | 165 % |

Trafikskabet

Trafikskabet har i 2019 et budget på 119,3 mio. kr., til busadministration og handicapadministration, og det samlede forbrug for de to områder er 110,9 mio. kr. Mindreforbruget på 8,4 mio. kr. ønskes overført til 2020, hvor det skal anvendes til fortsættelse af projekter som i 2019 er finansieret af det ordinære budget, samt finansiering af nye udviklingsprojekter.

Efter Midttrafiks bidrag til regionale besparelser på 4,1 mio. kr. har Midttrafiks administration i 2019 disponeret over et akkumuleret mindreforbrug på 22,0 mio. kr., som anvendes til udviklingsprojekter.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter for i alt 29,4 mio. kr., hvoraf 7,4 mio. kr. er godkendt finansieret af administrationsbudgettet for 2019. Der er tale om forskellige projekter inden for digitalisering, bus-IT og billetsystemer, ligesom der er allokeret projektmidler til forbedringer af chaufførfaciliteter og kundecenter samt nyt ESDH-system. Enkelte projekter har endnu ingen udgifter, og en del er ikke helt afsluttede.

De afholdte udgifter til udviklingsprojekter i 2019 er samlet på 17,8 mio. kr. og heraf er 1,9 mio. kr. finansieret af årets budget til trafikskabet.

Af tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter er forbrugt 15,9 mio. kr., og dermed er tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter nedbragt til 10,2 mio. kr. Uafsluttede projekter i 2019 fortsættes i 2020.

I forhold til Midttrafiks samlede udgifter er andelen til Trafikskabet på uændret niveau i forhold til de foregående år.

Det skal bemærkes, at resultatet for trafikskabet ikke efterreguleres med bestillerne.

Billetkontrollen

Billetkontrollen vedrører kontrol af rejsehjemmel i Midttrafiks busser, i Flexbus samt på Lemvigbanen og Letbanen. Sammenholdt med budgettet er der i 2019 en merudgift på 5,9 mio. kr. som dels skyldes manglende budgettering af tab på ubetalte kontrolafgifter dels faldende indtægter fra kontrolafgifter. Budgettet for billetkontrollen var i 2019 på 1,8 mio. kr.

Midttrafik er fordringshaver på kontrolafgifterne og fra 2019 er regnskabsteknisk praksis omkring ubetalte kontrolafgifter blevet ændret. Aarhus Kommune varetager fortsat inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter, mens et skønnet tab over ubetalte kontrolafgifter skal udgiftsføres i Midttrafiks regnskab. Aarhus Kommune varetager den videre overdragelse af ubetalte fordringer til SKAT, og i takt med SKATs inddrivelse indtægtsføres de i Midttrafiks regnskab.

Af den samlede afvigelse på 5,9 mio. kr., skyldes 4,4 mio. kr. det estimerede tab på ubetalte kontrolafgifter, mens den resterende afvigelse skyldes faldet i indtægter fra kontrolafgifter og gebyrindtægter på 3,4 mio. kr. og faldende administrationsudgifter på 1,9 mio. kr.

Det skal bemærkes, at Midttrafik i 2019 har haft udgifter på ca. 0,7 mio. kr. til dækning af advokatomkostninger vedrørende igangværende personalesager for billetkontrollen.

Tjenestemandspensioner

I 2019 var budgettet for tjenestemandspensioner på 1,8 mio. kr. Samlet er der et marginalt mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2019 sammenholdt med budgettet.

Midttrafiks regnskab 2019

Midttrafiks resultat for 2019, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar 2019 - 31. december 2019, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt det omkostningsbaserede resultat.

Resultat 2019

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.655,9 mio. kr. Dermed er udgiftsniveauet 25,5 mio. kr. lavere end det vedtagne budget. Der er i 2019 givet en rabat for ikke-udbudt kørsel på 23,1 mio. kr. og det resterende mindreforbrug skyldes summen af modsatrettede budgetafvigelser på alle aktivitetsområder.

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et underskud på 7,1 mio. kr. og kan forklares ved Trafikselskabets merforbrug i forhold til årets finansiering, idet områdets finansiering ikke efterreguleres ved endelig byrdefordeling. Ved godkendelse af regnskabet for 2018 blev der overført et akkumuleret mindreforbrug på 26,1 mio. kr. som er disponeret til udviklingsprojekter og har været medfinansierende til de regionale besparelser.

Årets indtægter udgør 785,5 mio. kr. mod 808,9 mio. kr. i 2018. Udviklingen kan forklares med et fald i busindtægter på 32,5 mio. kr., der kan forklares ved regionale besparelser samt fald i omsætning på skolekort og Ungdomskort. Desuden ses et stort fald på 17,9 mio. kr. i indtægter fra omstigningsrejser, hvilket er en konsekvens af Takst Vest samarbejdet og ændrede markedsvilkår for togrejser.

De samlede udgifter i 2019 udgør 2.441,3 mio. kr. mod 2.350,1 mio. kr. i 2018. Stigningen skal primært forklares i udgifter til Letbanedrift der fra foråret 2019 er etableret på alle strækninger.

Finansielle indtægter og -udgifter i 2019 vedrører Midttrafiks likviditetsdepot, kontante indlån samt renteindtægt på ansvarligt lån til Rejsekort A/S. Netto er der et tab på 2,9 mio. kr. hvoraf det ansvarlige lån til Rejsekort A/S har i 2019 fået tilskrevet renter for 0,5 mio. kr.

Bestillerne finansierer den primære drift svarende til årets faktiske nettoudgifter, med undtagelse af tilskrevne renter på ansvarligt lån samt Trafikselskab og Letbanesekretariat som har en fast finansiering for året.

I 2019 er der gennemført regionale besparelser, og heraf er 12,1 mio. kr. vedrørende buskørsel i andet kvartal finansieret af Region Midtjylland, Norddjurs og Syddjurs kommuner samt Trafikselskabet.

I det omkostningsbaserede resultat overføres årets investeringer til balancen som anlægsaktiver, og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Desuden indregnes årets hensættelser vedrørende fremtidige forpligtelser, og indtægter vedr. pendler-, rejse- og klippekort periodiseres mellem regnskabsårene.

Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af forudbetalte billetprodukter udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 15,2 mio. kr., hvor det i 2018 var et underskud på 7,6 mio. kr. Resultatet er i 2019 påvirket af en regulering på hensættelse til tjenestemandspension på 12,0 mio. kr.

mod 3,9 mio. kr. i 2018. Med indførelsen af den nye Ferielov fra september 2019 er der omkostninger på 2,1 mio. kr. svarende til lønmodtagernes indefrosne feriemidler pr 31. december 2019.

Årets afskrivninger på 14,3 mio. kr. er primært fordelt med 11,6 mio. kr. vedrørende bil-letudstyr og 1,9 mio. kr. vedrørende Bus-IT og Midttrafik app.

Byrdefordeling 2019

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2019. Resultatet af primær drift korrigeres i byrdefordelingen for tidsforskydningen ved lånefinansiering på rejsekort samt forskudt finansiering vedrørende Bus-IT og Flextrafik.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2019, der viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte kommune eller til regionen. Resultat af primær drift reduceres netto med 5,5 mio. kr. til byrdefordelingen for 2019. I lighed med de foregående år påvirkes byrdefordelingen af poster vedrørende rejsekortinvesteringen samt af resultatet på Trafikselskab og Letbanesekretariatet. Samlet set reducerer dette byrdefordelingen med 2,8 mio. kr. Desuden påvirkes byrdefordelingen af den aftalte forskudte finansiering af tælleudstyr der reducerer byrdefordelingen med 2,7 mio. kr. i forhold til resultatet af primær drift.

Samlet byrdefordelles i alt 1.650,4 mio. kr. vedrørende 2019. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

Balance pr. 31. december 2019

Midttrafik har pr. 31. december 2019 samlede aktiver på 651,6 mio. kr. mod 638,3 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2018.

Ændringen i balancen skyldes hovedsageligt en øgning af kortfristede tilgodehavende, samt, en øgning af de hensatte forpligtelser, en øget kortfristet gæld til kreditorer og en nettoreduktion i efterreguleringen af byrdefordeling til bestillerne.

Beholdningen af immaterielle og materielle anlægsaktiver er øget med 5,2 mio. kr. hvilket dog dækker over afskrivninger på i alt 14,3 mio. kr. og tilgange på 19,5 mio. kr. Ultimo 2019 er der igangværende arbejde for 11,6 mio. kr. som især vedrører tælleudstyr, realtid, webshop til pensionistkort samt forbedringer af chaufførlokaler.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er reduceret med 7,9 mio. kr. som primært skyldes tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S. Rejseplan A/S og Rejsekort A/S fusionerede i 2019 til selskabet Rejsekort og Rejseplan A/S og i den forbindelse er der registreret en kapitalforhøjelse i det fortsættende selskab og Midttrafiks andel af årets resultat påvirker værdien positivt.

Den lovpligtige 20,3 %-hensættelse til tjenestemandspension er byrdefordelt med knap 0,6 mio. kr., men opkræves ikke, da udbetalingen af pensioner endnu er på et lavt niveau. Hensættelsen registreres som et langfristet tilgodehavende ved bestillerne i Midttrafiks ejerkreds.

75 % af investeringen i rejsekortudstyr er lånefinansieret, og i relation til kommunerne og regionen afspejles det i et langfristet tilgodehavende svarende til lånets løbetid. I 2019 er der investeret yderligere i rejsekortudstyr, og der er aftalt forskudt finansiering af

tælleudstyr, og derfor øges det langfristede tilgodehavende med 0,9 mio. kr. på trods af bestillernes afdrag på den oprindelige rejsekortinvestering.

Tilgodehavender er øget med 29,2 mio. kr. hvoraf 13,2 mio. kr. vedrører efterregulering af byrdefordeling med bestillerne. Den væsentligste del af stigning i de kortfristede tilgodehavender vedrører debitorer uden for Midttrafiks bestillerkreds, herunder bl.a. DSB. Midttrafik opretholder en generelt god opfølgning på tilgodehavender, der dog altid har et højt niveau ved månedsskiftet da finansieringsbidragene har forfald primo i måneden.

Midttrafiks likvide aktiver, indestående på bankkonti samt likviditetsdepot, er reduceret med 14,7 mio. kr. og udgør på balancedagen 318,2 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er reduceret med årets resultat og udgør 57,9 mio. kr. ved udgangen af 2019. Resultatet vedrører hensættelse til tjenestemandspension samt den nye ferielov, idet årets afskrivninger stort set udlignes af investering i materielle og immaterielle anlægsaktiver.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning foretaget af Sampension. Årets regulering af hensættelsen er på 12,0 mio. kr. og beregnes ud fra forventet pensionsalder på 62 år, i henhold til reglerne fra Økonomi- og Indenrigsministeriets vedrørende lønudvikling, levetid, inflation m.m.

Den langfristede gæld vedrørende investering i rejsekort er reduceret med årets afdrag på lån ved Kommunekredit og udgør ultimo 100,2 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er reduceret med 59 mio. kr. og afspejler endelig afregning af byrdefordeling for regnskab 2017 samt byrdefordeling vedrørende resultatet af 2019.

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2019

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2019 viser en næsten neutral likviditetsvirkning fra ændringer i driftskapitalen og dermed er likviditetsvirkningen fra driften ændret med 16,9 mio. kr. Det omkostningsbaserede resultat er i 2019 påvirket af en høj regulering af hensættelse til tjenestemandspensioner samt omkostninger til lønmodtagernes feriemidler og samlet set er niveauet for dette 10,1 mio. kr. højere end i 2018. Dette forhold afspejler sig dels i resultatet, dels i de ikke-likvide reguleringer til resultatet.

Ændringen i driftskapital er på 84,0 mio. kr. i forhold til 2018 og skyldes årets samlede reduktion af gæld til vedr. byrdefordeling af bestillere samt forudbetalte acontobidrag for 2020. Forskydningen i bankgæld på 10 mio. kr. knyttet til repo-forretning er reguleret i posten ændring i driftskapital, da repo-forretningen ikke har direkte relation til Midttrafiks likviditetsregulering fra driften og vises særskilt i relation til likviditetsvirkningen i året.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 19,2 mio. kr. i immaterielle og materielle anlægsaktiver til billetteringsudstyr, Bus-It og Midttrafik app. Udbetaling af en andel af det ansvarlige lån bidrager positivt til likviditeten med 9,5 mio. kr. og afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten fra finansieringsaktivitet med 11,6 mio. kr.

De likvide aktiver er reduceret med 14,7 mio. kr. og udgør 318,2 mio. kr. ultimo 2019.

Efterfølgende begivenheder

Udbruddet af Covid-19 pandemien har fra marts 2020 fået en betydelig effekt på Midttrafiks passagerindtægter, øgede udgifter til rengøring af busser og biler, faldende indtægter fra kontrolafgifter og fald i antal kørte ture i Flextrafik. Ledelsen har på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen opgjort effekten til 356 mio. kr. og Midttrafiks bestyrelse har godkendt en tillægsbevilling til vedtaget budget for 2020. Beløbet er estimeret på en række skøn og kan blive korrigeret yderligere, da det vil afhænge af varigheden og omfanget af virusudbruddet.

Resultatopgørelse 1. januar 2019 - 31. december 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Note | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|--|------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Indtægter | | | | |
| Bus | | -685.511 | -710.831 | -717.973 |
| Handicapkørsel | | -10.229 | -8.994 | -9.371 |
| Flextrafik | | -8.433 | -7.915 | -7.894 |
| Togdrift | | -2.645 | -2.900 | -2.769 |
| Buserstatningskørsel | | -3.855 | 0 | -16.138 |
| Letbanedrift | | -64.918 | -75.000 | -44.984 |
| Kontrolafgifter | 4 | -9.379 | -12.760 | -9.080 |
| Finansielle indtægter | 6 | -498 | 0 | -670 |
| Indtægter i alt | | -785.467 | -818.400 | -808.879 |
| Udgifter | | | | |
| Bus | 2 | 1.421.103 | 1.440.266 | 1.415.963 |
| Handicapkørsel | | 49.788 | 45.677 | 45.986 |
| Flextrafik | | 476.387 | 493.619 | 488.840 |
| Tog, drift | | 19.982 | 19.478 | 19.318 |
| Tog, investering | | 3.634 | 3.634 | 3.524 |
| Buserstatningskørsel | | 10.536 | 0 | 39.501 |
| Trafikselskabet* | 3 | 126.841 | 119.312 | 116.318 |
| Billetkontrollen | 4 | 17.081 | 14.542 | 19.992 |
| Letbanesekretariat | | 1.131 | 1.186 | 1.422 |
| Tjenestemandspensioner | | 1.777 | 1.800 | 1.488 |
| Letbanedrift | | 256.070 | 255.600 | 141.939 |
| Rejsekort | 5 | 53.555 | 53.639 | 45.731 |
| Bus & Tog samarbejdet | | 0 | 0 | 9.647 |
| Finansielle udgifter | 6 | 3.444 | 0 | 428 |
| Udgifter i alt | | 2.441.328 | 2.448.754 | 2.350.098 |
| Resultat af primær drift | | 1.655.861 | 1.630.354 | 1.541.219 |
| Finansiering | | | | |
| Finansiering Kommuner og Region Midtjylland* | | -1.341.259 | -1.329.344 | -1.250.191 |
| Finansiering af regionale besparelser | | -12.100 | -12.100 | 0 |
| Finansiering, Øvrige bestillere | | -295.356 | -288.869 | -293.138 |
| Finansiering i alt | | -1.648.716 | -1.630.313 | -1.543.330 |
| Udgiftsbaseret resultat | | 7.146 | 40 | -2.111 |
| Øvrige omkostninger | | | | |
| Anlægsudgifter optaget på balancen | | -13.478 | 0 | -9.127 |
| Igangværende arbejder | | -6.006 | 0 | 0 |
| Afskrivning på anlægsaktiver | | 14.263 | 0 | 16.015 |
| Regulering vedr. pensionsforpligtelse | | 11.983 | 0 | 3.922 |
| Regulering vedr. Lønmodtagernes Feriemidler | | 2.118 | | 0 |
| Periodisering, rejsekort og periodekort | | -863 | 0 | -1.072 |
| Omkostninger i alt | | 8.018 | 0 | 9.738 |
| Omkostningsbaseret resultat 2019 | | 15.163 | 40 | 7.628 |

NOTE: Resultatopgørelsen er opgjort brutto for de enkelte aktivitetsområder uafhængigt af byrdefordelingen.

* Der er foretaget korrektion af budgetposter vedr. administrationsudgifter for Flextrafik. Korrektionen har alene præsentationsmæssig betydning for resultatopgørelsen.

Resultatdisponering

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Note | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|---|------|----------------|----------------|----------------|
| Underskud, jf. resultatopgørelsen | | 15.163 | 40 | 7.628 |
| Overført vedr. tidligere år, Trafikselskabet | | -26.135 | -26.135 | -24.036 |
| Overført vedr. tidligere år, Letbanesekretariatet | | -170 | -170 | -475 |
| Resultat til disponering, i alt | | -11.142 | -26.265 | -16.883 |

Byrdefordeling 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Note | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|--|------|------------------|------------------|------------------|
| Resultat 2019 af primær drift | | 1.655.861 | 1.630.354 | 1.541.219 |
| Rejsekort, afdrag på lån | | 11.636 | 11.636 | 11.630 |
| Regulering af rejsekortinvestering, Samsø's udtræden | | 0 | 0 | 68 |
| Øvrige | | -88 | -9 | 0 |
| Tælleudstyr, FlexDanmark og rejsekort | | -2.704 | 0 | -36 |
| Regulering Administration | | -7.643 | -170 | 2.376 |
| Rejsekort ansvarligt lån | | -7.160 | -7.160 | -7.997 |
| Ikke byrdefordelte finansielle indtægter | | 498 | -41 | 241 |
| Resultat til byrdefordeling | | 1.650.400 | 1.634.610 | 1.547.501 |
| Byrdefordeling | | | | |
| Favrskov | | 24.324 | 23.284 | 22.420 |
| Hedensted | | 5.940 | 5.810 | 4.882 |
| Herning | | 44.006 | 41.317 | 41.143 |
| Holstebro | | 27.542 | 27.087 | 28.052 |
| Horsens | | 44.301 | 43.553 | 40.349 |
| Ikast-Brande | | 15.898 | 15.835 | 15.444 |
| Lemvig | | 9.876 | 9.829 | 9.419 |
| Norddjurs | | 22.259 | 23.695 | 21.757 |
| Odder | | 7.882 | 7.965 | 7.471 |
| Randers | | 78.556 | 77.740 | 76.135 |
| Ringkøbing-Skjern | | 26.106 | 25.874 | 25.124 |
| Silkeborg | | 46.562 | 43.455 | 43.531 |
| Skanderborg | | 27.198 | 26.488 | 24.984 |
| Skive | | 33.946 | 32.869 | 33.184 |
| Struer | | 5.296 | 5.018 | 6.733 |
| Syddjurs | | 19.711 | 18.935 | 17.793 |
| Viborg | | 38.501 | 36.799 | 38.100 |
| Aarhus | | 331.496 | 330.165 | 274.521 |
| Region Midtjylland | | 542.968 | 538.078 | 522.763 |
| Kørselsudgifter vedr. regionale besparelser 2. kv. | | 12.100 | 12.100 | 0 |
| Øvrige | | 285.829 | 288.616 | 293.188 |
| Midttrafik | | 101 | 101 | 507 |
| Byrdefordeling i alt | | 1.650.400 | 1.634.610 | 1.547.500 |

Balance pr. 31. december 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Note | Regnskab 2019 | Regnskab 2018 |
|--|------|----------------|----------------|
| AKTIVER | | | |
| Anlægsaktiver | | | |
| Immaterielle anlægsaktiver | 7 | 9.007 | 2.689 |
| Materielle anlægsaktiver | 7 | 102.146 | 103.244 |
| Finansielle anlægsaktiver | 8 | 64.330 | 72.215 |
| Deposita, tilgodehavende | | 14 | 13 |
| Anlægsaktiver i alt | | 175.497 | 178.161 |
| Langfristede tilgodehavender | | | |
| Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd | 9 | 11.913 | 11.370 |
| Langfristede tilgodehavender - Rejsekort, Bus-IT og Flextrafik | 10 | 56.756 | 55.832 |
| Langfristede tilgodehavender i alt | | 68.669 | 67.202 |
| Omsætningsaktiver | | | |
| Tilgodehavender | | 69.524 | 53.582 |
| Tilgodehavende, efterregulering bestillere | 13 | 19.673 | 6.407 |
| Omsætningsaktiver i alt | | 89.197 | 59.989 |
| Likvide aktiver | | | |
| Likvide aktiver i alt | | 318.211 | 332.945 |
| Aktiver i alt | | 651.574 | 638.297 |
| PASSIVER | | | |
| Egenkapital | | | |
| Egenkapital | | 69.153 | 78.770 |
| Årets overskud og bevægelser | | -11.285 | -9.617 |
| Egenkapital i alt | 12 | 57.868 | 69.153 |
| Hensatte forpligtelser | | | |
| Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd | | 106.629 | 94.646 |
| Hensat forpligtelse, øvrige | | 1.099 | 1.627 |
| Hensættelser i alt | | 107.728 | 96.273 |
| Langfristede gældsforpligtelser | | | |
| Langfristet gæld vedr. Kommunekredit | 11 | 100.209 | 111.845 |
| Langfristet gæld vedr. Lønmodtagerens feriemidler | | 2.118 | 0 |
| Langfristede gældsforpligtelser i alt | | 102.327 | 111.845 |
| Kortfristede gældsforpligtelser | | | |
| Deposita, gæld | | 103 | 133 |
| Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere | 13 | 48.620 | 107.627 |
| Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort | | 16.247 | 17.110 |
| Kortfristet gæld i øvrigt | | 318.681 | 236.156 |
| Kortfristede gældsforpligtelser i alt | | 383.651 | 361.026 |
| Passiver i alt | | 651.574 | 638.297 |

Noter uden henvisning:

- Eventualforpligtelse og sikkerhedsstillelser
- Personaleoversigt
- Resultatopgørelse, Busselskabet Aarhus Sporveje 1. januar 2019 - 31. december 2019
- Busselskabet Aarhus Sporveje, balance pr. 31. december 2019

Pengestrømsopgørelse 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Note | Regnskab 2019 | Regnskab 2018 |
|---|------|----------------|----------------|
| Pengestrøm fra driftsaktivitet | | | |
| Omkostningsbaseret resultat | | -15.163 | -7.628 |
| Reguleringer | 14 | 29.279 | 16.960 |
| Ændring i driftskapital | 15 | 2.813 | 86.832 |
| Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt | | 16.929 | 96.164 |
| Pengestrøm fra investeringsaktivitet | | | |
| Køb af immaterielle anlægsaktiver | | -8.265 | -2.556 |
| Køb af materielle anlægsaktiver | | -11.219 | -6.570 |
| Afdrag på finansielle anlægsaktiver | | 9.455 | 7.456 |
| Salg af finansielle aktiver vedr. andre kapitalandele | | 0 | 65 |
| Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt | | -10.029 | -1.605 |
| Pengestrøm fra finansieringsaktivitet | | | |
| Afdrag på langfristet gæld | | -11.636 | -11.630 |
| Likviditet fremskaffet via repoforretning ultimo | | 105.000 | 115.000 |
| Afdrag på likviditet via repogæld primo | | -115.000 | -70.000 |
| Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt | | -21.636 | 33.370 |
| Årets pengestrøm | | | |
| Årets pengestrøm | | -14.736 | 127.929 |
| Likvide beholdninger, primo | | 332.946 | 205.018 |
| Likvid beholdning ultimo regnskabsåret | | 318.211 | 332.947 |

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 105 mio. kr.

Midttrafiks overskud i 2019 på netto 19,1 mio. kr. fremgår fordelt på bevillingsniveau af nedenstående tabel.

| Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2019 | | | | | | |
|--|-----|-------------------------|---------------------------|------------------|-------------|---------------------|
| (Beløb i 1.000 kr.) | | | | | | |
| | | Vedtaget budget 2019 | Korrigeret budget 2019 | Regnskab 2019 | Resultat | Overførsel til 2020 |
| Busdrift | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 713.125 | 725.225 | 732.179 | 6.954 | 0 |
| Handicapkørsel | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 36.683 | 36.683 | 39.634 | 2.951 | 0 |
| Flextur | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 12.715 | 12.920 | 13.498 | 578 | 0 |
| Flexbus | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 4.327 | 4.210 | 3.413 | -797 | 0 |
| Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 473.002 | 472.735 | 454.293 | -18.442 | 0 |
| Buserstatningskørsel | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 0 | 0 | 6.681 | 6.681 | 0 |
| Togdrift | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 20.212 | 20.212 | 20.971 | 759 | 0 |
| Rejsekort | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 53.639 | 53.639 | 53.555 | -84 | 0 |
| Letbanedrift | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 180.600 | 180.600 | 191.152 | 10.552 | 0 |
| Letbanesekretariatet | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 1.016 | 1.016 | 1.016 | 0 | 0 |
| Resultat overføres | (2) | | 170 | 115 | -56 | -56 |
| Finansielle indtægter/udgifter | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 0 | 0 | 3.444 | 3.444 | 0 |
| Billetkontrollen | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 1.782 | 1.782 | 7.702 | 5.920 | 0 |
| Tjenestemandspensioner | | | | | | |
| Resultat byrdefordeles | (1) | 1.800 | 1.800 | 1.777 | -23 | 0 |
| Trafikelskabet | | | | | | |
| Resultat overføres | (1) | 119.312 | 119.312 | 110.899 | -8.413 | -8.413 |
| Disponeret overskud vedr. tidligere år | (2) | | 26.135 | 15.942 | -10.194 | -10.194 |
| Rejsekort ansvarligt lån | (1) | 0 | 0 | -498 | -498 | -498 |
| Øvrige | | 0 | 9 | 88 | 79 | 79 |
| I alt | | 1.618.213 | 1.656.449 | 1.655.861 | -587 | -19.081 |

Se desuden bilagsamlingen, der viser byrdefordelingen af årets resultat indenfor de enkelte bevillingsområder

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 15. marts 2019 - 2. behandling af budget 2019

(2) Besluttet på bestyrelsesmødet den 16. maj 2019 - at det akkumuleret mindreforbrug vedr. tidligere år overføres til 2019

Bevillingsoversigtens budget indeholder den andel af det akkumulerede mindreforbrug der er disponeret til udviklingsprojekter og afviger derfor fra budgettet i resultatopgørelsen.

Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

| |
|---|
| Note 1: Anvendt regnskabspraksis |
|---|

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Økonomi- og Indenrigsministeriet. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

Det udgiftsbaserede resultat omfatter indtægter og udgifter i det år, hvor transaktionen finder sted, og den primære funktion er at sammenholde regnskabet med budgettet, der også er opgjort efter udgiftsbaserede principper.

Årets investeringer afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldne til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejderes optjening af ret til pension, varebeholdninger m.v. registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Omkostningsbaseret regnskab

Det omkostningsbaserede resultat omfatter årets periodiserede indtægter fratrukket årets periodiserede ressourceforbrug. Kriteriet for indregning af indtægter i resultatopgørelsen er, at levering har fundet sted inden regnskabsårets udløb. I resultatopgørelsen indregnes endvidere forskydning i varebeholdninger, samt regulering af hensættelser til tjenestemandspensioner i takt med disse optjenes. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

Resultatopgørelse, balance og pengestrømsopgørelse er opstillet ud fra omkostningsbaserede regnskabsprincipper. Balancen viser virksomhedens aktiver, herunder værdien af anlægsinvesteringer og virksomhedens gældsforpligtelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Indretning af lejede lokaler samt anskaffelser af software over 100.000 kr. indregnes under immaterielle anlægsaktiver. Immaterielle anlægsaktiver måles ved første indregning til kostpris.

Immaterielle aktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstid:

Indretning af lejede lokaler 3-10 år

Software over 100.000 kr. 3-6 år

Materielle anlægsaktiver

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

Materielle anlægsaktiver til en kostpris mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse indregnes i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret. Dog aktiveres og afskrives flere ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT-udstyr og inventar på kontorarbejdspladser, såfremt den samlede anskaffelse overstiger 100.000 kr.

Materielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

| | |
|---|-----------|
| Tekniske installationer bygninger | 10 år |
| Tekniske anlæg, rejsekortudstyr m.v. | 7 - 15 år |
| Andre anlæg, driftsmateriel og inventar | 4-5 år |
| Inventar | 4-5 år |
| It-udstyr | 3-5 år |

Rejsekortudstyr forventes at have en brugstid på 15 år og afskrives over perioden 2013 til 2028. Efterfølgende tilgang afskrives over hovedaktivets resterende brugstid.

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.

Leasingkontrakter

Ydelser i forbindelse med operationel leasing og øvrige lejeaftaler indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Selskabets samlede forpligtelse vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses under eventualposter m.v.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele i selskaber som Midttrafik har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi jf. senest foreliggende årsregnskab for selskabet, som svarer til Midttrafiks ejerandel ultimo regnskabsåret.

Langfristet udlån måles til nominel værdi.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes til nominel værdi. Der foretages nedskrivning til imødegåelse af forventet tab, såfremt det vurderes, at der er risiko for at tilgodehavendet ikke kan inddrives.

Tilgodehavender, der forfalder til betaling efter 1 år indregnes som langfristede tilgodehavender under omsætningsaktiver.

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

Langfristede tilgodehavender vedrørende rejsekort svarer beløbsmæssigt til det optagne Kommunekreditlån til finansiering af investeringen i rejsekort. Tilgodehavende afvikles i takt med betaling af afdrag på Kommunekreditlånet, og udbetaling af det ansvarlige lån givet til Rejsekort og Rejseplan A/S.

Afholdte opstartsudgifter til et planlagt og omfattende udviklingsprojekt ved FlexDanmark registreres som langfristet tilgodehavende indtil projektet har gennemført udbud og lavet betalingsplan.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår henholdsvis bagudbetalte vedrørende foregående regnskabsår.

Pensionsforpligtelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenstemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensatte forpligtelser. Finansieringen af den årlige hensættelse på 20,3 % er siden 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende hos bestillerne.

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.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. indregnes, når Midttrafik som følge af en tidligere begivenhed har en retlig forpligtelse, som forventes at medføre et forbrug af økonomiske ressourcer.

Hensættelse af feriemidler

Som følge af den nye ferielov skal optjente midler i ferieåret fra 1. september 2019 til 31. august enten indbetales til den fælles feriefond eller hensættes. Midttrafik hensætter de optjente midler og vurderer årligt om denne praksis skal fortsættes eller om midlerne skal indbetales. Hensættelsen reguleres årligt med den udmeldte procentsats. Såfremt en medarbejder fratræder sin stilling ved Midttrafik vil de aktuelle hensatte feriemidler blive indbetalt til fonden.

Leasinggæld

Forpligtelser vedrørende operationelt leasede aktiver oplyses under eventualforpligtelser.

Øvrige langfristede gældsforpligtelser

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu og måles efterfølgende til nettorealisationsværdien.

Kortfristede gældsforpligtelser

Under kortfristet gæld er indregnet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter), skyldige omkostninger, forudbetalinger fra kunder m.v. Forudbetalinger for rejser på rejse-, periode og klippekort optages til nominel værdi.

Busselskabet Aarhus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikskabet i Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Busselskabet Aarhus Sporveje udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet refererer 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.

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, men oplyses som en note.

Note 2: Busudgifter

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Udgifter | | | |
| Drift af busruter | 1.391.005 | 1.406.814 | 1.395.156 |
| Flexbus, netto | 3.413 | 4.210 | 2.102 |
| Kompensation til vognmænd, regionale besparelser | 4.700 | 10.000 | 0 |
| Bus-IT og øvrige omkostninger | 21.986 | 19.242 | 18.705 |
| Udgifter i alt | 1.421.103 | 1.440.266 | 1.415.963 |

Note 3: Trafikselskabet

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| Busadministration | | | |
| Løn og personale | 51.398 | 51.401 | 51.849 |
| Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter | 31.099 | 36.476 | 24.600 |
| IT-anskaffelser (realtid installation, tællesystem) | 1.805 | 4.846 | 1.121 |
| Drift og vedligehold af IT, servere | 13.281 | 13.206 | 8.205 |
| Husleje og Rengøring | 7.551 | 7.689 | 7.971 |
| Konsulentytelser og rådgivning mm. | -8.069 | -8.582 | -4.325 |
| Busadministration i alt | 97.065 | 105.037 | 89.420 |
| Handicapadministration | | | |
| Løn og personale | 7.130 | 7.093 | 7.058 |
| Materiale- og aktivitetsudgifter (FlexDanmark og Overhead) | 6.704 | 7.182 | 5.578 |
| Handicapadministration i alt | 13.834 | 14.275 | 12.636 |
| Primæradministration i alt | 110.899 | 119.312 | 102.056 |
| Projekter | | | |
| Disponeret vedr. overskud tidligere år | | -26.135 | 0 |
| Bidrag til Regionale besparelse | 4.100 | 4.100 | 0 |
| App, Takst Vest, Indtægtsdelingsmodel, GDPR-lovgivning | 5.429 | 6.582 | 10.621 |
| Kontrolløsning, udskiftning af kabler og andre IT projekter | 2.215 | 3.561 | 1.938 |
| FlexDanmark, udvikling trafikservice, snitflader mm. | 2.869 | 3.753 | 1.704 |
| Køb af udstyr, forbedringer på chaufførlokaler & kundecenter | 1.329 | 8.139 | 0 |
| Projekter i alt | 15.942 | 0 | 14.263 |
| Trafikselskabet resultat i alt | 126.841 | 119.312 | 116.319 |

Akkumuleret overskud 2019

-18.607

Tabellen i Note 3 viser de overordnede formål med de afholdte udgifter i Trafikselskabet i 2019, opdelt på henholdsvis Bus- og Handicapadministration.

Der er registreret indtægter for 8,1 mio. kr. som hovedsageligt vedrører kommunernes ekstraordinære betaling for konkrete rådgivningsydelser samt overheadindtægter, men også afspejler lejemål på Midttrafik Kundecenter.

Tabellens nederste del viser en gruppering af de udviklingsprojekter der er igangsat for det akkumulerede overskud.

Note 4: Billetkontrollen

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|--|---------------|--------------|---------------|
| Kontrolafgifter og opkrævningsgebyr | -9.379 | -12.760 | -9.080 |
| Billetkontroladministration | 12.001 | 14.542 | 12.725 |
| Advokatombkostninger vedr. billetkontrol | 680 | 0 | 385 |
| I alt | 3.302 | 1.782 | 3.645 |
| Overførsel af kontrolafgifter | 0 | 0 | 6.881 |
| Ubetalte kontrolafgifter | 4.400 | 0 | 0 |
| Nettoudgifter | 7.702 | 1.782 | 10.526 |

Note 5: Rejsekort

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Drift og investering | | | |
| Kontantfinansierede anlægsudgifter | 3.227 | 1.954 | 100 |
| Lånefinansierede anlægsudgifter | 2.704 | 0 | 0 |
| Finansiering - renter | 1.860 | 1.742 | 1.952 |
| Drift | 45.764 | 49.943 | 43.679 |
| Resultat af drift | 53.555 | 53.639 | 45.731 |
| Korrektion af resultat til byrdefordeling | | | |
| Betalte afdrag på lån i Kommunekredit | 5.011 | 5.011 | 11.630 |
| Tilbagebetaling af ansvarligt lån | -535 | -535 | -7.997 |
| Regulering vedr. Samsø's udtræden af Midttrafik | 0 | 0 | 68 |
| Resultat til byrdefordeling | 58.031 | 58.115 | 49.432 |

Note 6: Øvrige indtægter og udgifter

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|--|---------------|-------------|---------------|
| Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort A/S | -498 | 0 | -542 |
| Indtægter i alt | -498 | 0 | -670 |
| Likviditetdepot gebyr, renter, kurstab, øvrige renteudgifter | 3.444 | -40 | 300 |
| Resultat, netto | 2.946 | -40 | -241 |

Note 7: Materielle og immaterielle anlægsaktiver

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Ombygninger | Driftsmateriel og biler | Inventar og it | Igangværende arbejde | Immaterielle aktiver | I alt |
|--|---------------|-------------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------|
| Kostpris | | | | | | |
| Kostpris pr. 1. januar 2019 | 4.191 | 158.279 | 2.285 | 5.567 | 4.040 | 174.362 |
| Tilgang | 0 | 5.104 | 0 | 8.899 | 5.480 | 19.483 |
| Overført vedr. igangværende arbejde | | | 109 | -2.893 | 2.784 | 0 |
| Afgang | | -1.236 | -408 | | 0 | -1.644 |
| Kostpris pr. 31. december 2019 | 4.191 | 162.147 | 1.986 | 11.573 | 12.304 | 192.201 |
| Af- og nedskrivninger | | | | | | |
| Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2019 | -2.877 | -62.529 | -1.672 | - | -1.351 | -68.429 |
| Årets afskrivninger | -404 | -11.633 | -280 | - | -1.946 | -14.263 |
| Af- og nedskrivninger afhændede aktiver | 0 | 1.236 | 408 | - | 0 | 1.644 |
| Af- og nedskrivninger 31. december 2019 | -3.281 | -72.926 | -1.544 | 0 | -3.297 | -81.048 |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019 | 910 | 89.221 | 442 | 11.573 | 9.007 | 111.153 |

Note 8: Finansielle anlægsaktiver

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Aktier i Rejsekort og Rejseplan A/S | Ansvarlig lån til Rejskort A/S | Aktier i Rejseplan A/S | I alt |
|--|-------------------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------|
| Kostpris | | | | |
| Kostpris pr. 1. januar 2019 | 79.318 | 64.752 | 1.584 | 145.654 |
| Årets til- og afgang | 1.154 | 0 | -1.584 | -430 |
| Kostpris pr. 31. december 2019 | 80.472 | 64.752 | 0 | 145.224 |
| Reguleringer | | | | |
| Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2019 | -60.031 | -12.582 | -826 | -73.439 |
| Årets reguleringer og afdrag | 1.173 | -9.455 | 826 | -7.456 |
| Reguleringer 31. december 2019 | -58.858 | -22.038 | 0 | -80.895 |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019 | 21.614 | 42.714 | 0 | 64.329 |

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 64,3 mio. kr. har Midttrafik en aktiebidselse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S. Aktieposten er i årsregnskabet 2019 værdiansat under 1.000 kr. da selskabet gennem en årrække har haft varierende resultater, der i overvejende grad har været et driftsunderskud. Midttrafiks andel af selskabets aktiekapital udgør 87,66 %.

Rejseplan A/S og Rejsekort A/S er fusioneret i 2019 med Rejsekort A/S som det fortsættende selskab. Selskabets nye navn er Rejsekort og Rejseplan A/S. I forbindelse med fusionen har der været en kapitalforhøjelse, hvoraf Midttrafiks andel er 1,2 mio. kr.

Note 9: Langfristet tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Saldo primo 2019 | Regulering 2019 | Saldo ultimo 2019 |
|--------------------|------------------|-----------------|-------------------|
| Favrskov | 24 | 4 | 27 |
| Hedensted | 26 | 2 | 27 |
| Herning | 382 | 17 | 399 |
| Holstebro | 243 | 10 | 253 |
| Horsens | 387 | 19 | 406 |
| Ikast-Brande | 94 | 5 | 99 |
| Lemvig | 54 | 1 | 56 |
| Norddjurs | 88 | 4 | 93 |
| Odder | 41 | 3 | 44 |
| Randers | 723 | 34 | 757 |
| Ringkøbing-Skjern | 166 | 8 | 175 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 189 | 24 | 213 |
| Skanderborg | 59 | 7 | 65 |
| Skive | 248 | 11 | 260 |
| Struer | 72 | 3 | 75 |
| Syddjurs | 46 | 5 | 50 |
| Viborg | 389 | 21 | 409 |
| Aarhus | 3.373 | 150 | 3.523 |
| Region Midtjylland | 4.767 | 214 | 4.982 |
| I alt | 11.370 | 542 | 11.913 |

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er finansieringen af den lovpligtige hensættelse på 20,3 % i henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabssystem, som Midttrafik har valgt ikke at opkræve ved kommunerne og regionen i det enkelte regnskabsår.

Midttrafik har pr. 31. december 2019 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 106,6 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

Note 10: Tilgodehavender vedr. rejsekort, FlexDanmark og Bus-IT

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Primo 2019 | Ændring 2019 | Ultimo 2019 |
|--------------------|---------------|--------------|---------------|
| Favrskov | 176 | 3 | 179 |
| Hedensted | 287 | -1 | 286 |
| Herning | 1.758 | 278 | 2.036 |
| Holstebro | 998 | 2 | 1.000 |
| Horsens | 57 | 326 | 383 |
| Ikast-Brande | 0 | 7 | 7 |
| Lemvig | 0 | 4 | 4 |
| Norddjurs | 86 | 5 | 91 |
| Odder | 82 | 0 | 82 |
| Randers | 3.580 | -1 | 3.579 |
| Ringkøbing-Skjern | 591 | 6 | 597 |
| Samsø | 0 | 254 | 254 |
| Silkeborg | 77 | 1 | 78 |
| Skanderborg | 729 | -4 | 725 |
| Skive | 1.062 | 10 | 1.072 |
| Struer | 153 | 4 | 157 |
| Syddjurs | 247 | 6 | 253 |
| Viborg | 2.118 | 9 | 2.127 |
| Aarhus | 15.306 | 63 | 15.370 |
| Region Midtjylland | 28.561 | -49 | 28.512 |
| I alt | 55.868 | 923 | 56.793 |

Note 11: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Ultimo 2019 |
|--------------------|----------------|
| Favrskov | 341 |
| Hedensted | 428 |
| Herning | 3.166 |
| Holstebro | 1.820 |
| Horsens | 55 |
| Ikast-Brande | 263 |
| Lemvig | 131 |
| Norddjurs | 221 |
| Odder | 120 |
| Randers | 6.296 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.246 |
| Silkeborg | 74 |
| Skanderborg | 1.099 |
| Skive | 2.194 |
| Struer | 404 |
| Syddjurs | 583 |
| Viborg | 4.122 |
| Aarhus | 29.552 |
| Region Midtjylland | 48.093 |
| I alt | 100.209 |

Kommunerne og Region Midtjylland som hæfter solidarisk for de lån Midttrafik har optaget ved Kommunekredit må i samråd med egen revisor afgøre, hvordan forpligtelsen til Midttrafiks lån opgøres.

Baseret på de anvendte fordelingsnøgler vedr. investeringen i rejsekortet har Midttrafik beregnet ovenstående fordeling af forpligtelsen vedrørende restgæld til Kommunekredit pr. 31. december 2019.

Note 12: Egenkapital

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Regnskab 2019 | Regnskab 2018 |
|---|---------------|---------------|
| Egenkapital 1. januar 2019 | 69.153 | 78.770 |
| Omkostningsbaseret resultat 2019 | -15.163 | -7.628 |
| Øvrige egenkapitalreguleringer | 3.878 | -1.989 |
| - heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid | 1.765 | |
| - heraf værdiregulering af kapitalandele | 1.569 | |
| - øvrige reguleringer | 543 | |
| Egenkapital pr. 31. december 2018 | 57.868 | 69.153 |

Note 13: Specifikation af efterregulering med bestillere

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Primo 2019 | Årets øvrige bevægelser | Hensættelser byrdefordeling 2019 | Ultimo 2019 |
|--------------------|-----------------|-------------------------|----------------------------------|----------------|
| Favrskov | 651 | 144 | 1.073 | 1.869 |
| Hedensted | -708 | 931 | 123 | 346 |
| Herning | 1.449 | -985 | 2.411 | 2.875 |
| Holstebro | 1.205 | -32 | 454 | 1.627 |
| Horsens | -582 | 505 | 421 | 345 |
| Ikast-Brande | 348 | -364 | 63 | 47 |
| Lemvig | -60 | 10 | 52 | 2 |
| Norddjurs | -893 | -56 | -1.440 | -2.389 |
| Odder | 359 | 217 | 33 | 609 |
| Randers | 733 | -220 | 813 | 1.327 |
| Ringkøbing-Skjern | -43 | 525 | 268 | 749 |
| Samsø | -26 | -1 | 10 | -17 |
| Silkeborg | -651 | 639 | 1.233 | 1.221 |
| Skanderborg | 923 | -492 | 718 | 1.149 |
| Skive | -1.756 | 1.427 | 1.144 | 814 |
| Struer | -279 | 97 | 278 | 96 |
| Syddjurs | 739 | -1.460 | 547 | -174 |
| Viborg | -130 | 925 | 1.701 | 2.495 |
| Aarhus | -43.918 | -226 | -1.897 | -46.041 |
| Region Midtjylland | -58.581 | 48.865 | 13.819 | 4.103 |
| Total | -101.219 | 50.448 | 21.824 | -28.948 |

Note 14 - Reguleringer til pengestrøm

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Ultimo 2019 | Ultimo 2018 |
|---|---------------|---------------|
| Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland | -1.765 | -2.511 |
| Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter | -863 | -1.072 |
| Afskrivninger ifølge anlægsnote | 14.263 | 16.015 |
| Regulering af hensættelser samt lønmodtagernes feriemidler | 13.573 | 3.922 |
| Øvrige reguleringer | 4.071 | 606 |
| Reguleringer i alt | 29.279 | 16.960 |

Note 15 - Ændring i driftskapital

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Ultimo 2019 | Ultimo 2018 |
|---|--------------|---------------|
| Ændring i deposita, tilgodehavende | 0 | -2 |
| Ændring i tilgodehavender | -30.675 | 63.821 |
| Ændring i kortfristet gæld, herunder bankgæld vedr. repo-forretning | 33.488 | 23.013 |
| Ændring i driftskapital i alt | 2.813 | 86.832 |

Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Ultimo 2019 |
|--|---------------|
| Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark | 636 |
| Operational leasing og øvrige lejeaftaler | 36.086 |
| Eventual forpligtelser i alt | 36.722 |

Udover tabellens viste eventualforpligtelser pågår der sager i fagretlige fora og ved domstolene. Der er enkelte tvister, hvor ledelsens vurdering er, at det ikke får væsentlig økonomisk betydning for Midttrafik.

Midttrafik har desuden aftalt en renteswap til fast rente på 1,56 %:

- Modpart på renteswap er Kommunekredit
- Kontrakten er indgået i danske kroner
- Kontraktens hovedstol er på 163,4 mio. kr.
- Kontraktens nominelle restværdi pr. 31. december 2019 er 95,8 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2019, er 6,4 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

Midttrafik har det etablerede likviditetsdepot som sikkerhedsstillelse for repo-forretninger.

Personaleoversigt

| Afdeling | Årsværk 2019 |
|---|---------------|
| Direktion | |
| Direktion | 2,00 |
| Direktionssekretariat | |
| Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling | 2,91 |
| Løn, HR, sekretariatsbetjening og intern service | 7,82 |
| FLEX Planlægning og udvikling | |
| FLEX Planlægning og udvikling | 27,56 |
| BUS Planlægning og udvikling | |
| Rådgivning og mobilitet | 9,72 |
| Køreplanlægning | 12,58 |
| Økonomi, It og Kontrakter | |
| - Økonomi og Regnskab | 17,72 |
| - Kontrakter | 9,46 |
| Kundeservice og Trafikservice | |
| - Kundeservice | 21,91 |
| - Trafikservice | 13,43 |
| I alt | 125,11 |

| Afdeling | Årsværk 2018 |
|---|---------------|
| Direktion | |
| Direktion | 2,00 |
| Direktionssekretariat | |
| Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling | 4,39 |
| Løn, HR, sekretariatsbetjening og intern service | 5,73 |
| FLEX Planlægning og udvikling | |
| FLEX Planlægning og udvikling | 27,57 |
| BUS Planlægning og udvikling | |
| Rådgivning og mobilitet | 7,00 |
| Køreplanlægning | 14,61 |
| Økonomi, It og Kontrakter | |
| - Økonomi og Regnskab | 16,97 |
| - Kontrakter | 8,72 |
| Kundeservice og Trafikservice | |
| - Kundeservice | 26,92 |
| - Trafikservice | 9,00 |
| I alt | 122,91 |

Antallet af årsværk 2019 betragtes reelt som uændret sammenlignet med 2018 og indenfor den almindelige ændring ved barsel, besættelse af stillinger m.m.

Busselskabet Aarhus Sporveje - resultatopgørelse 1. januar 2019 - 31. december 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Regnskab 2019 | Budget 2019 | Regnskab 2018 |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Indtægter | | | |
| Indtægter, busdrift | 452.674 | 431.198 | 455.447 |
| Rabat ikke-udbudt kørsel | -25.402 | 0 | -23.059 |
| Indtægter, øvrige | 9.208 | 5.411 | 8.535 |
| Indtægter i alt | 436.480 | 436.609 | 440.923 |
| Variable produktionsomkostninger | | | |
| Chaufføromkostninger | 242.034 | 242.370 | 244.911 |
| Vognomkostninger | 68.192 | 66.137 | 67.711 |
| Variable produktionsomkostninger i alt | 310.226 | 308.507 | 312.622 |
| Dækningsbidrag | 126.254 | 128.102 | 128.301 |
| Faste omkostninger | | | |
| Øvr. værkstedsomkostninger | 4.141 | 5.844 | 4.800 |
| Lokaleomkostninger | 19.204 | 19.470 | 19.094 |
| Lønomsomkostninger | 48.594 | 49.032 | 47.551 |
| Øvrige faste omkostninger | 10.532 | 9.999 | 9.711 |
| Faste omkostninger i alt | 82.471 | 84.345 | 81.156 |
| Resultat før renter og afskrivninger | 43.783 | 43.757 | 47.145 |
| Afskrivninger | 33.581 | 33.927 | 35.839 |
| Renter | 2.197 | 2.454 | 3.528 |
| BAAS4 | 201 | 0 | -1.575 |
| Lønsum af årets resultat | 322 | 280 | 387 |
| Årets resultat | 7.482 | 7.096 | 8.966 |

Busselskabet Aarhus Sporveje, balance pr. 31. december 2019

(Beløb i 1.000 kr.)

| | Primo 2019 | Årets bevægelser | Ultimo 2019 |
|-------------------------------------|----------------|------------------|----------------|
| AKTIVER | | | |
| Anlægsaktiver | | | |
| Anlægsaktiver | 186.774 | -10.300 | 176.474 |
| Anlægsaktiver i alt | 186.774 | -10.300 | 176.474 |
| Omsætningsaktiver | | | |
| Varelager | 9.306 | 2.825 | 12.131 |
| Varelager i alt | 9.306 | 2.825 | 12.131 |
| Tilgodehavender debitorer | 509 | -182 | 327 |
| Tilgodehavender, vekselpenge | 369 | 0 | 369 |
| Tilgodehavender, depositum | 45 | 0 | 45 |
| Tilgodehavender, periodeafgrænsning | 1.924 | -1 | 1.923 |
| Tilgodehavender, Silkeborg Data | 643 | -593 | 50 |
| Tilgodehavender, bus 701 | 1.881 | -1.881 | 0 |
| Tilgodehavender i alt | 5.371 | -2.657 | 2.714 |
| Formuekonto | 102.459 | 1.003 | 103.462 |
| Likvide beholdning | 48.906 | 17.775 | 66.681 |
| Omsætningsaktiver i alt | 166.042 | 16.121 | 184.986 |
| Aktiver i alt | 352.815 | 8.646 | 361.460 |
| PASSIVER | | | |
| Egenkapital og lign. | | | |
| Egenkapital | | | |
| Egenkapital primo | 102.993 | 8.968 | 111.961 |
| Periodens resultat | 8.968 | -1.486 | 7.482 |
| Egenkapital ultimo i alt | 111.961 | 7.482 | 119.443 |
| Langfristet gæld | | | |
| Langfristet gæld | 144.363 | 11.453 | 155.816 |
| Kortfristet gæld | | | |
| Mellemregning Midttrafik (rest) | 22.767 | 2.264 | 25.031 |
| Gæld til kreditorer | 12.107 | -1.818 | 10.289 |
| Anden gæld | 923 | 256 | 1.179 |
| Hensættelse til personskader | 4.017 | -1.237 | 2.780 |
| Forskud på løn | 1.537 | 576 | 2.113 |
| Skyldig løn og feriepenge | 55.140 | -10.331 | 44.809 |
| Kortfristet gæld i alt | 96.491 | -10.290 | 86.201 |
| Passiver i alt | 352.815 | 8.645 | 361.460 |

Bilag 1

Forventet regnskab efter 1. kvartal sammenfattet

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet umiddelbart mistet store dele af passagerindtægterne samt indtægter fra kontrolafgifter, og har samtidig øgede udgifter til ekstra rengøring. Flextrafikken oplever et fald i antallet af kørte ture. Forudsætningerne for budget 2020 har dermed ændret sig markant, og likviditeten er påvirket.

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal er det godkendte budget for 2020.

For kørselsudgifter er udgiftsforventningen reduceret med 22,1 mio. kr. i forhold til budget 2020, som indeholder en tilbageførsel fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune på 25,4 mio. kr. Uden denne forventes et merforbrug på 3,3 mio. kr., som fordeler sig mellem en forøgelse af udgifterne på 3 mio. kr. grundet en lille stigning i det samlede kørselsomfang, en indeksregulering på -16,1 mio. kr. samt skønnede konsekvenser af udbruddet med Coronavirus på 16,4 mio. kr.

For busindtægter er der en forventning om mindreindtægter på 351,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2020. Årsagen til denne store indtægtsnedgang findes i det markante fald i passagermængden i den kollektive trafik.

Coronakrisen har også påvirket Aarhus Letbane, hvor manglende indtægter er den primære årsag til et merforbrug på 45,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2020.

For Flextrafik inkl. Flexbus har Coronakrisen skabt en markant nedgang i antallet af kørte ture, hvorfor der forventes et samlet mindreforbrug på 66,4 mio. kr.

Med ændringer på de øvrige forretningsområder er der samlet et forventet merforbrug på 241,6 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2020.

I forbindelse med forventet regnskab efter 1. kvartal er der udarbejdet et oplæg til en tillægsbevilling, baseret på et konservativt scenarie for den økonomiske udvikling. Midttrafiks bestyrelse har d. 30. april 2020 godkendt denne tillægsbevilling til budget 2020, som for bus, tog og letbane er på 420 mio. kr. og for Flextrafik en negativ tillægsbevilling på 66,3 mio. kr. Tillægsbevillingen vil blive justeret ved næste budgetopfølgning.

Trafikselskaberne i Danmark, KL og Danske Regioner har forhandlinger med Trafikministeriet om kompensation for ekstraudgifter ifm. Coronakrisen.

Midttrafiks administration vil senest parallelt med rapportering om forventet regnskab efter 2. kvartal give status på manglende indtægter, den likvide situation og muligheden for kompensation fra staten.

Det skal bemærkes, at de indregnede effekter af Corona vil blive justeret ved kommende budgetopfølgninger, når Midttrafik har mere fakta at basere forudsætningerne på, men på nuværende tidspunkt er forudsætningerne forbundet med stor usikkerhed. Forudsætningerne er nærmere beskrevet under de forskellige forretningsområder.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020

Beløb i 1.000 kr.

| Alle bestillere | | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|--|--------------------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|----------------|
| Busdrift | | | | | |
| | Kørselsudgifter | 1.391.005 | 1.408.325 | 1.386.261 | -22.064 |
| | Flexbus | 3.413 | 6.923 | 3.428 | -3.495 |
| | Bus-IT og øvrige udgifter | 21.986 | 22.973 | 20.063 | -2.910 |
| | Rejsekort - busser | 50.288 | 53.822 | 54.497 | 675 |
| | Indtægter | -685.511 | -687.245 | -335.400 | 351.845 |
| | Regionalt tilskud | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Kompensation til vognmænd | 4.700 | 0 | 0 | 0 |
| | I alt | 785.880 | 804.798 | 1.128.849 | 324.051 |
| Flextrafik | | | | | |
| | Handicapkørsel | 39.454 | 43.896 | 25.907 | -17.989 |
| | Flexture | 13.498 | 14.844 | 12.667 | -2.177 |
| | Kommunal kørsel og sid. patientbef. | 168.616 | 187.024 | 144.330 | -42.694 |
| | I alt | 221.568 | 245.764 | 182.904 | -62.860 |
| Letbane | | | | | |
| | Buserstatningskørsel | 6.681 | 0 | 0 | 0 |
| | Letbanedrift | 191.152 | 188.942 | 234.451 | 45.509 |
| | Rejsekort - Letbanen | 5.038 | 6.306 | 6.362 | 56 |
| | Letbanesekretariatet | 1.131 | 1.044 | 1.044 | 0 |
| | I alt | 204.002 | 196.292 | 241.857 | 45.565 |
| Togdrift | | | | | |
| | Togdrift | 20.971 | 30.464 | 32.232 | 1.768 |
| Administration | | | | | |
| | Trafikselskabet inkl. handicap adm | 119.312 | 120.354 | 120.354 | 0 |
| | Billetkontrol | 3.302 | 2.473 | 8.175 | 5.702 |
| | Tjenestemandspensioner | 1.777 | 1.850 | 1.850 | 0 |
| | Tab på debitorer | 4.400 | 2.276 | 2.276 | 0 |
| | Finansielle indtægter/udgifter | 3.444 | 0 | 0 | 0 |
| | I alt | 132.235 | 126.953 | 132.655 | 5.702 |
| Øvrige områder | | | | | |
| | NOP - Ny Optimeringsplatform | 75 | 27 | 27 | 0 |
| | Flexkørsel for andre trafikselskaber | 285.782 | 303.415 | 230.790 | -72.625 |
| | I alt | 285.857 | 303.442 | 230.817 | -72.625 |
| Total - Netto | | 1.650.514 | 1.707.713 | 1.949.314 | 241.601 |
| Tillægsbevilling til budget 2020 vedr. Covid-19 | | | | | |
| | Bus, tog og letbane | 0 | 419.997 | 0 | -419.997 |
| | Flextrafik | 0 | -66.340 | 0 | 66.340 |

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

Busdrift

Kørselsudgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug i forhold til budgettet for 2020 på 22,1 mio. kr. som efter aftale med Aarhus Kommune indeholder en tilbageførsel fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune på 25,4 mio. kr. Ses der bort fra denne, er der et forventet merforbrug på 3,3 mio. kr. Dette fordeler sig mellem en forøgelse af udgifter på 3,0 mio. kr., en indeksregulering på -16,1 mio. kr. samt skønnede konsekvenser af udbruddet med Coronavirus på 16,4 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 1. kvartal 2020 er baseret på de afholdte køreplantimer og udgifter for årets første to måneder samt en budgetberegning for resten af regnskabsåret, som

er opdateret med forventede kørselsændringer for køreplansskiftet medio 2020. Dermed er der også indregnet effekter af 53. udbud (Randers bybusser) og 54. udbud (lokal- og rabatruter i Ringkøbing-Skjern).

Rabatruterne er baseret på de faktiske udgifter fra januar til marts 2020 samt skøn baseret på de aktuelle køreplaner fra K19.

Kørselsomfanget forventes samlet at stige med ca. 5.000 timer til 1.852.000 køreplantimer, der også danner hovedforklaringen på den forventede merudgift, og som skyldes justeringer til køreplansskiftet medio 2020.

Især i Horsens Kommune forventes kørslen forøget grundet indregning af to nye ruter fra køreplansskiftet. I Norddjurs er der indregnet konsekvenser af oprettelse af ny rute og ny trafikplan fra køreplansskiftet. Udgifter til denne udvidelse forventes at blive lavere end først budgetteret.

På trods af et øget kørselsomfang i Aarhus Kommune forventes der mindreudgifter sammenlignet med budgettet. Dette skyldes en overbudgettering af satserne anvendt til kontraktbetaling.

I Randers Kommune giver et nyt udbud af kørslen anledning til et reduceret kørselsomfang gennem et helt nyt busnet. De udgiftsmæssige konsekvenser forventes at svare til det budgetterede.

For Ringkøbing-Skjern Kommune medfører et nyt udbud af lokal- og rabatruter et reduceret kørselsomfang, da der sker flere justeringer og nedlæggelse af afgange, ligesom en rute bliver nedlagt fra køreplansskiftet medio 2020. Dette giver anledning til et forventet mindreforbrug for kommunen.

Konkursen hos Malling Turistbusser forventes at medføre merudgifter for Odder Kommune på ca. 20 % i forhold til budgettet. Dette skyldes, at overdragelse af kørsel til Arriva har betydet øgede satser, mens kørslen er uændret.

Der er til kørselsudgifter anvendt fire typer indeksregulering, hvor de fleste kontrakter reguleres efter et månedligt omkostningsindeks indeholdende diesel. Enkelte kontrakter er udbudt med kørsel udført med gasbusser, og disse reguleres enten efter et gasindeks eller et omkostningsindeks uden diesel. I nyere udbud anvendes HVO-biodiesel som drivmiddel, der reguleres efter et HVO-indeks.

Der observeres følgende udvikling for tre af indeksene for 2020 i forhold til det anvendte i budget 2020 (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for maj er anvendt for forventet regnskab efter 1. kvartal):

| Indeks | År | FR1 |
|----------------------------|-----------|------------|
| Omkostningsindeks | 2020 | -1,3 % |
| Omkostningsindeks u/diesel | 2020 | -0,3 % |
| Gasindeks | 2020 | +0,3 % |

HVO-indekset er ikke anvendt ved udarbejdelse af budgettet, hvorfor ændringen i denne ikke er angivet.

I forhold til budgettet har der været et fald i omkostningsindekset, hvilket primært skyldes faldende oliepriser. Dette må især antages at skyldes udbruddet af Corona-virusset og et stort udbud af olie i forhold til efterspørgsel.

I forbindelse med udbruddet af Corona-virusset sker der et fradrag i betalingen til busselskaber for indstillet kørsel. Derudover påløber der udgifter til ekstraordinær rengøring af busser, som samlet forventes at udgøre ca. 500.000 kr. pr. uge resten af året.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Kørselsudgifter

| Kørselsudgifter | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|-----------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Kørselsudgifter | 1.391.004.626 | 1.408.325.000 | 1.386.260.792 | -22.064.208 |
| I alt | 1.391.004.626 | 1.408.325.000 | 1.386.260.792 | -22.064.208 |

Flexbus

De forventede indtægter efter 1. kvartal er udarbejdet i en særdeles usikker situation som følge af Coronakrisen. Denne har medført en markant nedgang i antallet af kørte ture.

Den foreløbige prognose, der er anvendt i det forventede regnskab, er lavet med en forudsætning om en forventede besparelse på kørslen på 85 % i april. Denne besparelse forventes at falde støt hen over sommeren til 35 % i august, inden den i december er sat til 5 %.

Forudsætningerne for prognosetallene er de samme som i det materiale, der blev forelagt bestyrelsen d. 30. april i forbindelse med vedtagelsen af en samlet tillægsbevilling til budget 2020 for de enkelte bestillere.

Prognosen for Flextrafik er endnu baseret på et usikkert grundlag. Oversigten i det efterfølgende er derfor kun bestillernes samlede udgift.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Flexbus

| Flexbus | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|---------------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Kommunens samlede udgift | 3.412.945 | 6.923.000 | 3.428.000 | -3.495.000 |

Forventningen for 2020 er efter 1. kvartal et mindreforbrug på 3,5 mio. kr.

Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et mindreforbrug i forhold til budgettet på 2,9 mio. kr. Der skønnes færre udgifter til drift af Wi-Fi, realtid, tælleudstyr og omflytning af IT-udstyr i busser på 2,0 mio. kr. Det skyldes, at der i budgettet var indregnet en forventet udgift på 1,8 mio. kr. til omflytning af bus-IT-udstyr, under forventning af 31 busudskiftninger i Aarhus i 2020. Ifølge seneste busudskiftningsplan for BAAS, forventes nu ingen busudskiftninger i 2020.

Midttrafiks udgifter til billettering, herunder gebyrer, drift af Midttrafik app m.m., skønnes 0,7 mio. kr. lavere end budgetteret. Nedgangen i Midttrafiks billetsalg pga. Coronakrisen betyder også lavere billetteringsudgifter og gebyromkostninger. Der er endnu stor usikkerhed forbundet med dette skøn.

Fra 11. marts har Midttrafik suspenderet rejsegarantien og udbetalinger til kunder, der bliver forsinket i kollektiv trafik. Der forventes lavere udgifter på 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Bus-IT og øvrige udgifter

| Bus-IT og øvrige udgifter | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|---|-------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger | 10.517.413 | 9.801.000 | 7.805.000 | -1.996.000 |
| Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer | 8.073.406 | 9.127.000 | 8.457.000 | -670.000 |
| Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse | 2.992.940 | 3.370.000 | 3.401.000 | 31.000 |
| Rejsegaranti | 402.164 | 675.000 | 400.000 | -275.000 |
| Total | 21.985.924 | 22.973.000 | 20.063.000 | -2.910.000 |

Rejsekort – Busser

Der forventes et merforbrug til rejsekort vedrørende busdrift på 0,7 mio. kr.

Afvigelsen skyldes hovedsageligt en højere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S på 1,2 mio. kr., hvilket skyldes, at Midttrafiks andel af fordelingsnøglen er steget. Tilsvarende forventes højere ydelsesbetaling på Kommunekreditlånene på 0,1 mio. kr., da renteudgifterne er budgetteret for lavt.

Omvendt forventes de kunderelaterede driftsudgifter at blive 0,7 mio. kr. lavere, grundet færre passagerer.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Rejsekort, busser i alt

| Rejsekort - Busser | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|---|-------------------|-------------------|-------------------------------------|----------------|
| Kontantbetaling af investering i alt | 3.226.974 | 0 | 0 | 0 |
| Ydelse på KK-lån i alt | 6.871.016 | 7.493.000 | 7.642.000 | 149.000 |
| Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S | -535.323 | -460.000 | -460.000 | 0 |
| Investering i alt | 9.562.667 | 7.033.000 | 7.182.000 | 149.000 |
| Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S | 27.732.025 | 28.422.000 | 29.602.000 | 1.180.000 |
| Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser | 9.646.889 | 13.274.000 | 13.274.000 | 0 |
| Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt | 3.346.524 | 5.093.000 | 4.439.000 | -654.000 |
| Drift i alt | 40.725.438 | 46.789.000 | 47.315.000 | 526.000 |
| Rejsekort, busser i alt | 50.288.105 | 53.822.000 | 54.497.000 | 675.000 |

Indtægter

De forventede indtægter efter 1. kvartal er estimeret i en usikker situation som følge af Coronakrisen. Denne har medført et markant passagerfrafald i den kollektive trafik. På tidspunktet for udarbejdelsen af det forventede regnskab er der ikke et fuldt overblik over, hvor længe effekten vil vare, og hvilken effekt den også vil få for indtægterne på længere sigt.

Det forventede regnskab er lavet med en forudsætning om et indtægtsfald på 90 % i april måned – og herefter faldende i løbet af året – til 60 % i andet halvår af 2020.

Disse antagelser er gjort gældende i forbindelse med udvikling i passagerindtægterne i 2020 samt i forhold til udviklingen i statens off-peak-kompensation for rejser uden for myldretiden.

Dertil kommer antagelser om en negativ udvikling på salg af Ungdomskort, hvor indtægtsnedgangen vurderes at være 15 % på årsbasis på grund af mindre salg og flere refusioner. Endelig er indregnet en mindreindtægt på bus-tog-omstigningsrejser, dels som følge af færre passagerer i forbindelse med Corona-virus, dels som konsekvens af et generelt fald i salg af togbilletter, der giver gratis omstigningsmulighed til busser og en forventet regulering af den modtagne acontobetaling for 2019.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede indtægtsregnskab således ud efter 1. kvartal.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Busindtægter

| Busindtægter | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|---|---------------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Hovedkategorier: | | | | |
| Passagerindtægter | -505.449.894 | -489.445.000 | -197.500.000 | 291.945.000 |
| Refusion - off peak rabat | -23.535.326 | -19.000.000 | -8.500.000 | 10.500.000 |
| Erhvervs kort | | | | 0 |
| Omsætning Ungdomskort | -79.217.042 | -83.000.000 | -67.000.000 | 16.000.000 |
| Ungdomskort - kompensation fritidsrejser | -8.020.570 | -8.600.000 | -5.300.000 | 3.300.000 |
| Omsætning skolekort | -19.844.456 | -22.200.000 | -20.000.000 | 2.200.000 |
| Kompensation - Fælles børneregler | -37.686.440 | -37.300.000 | -38.000.000 | -700.000 |
| Fribefordring Værnepligtige | -1.565.038 | -1.600.000 | -1.900.000 | -300.000 |
| Andre indtægter (bl.a. indtægtsdækket kørsel) | -64.515 | -100.000 | -100.000 | 0 |
| Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva | | | | 0 |
| Billetindtægter - Tog omstigningsrejser | -10.128.030 | -26.000.000 | 2.900.000 | 28.900.000 |
| Passagerindtægter total | -685.511.311 | -687.245.000 | -335.400.000 | 351.845.000 |

Der vurderes således et indtægtsfald på godt 51 % i forhold til det budgetterede, svarende til 351,8 mio. kr., men tallet vil kunne ændre sig i betydeligt omfang.

Det skal bemærkes, at der foregår drøftelser mellem trafikselskabernes fællesorganisation, Trafikselskaberne i Danmark, og staten med henblik på kompensation for indtægtsudviklingen inden for den kollektive trafik som følge af Coronakrisen. Det er håbet, at Trafikselskaberne eller kommuner/region vil kunne kompenseres for de manglende indtægter.

På grund af den helt ekstraordinære situation er det administrationens vurdering, at den midlertidige indtægtsdelingsmodel ikke vil kunne finde anvendelse i 2020, da det i givet fald ville betyde at hele mindreindtægten blev henført til Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I den anvendte fordelingsmodel er der derfor i stedet taget udgangspunkt i de enkelte bestillers budgetterede indtægter, og mindreindtægten er fordelt i forhold hertil.

Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011 og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forbindelse med regionale besparelser er det besluttet at yde et treårigt uddannelses tilskud med udløb i 2022. I forhold til budgettet er der ikke foretaget justering af de regionale tilskud.

Flextrafik – Generelle kommentarer

De forventede indtægter efter 1. kvartal er udarbejdet i en særdeles usikker situation som følge af Coronakrisen. Denne har medført en markant nedgang i antallet af kørte ture. Der er stor variation i forhold til, hvor meget Coronakrisen har påvirket de enkelte kommuners kørsel.

Det forventede regnskab er lavet med mange antagelser for, hvordan økonomien påvirkes af de meget usikre kørselstal. For hver kørselstype er der lavet en foreløbig prognose for, hvor stor en procentvis besparelse der forventes resten af året. Antagelserne bygger på en forventning om, hvordan kørslen vil udvikle sig samt den historiske udvikling hen over året.

Besparelsen skal ses i det lys, at den enkelte tur er blevet dyrere som følge af, at der udelukkende køres solokørsel i øjeblikket. Dvs. besparelsen er lavere end den procentvise nedgang i antallet af kørte ture.

Grundet det store fald i kørslen, kommer der også et stort fald i administrationsomkostningerne. Administrationsomkostningerne er dog grundstenen for, at hele administrationen i Flextrafik kan fungere. Trods nedgangen i antallet af kørte ture, er der stadig en række faste omkostninger, som skal dækkes. Omkostninger der ikke umiddelbart kan skæres væk, og som derfor stadig skal finansieres.

Da prognosen for Flextrafik endnu er baseret på et usikkert grundlag, viser oversigterne i det følgende derfor kun bestillernes samlede udgift.

Forudsætningerne for prognosetallene er de samme som i det materiale, der blev forelagt bestyrelsen d. 30. april i forbindelse med vedtagelsen af en samlet tillægsbevilling til budget 2020 for de enkelte bestillere.

Handicapkørsel

Den foreløbige prognose, der er anvendt i det forventede regnskab, er lavet med en forudsætning om en forventet besparelse på kørslen på 85 % i april. Denne besparelse forventes at falde støt hen over sommeren, til 30 % i august, inden den i december er sat til 0 %.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Handicapkørsel | | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Handicapkørsel | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Handicapkørsel | | | | |
| Netto | 39.453.785 | 43.923.000 | 25.934.000 | -17.989.000 |

Der forventes samlet set et mindreforbrug på 18 mio. kr. i forhold til budgettet.

Der er samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 14,7 mio. kr., som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb, som ikke korrigeres hen over året, og dermed heller ikke bliver påvirket af Coronakrisen.

Flexiture

Den foreløbige prognose, der er anvendt i det forventede regnskab, er lavet med en forudsætning om en forventede besparelse på kørslen på 45 % i april. Denne besparelse forventes at falde støt hen over sommeren, til 15 % i august, inden den i december er sat til 0 %.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Flexitur | | | | |
|---|---------------|-------------|-------------------------------------|------------|
| Flexiture | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Flexiture | | | | |
| Kommunens samlede udgift | 13.498.162 | 14.844.000 | 12.667.000 | -2.177.000 |

Der forventes samlet set et mindreforbrug på 2,2 mio. kr. i forhold til budgettet.

Kommunal kørsel

Den foreløbige prognose, der er anvendt i det forventede regnskab, er lavet med en forudsætning om en forventede besparelse på kørslen på 70 % i april. Denne besparelse forventes at falde støt hen over sommeren, til 40 % i august, inden den i december er sat til 20 %.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Kommunal kørsel | | | | |
|--|---------------|-------------|-------------------------------------|-------------|
| Kommunal kørsel | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Samlede udgift | 34.091.288 | 38.539.000 | 22.818.000 | -15.721.000 |

Der forventes samlet set et mindreforbrug på 15,7 mio. kr. i forhold til budgettet.

Siddende patientbefordring

Den foreløbige prognose, der er anvendt i det forventede regnskab, er lavet med en forudsætning om en forventede besparelse på kørslen på 60 % i april. Denne besparelse forventes at falde støt hen over sommeren, til 35 % i august, inden den i december er sat til 10 %.

På baggrund af disse antagelser ser det forventede regnskab således ud efter 1. kvartal.

| Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Siddende patientbefordring i Region Midtjylland | | | | |
|--|---------------|-------------|-------------------------------------|-------------|
| Siddende patientbefordring | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Regionens samlede udgift | 134.525.039 | 148.485.000 | 121.512.000 | -26.973.000 |

Der er budgetteret med omkostninger på 148,5 mio. kr. Forventningen for 2020 er efter 1. kvartal et mindreforbrug på 27 mio. kr.

Letbanedrift

Region Midtjylland og Aarhus Kommune finansierer Midttrafiks udgifter til letbanetrafik på Aarhus Letbane. I det forventede regnskab 2020 forventes på nuværende tidspunkt en merudgift i forhold til budgettet på samlet 45,5 mio. kr.

Det skyldes hovedsageligt en indtægtsnedgang på 44,0 mio. kr. som følge af Coronasituationen. Indtægtsnedgangen er baseret på de samme forudsætninger som omtalt under busindtægter. Herudover forventes merforbrug til øvrige letbanerelaterede udgifter på ca. 1,5 mio. kr. Det skyldes bl.a. højere udgifter til buserstatningskørsel på grund af sporarbejder på Grenaabanen i perioden 23. februar – 15. marts 2020 for ca. 0,6 mio. kr., og udgifter for ca. 0,9 mio. kr. til rengøring af alle berøringsflader på automaterne på hele Letbanen som følge af Corona.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Aarhus Letbane Drift

| Letbane drift | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|---|--------------------|--------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Trafikkøb og drift Aarhus Letbane | 253.092.000 | 261.361.000 | 261.361.000 | 0 |
| <i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i> | <i>104.927.000</i> | <i>120.185.000</i> | <i>120.185.000</i> | <i>0</i> |
| Øvrige letbanerelaterede udgifter | 2.977.797 | 2.581.000 | 4.090.000 | 1.509.000 |
| Passagerindtægter | -64.917.751 | -75.000.000 | -31.000.000 | 44.000.000 |
| Driftstilskud | 191.152.046 | 188.942.000 | 234.451.000 | 45.509.000 |
| Netto driftstilskud | 191.152.046 | 188.942.000 | 234.451.000 | 45.509.000 |

Rejsekort – Letbanen

Der forventes et merforbrug på rejsekort på Letbanen på 0,1 mio. kr.

Afvigelsen skyldes en højere abonnementsbetaling til Rejsekort & Rejseplan A/S, da Midttrafiks andel af fordelingsnøglen er steget. Der forventes lavere udgifter til kunderelaterede driftsudgifter, grundet færre passagerer.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Rejsekort, Aarhus Letbane i alt

| Rejsekort - Letbane | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|--|------------------|------------------|-------------------------------------|---------------|
| Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S | 2.930.975 | 3.102.000 | 3.230.000 | 128.000 |
| Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen | 1.753.501 | 2.648.000 | 2.648.000 | 0 |
| Kunderelaterede og øvrige driftsudgifter i alt | 353.691 | 556.000 | 484.000 | -72.000 |
| Drift i alt | 5.038.167 | 6.306.000 | 6.362.000 | 56.000 |
| Rejsekort, Letbanen i alt | 5.038.167 | 6.306.000 | 6.362.000 | 56.000 |

Letbanesekretariatet

Udgifter til Letbanesekretariatet forventes at blive på niveau med budgettet.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Letbanesekretariat

| Letbanesekretariatet | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|----------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|------------|
| Bestillere | 915.000 | 940.000 | 940.000 | 0 |
| Midttrafik | 101.000 | 104.000 | 104.000 | 0 |
| Samlet | 1.016.000 | 1.044.000 | 1.044.000 | 0 |

Togdrift

Togdrift vedrører kun Region Midtjylland, og omfatter drift af Lemvigbanen og togdrift på strækningen Holstebro-Skjern, hvor Midtjyske Jernbaner overtager togdriften fra 13. dec. 2020.

I det forventede regnskab forventes et merforbrug i forhold til budgettet på 1,8 mio. kr.

Det skyldes hovedsageligt indtægtsnedgang på Lemvigbanen på 1,4 mio. kr. som følge af Coronasituationen. Indtægtsnedgangen er baseret på de samme forudsætninger som omtalt under busindtægter. Merforbruget skyldes også en efterregulering af driftstilskuddet til Midtjyske Jernbaner fra 2019 på 0,4 mio. kr.

Indtægterne fra kontrolafgifter til kunder på Lemvigbanen er flyttet til Midttrafiks driftsområde for Billetkontrollen.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Togdrift i Region Midtjylland

| Togdrift | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|---|-------------------|-------------------|-------------------------------------|------------------|
| Driftstilskud | | | | |
| Udgifter | 19.981.700 | 21.928.000 | 22.294.000 | 366.000 |
| Indtægter | -2.644.627 | -3.392.000 | -1.990.000 | 1.402.000 |
| I alt driftstilskud | 17.337.073 | 18.536.000 | 20.304.000 | 1.768.000 |
| Anlæg | | | | |
| Ordinært investeringstilskud | 3.634.000 | 11.928.000 | 11.928.000 | 0 |
| I alt togdrift, Region Midtjylland | 20.971.073 | 30.464.000 | 32.232.000 | 1.768.000 |

Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2020 et samlet budget på 120,4 mio. kr. og kan indeles i tre dele, hvor 101,8 mio. kr. vedrører busadministration, 3,8 mio. kr. vedrører letbaneadministration og 14,7 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Udgifter til Trafikselskabet forventes at overholde budgettet i 2020.

Som en del af Trafikselskabets aktiviteter i 2020 er der disponeret 17,6 mio. kr. til udviklingsprojekter, heraf er 16,8 mio. kr. overførte, ikke-afsluttede projekter fra 2019. Her kan bl.a. nævnes installation af USB i busser, indkøb af Bus Light-rejsekortudstyr og realtidsudstyr samt forbedringer af chaufførlokaler. Udviklingsprojekter, der er påbegyndt i 2020, er bl.a. udvikling af app til Flextur- og handicapkørsel samt opdatering af datapakke til Rejseplanen.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Trafikselskabet

| Trafikselskabet | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|------------------------|---------------|-------------|-------------------------------------|------------|
| Busadministration | 101.303.000 | 101.839.000 | 101.839.000 | 0 |
| Letbaneadministration | 3.734.000 | 3.840.000 | 3.840.000 | 0 |
| Handicapadministration | 14.275.000 | 14.675.000 | 14.675.000 | 0 |
| Samlet | 119.312.000 | 120.354.000 | 120.354.000 | 0 |

Billetkontrol

Budgettet for 2020 er samlet på 4,7 mio. kr., og består af administrationsudgifter på 13,5 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 10,9 mio. kr., ubetalte kontrolafgifter på netto 2,3 mio. kr. og gebyrer på 0,2 mio. kr.

Sammenholdt med budget 2020 forventes der efter 1. kvartal en samlet merudgift til kommuner og region på ca. 5,7 mio. kr.

Den store afvigelse skyldes Coronaudbruddet, som har ført til en neddrogning af kontrollen i køretøjerne. Dette har store konsekvenser for indtægterne, og påvirker dermed omfanget af udstedte kontrolafgifter. Skønnet for indtægtsnedgangen er baseret på de samme forudsætninger, som er omtalt indledningsvist under busindtægter.

Foruden Coronaudbruddet, så er billetkontrol på Lemvigbanen, som tidligere er blevet rapporteret under togdrift, blevet flyttet, så det fremover indgår i opgørelsen for billetkontrol for Region Midtjylland.

På nuværende tidspunkt har der ikke været belæg for en justering af hverken de administrative udgifter eller omfanget af ubetalte kontrolafgifter.

Det skal bemærkes, at der årligt vil ske et rul, hvor afregningen af ubetalte kontrolafgifter for tidligere år tilbageføres, hvorefter et nyt tab vil blive estimeret. I 2019 var beløbet for ubetalte kontrolafgifter på 4,4 mio. kr.

De forventede udgifter til dækning af advokatombudsninger i forbindelse med igangværende sager i billetkontrollen forventes at holde sig inden for budgettet i 2020.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - Billetkontrol

| Billetkontrol | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|-----------------------------|---------------|-------------|-------------------------------------|------------|
| Kontrolafgifter | -9.252.357 | -10.856.000 | -5.156.000 | 5.700.000 |
| Billetkontroladministration | 12.681.285 | 13.493.000 | 13.495.000 | 2.000 |
| Ubetalte kontrolafgifter | 4.400.000 | 2.276.000 | 2.276.000 | 0 |
| Gebyr | -126.807 | -164.000 | -164.000 | 0 |
| I alt | 7.702.121 | 4.749.000 | 10.451.000 | 5.702.000 |

Tjenestemandspensioner

I 2020 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,9 mio. kr.

Udgifterne til tjenestemandspensioner forventes at overholde budgettet.

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 - tjenestemandspension

| Tjenestemandspensioner | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
|------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|------------|
| Tjenestemandspensioner | 1.777.412 | 1.850.000 | 1.850.000 | 0 |
| I alt | 1.777.412 | 1.850.000 | 1.850.000 | 0 |

Finanspolitik

I henhold til bestyrelsesbeslutning på mødet d. 7. februar 2020, skal resultatet af Midttrafiks finanspolitik indgå i byrdefordelingen. Der budgetteres med et nulresultat, og da afkastet kan variere, beregnes der ikke byrdefordeling efter 1. kvartal.

Året 2020 begyndte med meget fine afkast på de to likviditetsdepoter. Finansmarkedet reagerede dog markant på Coronapandemien, og afkastet efter 1. kvartal er negativt med i alt 3,7 mio. kr.

Finansmarkedet har stabiliseret sig i april, og afkastet er væsentligt forbedret, dog stadig negativt. Afkastet for de kommende seks måneder er ved uændret rente vurderet til 0,41 % og er dermed markant bedre end kontant indlån, der forrentes med -0,37 %. Rentesituationen er dog speciel, da den økonomiske krise udløser faldende renter, mens likviditetsbehovet med udbud af statsobligationer omvendt trækker renterne i den modsatte retning.

Bilag 2

Forventet regnskab 1. kvartal 2020 – Bestilleroversigter

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|---|
| Samlet oversigt | 2 |
| Kørselsudgifter..... | 3 |
| Bus-IT og øvrige udgifter..... | 3 |
| Rejsekort..... | 4 |
| Indtægter..... | 4 |
| Regionalt tilskud..... | 5 |
| Handicapkørsel..... | 5 |
| Flexture..... | 6 |
| Flexbus..... | 6 |
| Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring..... | 7 |
| Letbanedrift..... | 7 |
| Togdrift | 7 |
| Letbanesekretariat | 8 |
| Trafikselskabet..... | 8 |
| Billetkontrol | 9 |
| Tjenestemandspensioner | 9 |

Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2020:

| Samlet oversigt | | | | |
|---|----------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 24.324.359 | 27.292.000 | 24.468.000 | -2.824.000 |
| Hedensted | 5.939.899 | 7.066.000 | 7.607.000 | 541.000 |
| Herning | 44.006.231 | 45.950.000 | 53.103.000 | 7.153.000 |
| Holstebro | 27.542.493 | 18.736.000 | 20.466.000 | 1.730.000 |
| Horsens | 44.300.978 | 47.228.000 | 57.698.000 | 10.470.000 |
| Ikast-Brande | 15.898.155 | 16.478.000 | 15.707.000 | -771.000 |
| Lemvig | 9.876.466 | 10.573.000 | 9.536.000 | -1.037.000 |
| Norddjurs | 22.258.640 | 27.332.000 | 24.897.000 | -2.435.000 |
| Odder | 7.882.042 | 8.895.000 | 10.587.000 | 1.692.000 |
| Randers | 78.555.658 | 80.052.000 | 93.047.000 | 12.995.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 26.106.263 | 27.706.000 | 27.147.000 | -559.000 |
| Silkeborg | 46.561.784 | 46.613.000 | 56.686.000 | 10.073.000 |
| Skanderborg | 27.198.282 | 29.903.000 | 31.447.000 | 1.544.000 |
| Skive | 33.946.123 | 36.262.000 | 36.705.000 | 443.000 |
| Struer | 5.295.979 | 5.553.000 | 5.943.000 | 390.000 |
| Syddjurs | 19.711.157 | 22.271.000 | 23.472.000 | 1.201.000 |
| Viborg | 38.500.951 | 42.115.000 | 49.218.000 | 7.103.000 |
| Aarhus | 331.495.777 | 363.095.000 | 494.343.292 | 131.248.292 |
| Regionen | 542.968.105 | 540.965.000 | 676.248.500 | 135.283.500 |
| I alt vedr. Midttrafiks bestillere | 1.352.369.344 | 1.404.085.000 | 1.718.325.792 | 314.240.792 |
| Sydtrafik | 237.373.115 | 256.087.000 | 200.290.000 | -55.797.000 |
| NT | 149.466 | 300.000 | 200.000 | -100.000 |
| Fynbus | 48.154.313 | 47.028.000 | 30.300.000 | -16.728.000 |
| Movia | 105.111 | 0 | 0 | 0 |
| Samsø | 47.183 | 109.000 | 94.000 | -15.000 |
| Mellefinansiering | 12.100.000 | 0 | 0 | 0 |
| Midttrafik | 101.000 | 104.000 | 104.000 | 0 |
| I alt vedr. øvrige | 298.030.187 | 303.628.000 | 230.988.000 | -72.640.000 |
| Total Midttrafik | 1.650.399.532 | 1.707.713.000 | 1.949.313.792 | 241.600.792 |
| Tillægsbevilling til budget 2020 vedr. Covid-19 - bus, tog og letbane | 0 | 419.997.324 | 0 | -419.997.324 |
| Tillægsbevilling til budget 2020 vedr. Covid-19 - Flextrafik | 0 | -66.340.000 | 0 | 66.340.000 |

Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Kørselsudgifter:

Øversigt over kørselsudgifter

| Bestilleroversigt | | | | |
|--------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 14.738.578 | 15.947.000 | 15.621.000 | -326.000 |
| Hedensted | 5.521.855 | 6.906.000 | 7.021.000 | 115.000 |
| Herning | 50.096.033 | 51.811.000 | 52.980.000 | 1.169.000 |
| Holstebro | 28.067.976 | 18.869.000 | 19.000.000 | 131.000 |
| Horsens | 51.669.400 | 55.503.000 | 57.860.000 | 2.357.000 |
| Ikast-Brande | 13.771.764 | 14.565.000 | 14.192.000 | -373.000 |
| Lemvig | 7.990.509 | 8.165.000 | 8.054.000 | -111.000 |
| Norddjurs | 18.266.033 | 22.785.000 | 21.799.000 | -986.000 |
| Odder | 6.895.614 | 7.464.000 | 8.958.000 | 1.494.000 |
| Randers | 92.543.671 | 93.158.000 | 92.451.000 | -707.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 26.356.667 | 27.494.000 | 26.205.000 | -1.289.000 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 55.828.795 | 55.528.000 | 56.373.000 | 845.000 |
| Skanderborg | 26.802.967 | 28.823.000 | 28.939.000 | 116.000 |
| Skive | 28.464.159 | 28.727.000 | 29.270.000 | 543.000 |
| Struer | 5.140.945 | 5.434.000 | 5.527.000 | 93.000 |
| Syddjurs | 18.170.645 | 21.326.000 | 21.486.000 | 160.000 |
| Viborg | 48.895.002 | 52.436.000 | 51.904.000 | -532.000 |
| Aarhus | 428.299.891 | 466.270.000 | 436.853.792 | -29.416.208 |
| Region Midtjylland | 451.384.123 | 427.114.000 | 431.767.000 | 4.653.000 |
| Mellefinansiering | 12.100.000 | 0 | 0 | 0 |
| I alt | 1.391.004.626 | 1.408.325.000 | 1.386.260.792 | -22.064.208 |

Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Bus-IT og øvrige udgifter:

Øversigt over bus-IT og øvrige udgifter

| Bestilleroversigt | | | | |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 16.719 | 79.000 | 79.000 | 0 |
| Hedensted | 33.682 | 60.000 | 55.000 | -5.000 |
| Herning | 563.036 | 555.000 | 546.000 | -9.000 |
| Holstebro | 79.394 | 91.000 | 86.000 | -5.000 |
| Horsens | 678.167 | 565.000 | 544.000 | -21.000 |
| Ikast-Brande | 22.900 | 44.000 | 40.000 | -4.000 |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Norddjurs | 16.544 | 55.000 | 51.000 | -4.000 |
| Odder | 16.140 | 19.000 | 17.000 | -2.000 |
| Randers | 1.219.934 | 1.926.000 | 1.883.000 | -43.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 159.847 | 215.000 | 210.000 | -5.000 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 821.194 | 837.000 | 809.000 | -28.000 |
| Skanderborg | 70.216 | 142.000 | 137.000 | -5.000 |
| Skive | 85.617 | 120.000 | 113.000 | -7.000 |
| Struer | 28.409 | 38.000 | 38.000 | 0 |
| Syddjurs | 53.793 | 80.000 | 75.000 | -5.000 |
| Viborg | 789.352 | 1.356.000 | 1.311.000 | -45.000 |
| Aarhus | 7.306.608 | 10.359.000 | 8.355.000 | -2.004.000 |
| Region Midtjylland | 10.024.370 | 6.432.000 | 5.714.000 | -718.000 |
| I alt | 21.985.924 | 22.973.000 | 20.063.000 | -2.910.000 |

Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort i busser og Letbanen:

Oversigt over rejsekort

| Bestilleroversigt | | | | |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------------|----------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 120.231 | 176.000 | 182.000 | 6.000 |
| Hedensted | 212.650 | 338.000 | 347.000 | 9.000 |
| Herning | 1.078.072 | 1.334.000 | 1.331.000 | -3.000 |
| Holstebro | 557.539 | 598.000 | 614.000 | 16.000 |
| Horsens | 983.061 | 1.385.000 | 1.404.000 | 19.000 |
| Ikast-Brande | 25.396 | 23.000 | 24.000 | 1.000 |
| Lemvig | 9.006 | 10.000 | 10.000 | 0 |
| Norddjurs | 132.653 | 200.000 | 206.000 | 6.000 |
| Odder | 104.955 | 232.000 | 239.000 | 7.000 |
| Randers | 2.404.396 | 2.836.000 | 2.901.000 | 65.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 515.055 | 636.000 | 653.000 | 17.000 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 1.681.662 | 1.594.000 | 1.636.000 | 42.000 |
| Skanderborg | 453.101 | 559.000 | 573.000 | 14.000 |
| Skive | 767.368 | 930.000 | 987.000 | 57.000 |
| Struer | 105.712 | 163.000 | 167.000 | 4.000 |
| Syddjurs | 308.828 | 462.000 | 472.000 | 10.000 |
| Viborg | 1.452.956 | 1.810.000 | 1.936.000 | 126.000 |
| Aarhus | 21.116.650 | 21.983.000 | 21.712.000 | -271.000 |
| Region Midtjylland | 23.296.982 | 24.859.000 | 25.465.000 | 606.000 |
| I alt | 55.326.272 | 60.128.000 | 60.859.000 | 731.000 |

Indtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af Busindtægter:

Oversigt over busindtægter

| Bestilleroversigt | | | | |
|--------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | -1.299.463 | -1.436.000 | -701.000 | 735.000 |
| Hedensted | -2.430.486 | -3.240.000 | -1.581.000 | 1.659.000 |
| Herning | -13.742.796 | -14.305.000 | -6.981.000 | 7.324.000 |
| Holstebro | -6.198.407 | -5.759.000 | -2.811.000 | 2.948.000 |
| Horsens | -19.300.670 | -22.117.000 | -10.794.000 | 11.323.000 |
| Ikast-Brande | -30.000 | -60.000 | -29.000 | 31.000 |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Norddjurs | -1.836.465 | -2.410.000 | -1.176.000 | 1.234.000 |
| Odder | -1.311.096 | -1.525.000 | -744.000 | 781.000 |
| Randers | -30.003.069 | -31.218.000 | -15.235.000 | 15.983.000 |
| Ringkøbing-Skjern | -4.605.213 | -4.376.000 | -2.136.000 | 2.240.000 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | -23.198.441 | -23.379.000 | -11.410.000 | 11.969.000 |
| Skanderborg | -5.468.605 | -6.060.000 | -2.957.000 | 3.103.000 |
| Skive | -8.222.101 | -7.914.000 | -3.862.000 | 4.052.000 |
| Struer | -1.187.628 | -1.052.000 | -513.000 | 539.000 |
| Syddjurs | -4.508.430 | -5.836.000 | -2.848.000 | 2.988.000 |
| Viborg | -16.802.074 | -17.920.000 | -8.746.000 | 9.174.000 |
| Aarhus | -269.777.147 | -278.133.000 | -135.739.000 | 142.394.000 |
| Region Midtjylland | -275.589.220 | -260.505.000 | -127.137.000 | 133.368.000 |
| I alt | -685.511.311 | -687.245.000 | -335.400.000 | 351.845.000 |

Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af regionalt tilskud:

Oversigt over regionalt tilskud

| Bestilleroversigt | | | | |
|-------------------|---------------|-------------|-------------------------------------|------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hedensted | -1.199.500 | -1.386.000 | -1.386.000 | 0 |
| Herning | -5.000 | -5.000 | -5.000 | 0 |
| Holstebro | -195.000 | -396.000 | -396.000 | 0 |
| Horsens | -662.500 | -988.000 | -988.000 | 0 |
| Ikast-Brande | -233.500 | -474.000 | -474.000 | 0 |
| Lemvig | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Norddjurs | -782.000 | -1.051.000 | -1.051.000 | 0 |
| Odder | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Randers | -774.000 | -786.000 | -786.000 | 0 |
| Ringkøbing-Skjern | -1.775.000 | -1.803.000 | -1.803.000 | 0 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skanderborg | -197.000 | -400.000 | -400.000 | 0 |
| Skive | -716.000 | -727.000 | -727.000 | 0 |
| Struer | -258.500 | -525.000 | -525.000 | 0 |
| Syddjurs | -397.500 | -808.000 | -808.000 | 0 |
| Viborg | -3.895.000 | -4.692.000 | -4.692.000 | 0 |
| Aarhus | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Regionen | 11.090.500 | 14.041.000 | 14.041.000 | 0 |
| I alt | 0 | 0 | 0 | 0 |

Handicapørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapørsel:

Oversigt over handicapørsel

| Bestilleroversigt | | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 1.178.218 | 1.354.000 | 721.000 | -633.000 |
| Hedensted | 1.201.586 | 1.268.000 | 556.000 | -712.000 |
| Herning | 2.062.958 | 2.313.000 | 1.135.000 | -1.178.000 |
| Holstebro | 1.316.178 | 1.491.000 | 939.000 | -552.000 |
| Horsens | 2.505.366 | 2.760.000 | 1.683.000 | -1.077.000 |
| Ikast-Brande | 948.485 | 1.015.000 | 456.000 | -559.000 |
| Lemvig | 549.731 | 675.000 | 275.000 | -400.000 |
| Norddjurs | 743.266 | 805.000 | 790.000 | -15.000 |
| Odder | 811.254 | 1.132.000 | 531.000 | -601.000 |
| Randers | 3.289.166 | 3.658.000 | 2.332.000 | -1.326.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.551.156 | 1.492.000 | 752.000 | -740.000 |
| Samsø | 15.717 | 35.000 | 37.000 | 2.000 |
| Silkeborg | 2.555.118 | 2.761.000 | 1.488.000 | -1.273.000 |
| Skanderborg | 1.283.287 | 1.328.000 | 713.000 | -615.000 |
| Skive | 1.420.988 | 1.522.000 | 1.009.000 | -513.000 |
| Struer | 645.812 | 671.000 | 337.000 | -334.000 |
| Syddjurs | 888.167 | 919.000 | 319.000 | -600.000 |
| Viborg | 2.745.430 | 3.124.000 | 1.791.000 | -1.333.000 |
| Aarhus | 13.741.900 | 15.600.000 | 10.070.000 | -5.530.000 |
| Movia, NT | 105.111 | 0 | 0 | 0 |
| I alt | 39.558.895 | 43.923.000 | 25.934.000 | -17.989.000 |

Flexture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexture:

| Oversigt over flexture | | | | |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Bestilleroversigt | | | | |
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 959.350 | 1.061.000 | 786.000 | -275.000 |
| Hedensted | 1.555.313 | 1.609.000 | 1.358.000 | -251.000 |
| Herning | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Holstebro | 264.775 | 234.000 | 218.000 | -16.000 |
| Horsens | 614.546 | 655.000 | 673.000 | 18.000 |
| Ikast-Brande | 196.930 | 173.000 | 306.000 | 133.000 |
| Lemvig | 718.219 | 631.000 | 593.000 | -38.000 |
| Norddjurs | 1.093.778 | 1.740.000 | 1.164.000 | -576.000 |
| Odder | 145.415 | 137.000 | 216.000 | 79.000 |
| Randers | 413.486 | 458.000 | 470.000 | 12.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.889.819 | 1.943.000 | 1.220.000 | -723.000 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 691.880 | 622.000 | 805.000 | 183.000 |
| Skanderborg | 1.756.952 | 1.805.000 | 1.458.000 | -347.000 |
| Skive | 104.092 | 122.000 | 146.000 | 24.000 |
| Struer | 162.162 | 89.000 | 177.000 | 88.000 |
| Syddjurs | 1.895.414 | 2.253.000 | 1.925.000 | -328.000 |
| Viborg | 194.738 | 236.000 | 333.000 | 97.000 |
| Aarhus | 841.293 | 1.076.000 | 819.000 | -257.000 |
| Region Midtjylland | 0 | 0 | 0 | 0 |
| I alt | 13.498.162 | 14.844.000 | 12.667.000 | -2.177.000 |

Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus:

| Oversigt over flexbus | | | | |
|-----------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Bestilleroversigt | | | | |
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 37.478 | 169.000 | 46.000 | -123.000 |
| Hedensted | 323.080 | 604.000 | 330.000 | -274.000 |
| Herning | 31.729 | 205.000 | 55.000 | -150.000 |
| Holstebro | 171.943 | 185.000 | 65.000 | -120.000 |
| Horsens | 534.809 | 1.213.000 | 684.000 | -529.000 |
| Ikast-Brande | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lemvig | 24.403 | 499.000 | 95.000 | -404.000 |
| Norddjurs | 311.913 | 546.000 | 356.000 | -190.000 |
| Odder | 280.765 | 342.000 | 276.000 | -66.000 |
| Randers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ringkøbing-Skjern | 20.205 | 74.000 | 15.000 | -59.000 |
| Samsø | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Silkeborg | 165.222 | 382.000 | 131.000 | -251.000 |
| Skanderborg | 723.934 | 1.590.000 | 919.000 | -671.000 |
| Skive | 118.592 | 237.000 | 143.000 | -94.000 |
| Struer | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Syddjurs | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Viborg | 334.318 | 562.000 | 178.000 | -384.000 |
| Aarhus | 95.367 | 315.000 | 135.000 | -180.000 |
| Region Midtjylland | 239.186 | 0 | 0 | 0 |
| I alt | 3.412.945 | 6.923.000 | 3.428.000 | -3.495.000 |

Kommunal kørsel og Siddende Patientbefordring samt NT, Sydtrafik og Fynbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel:

Oversigt over kommunal kørsel, Siddende Patientbefordring samt NT, Sydtrafik og Fynbus

| Bestilleroversigt | | | | |
|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------|---------------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 7.372.899 | 8.724.000 | 6.516.000 | -2.208.000 |
| Hedensted | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Herning | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Holstebro | 1.060.902 | 1.230.000 | 558.000 | -672.000 |
| Horsens | 2.457.664 | 3.054.000 | 1.434.000 | -1.620.000 |
| Ikast-Brande | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lemvig | 152.097 | 151.000 | 67.000 | -84.000 |
| Norddjurs | 3.077.439 | 3.329.000 | 1.425.000 | -1.904.000 |
| Odder | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Randers | 2.005.706 | 2.377.000 | 1.388.000 | -989.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Samsø | 29.455 | 67.000 | 50.000 | -17.000 |
| Silkeborg | 2.213.898 | 2.356.000 | 976.000 | -1.380.000 |
| Skanderborg | 24.228 | 76.000 | 25.000 | -51.000 |
| Skive | 9.371.346 | 10.517.000 | 6.898.000 | -3.619.000 |
| Struer | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Syddjurs | 2.006.987 | 2.253.000 | 1.229.000 | -1.024.000 |
| Viborg | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aarhus | 4.318.666 | 4.405.000 | 2.252.000 | -2.153.000 |
| Regionen | 134.525.039 | 148.485.000 | 121.512.000 | -26.973.000 |
| NT | 149.466 | 300.000 | 200.000 | -100.000 |
| Fynbus | 48.154.313 | 47.028.000 | 30.300.000 | -16.728.000 |
| Sydtrafik | 237.373.115 | 256.087.000 | 200.290.000 | -55.797.000 |
| I alt | 454.293.220 | 490.439.000 | 375.120.000 | -115.319.000 |

Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til letbanedrift:

Oversigt over letbanedrift

| Bestilleroversigt | | | | |
|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Letbane drift | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Aarhus | 80.011.023 | 78.766.000 | 101.520.500 | 22.754.500 |
| Regionen | 111.141.023 | 110.176.000 | 132.930.500 | 22.754.500 |
| I alt | 191.152.046 | 188.942.000 | 234.451.000 | 45.509.000 |

Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over nettoudgifter til togdrift:

Oversigt over togdrift

| Bestilleroversigt | | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------------|------------------|
| Togdrift | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Regionen | 20.971.073 | 30.464.000 | 32.232.000 | 1.768.000 |
| I alt | 20.971.073 | 30.464.000 | 32.232.000 | 1.768.000 |

Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanesekretariatet:

Oversigt over letbanesekretariatet

| Bestilleroversigt | | | | |
|-------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 41.000 | 42.000 | 42.000 | 0 |
| Norddjurs | 41.000 | 42.000 | 42.000 | 0 |
| Odder | 41.000 | 42.000 | 42.000 | 0 |
| Randers | 41.000 | 42.000 | 42.000 | 0 |
| Silkeborg | 41.000 | 42.000 | 42.000 | 0 |
| Skanderborg | 41.000 | 42.000 | 42.000 | 0 |
| Syddjurs | 41.000 | 42.000 | 42.000 | 0 |
| Aarhus | 223.000 | 230.000 | 230.000 | 0 |
| Regionen | 405.000 | 416.000 | 416.000 | 0 |
| I alt bestillere | 915.000 | 940.000 | 940.000 | 0 |
| Midttrafik | 101.000 | 104.000 | 104.000 | 0 |
| I alt | 1.016.000 | 1.044.000 | 1.044.000 | 0 |

Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikselskabet:

Oversigt over trafikselskabet

| Bestilleroversigt | | | | | | |
|-------------------|--------------------|------------------------|--------------------|----------------------|-------------------------------------|------------|
| Bestillere | Regnskab 2019 Bus | Regnskab 2019 Handicap | Budget 2020 Bus | Budget 2020 Handicap | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 717.000 | 386.000 | 800.000 | 355.000 | 1.155.000 | 0 |
| Hedensted | 394.000 | 309.000 | 561.000 | 329.000 | 890.000 | 0 |
| Herning | 3.064.000 | 694.000 | 3.306.000 | 637.000 | 3.943.000 | 0 |
| Holstebro | 1.771.000 | 540.000 | 1.596.000 | 543.000 | 2.139.000 | 0 |
| Horsens | 3.561.000 | 1.080.000 | 3.971.000 | 1.120.000 | 5.091.000 | 0 |
| Ikast-Brande | 845.000 | 309.000 | 889.000 | 288.000 | 1.177.000 | 0 |
| Lemvig | 254.000 | 154.000 | 266.000 | 168.000 | 434.000 | 0 |
| Norddjurs | 902.000 | 231.000 | 1.043.000 | 228.000 | 1.271.000 | 0 |
| Odder | 490.000 | 386.000 | 690.000 | 349.000 | 1.039.000 | 0 |
| Randers | 6.021.000 | 1.080.000 | 6.276.000 | 1.133.000 | 7.409.000 | 0 |
| Ringkøbing-Skjern | 1.529.000 | 386.000 | 1.614.000 | 369.000 | 1.983.000 | 0 |
| Samsø | 0 | 2.000 | 0 | 7.000 | 7.000 | 0 |
| Silkeborg | 4.346.000 | 1.003.000 | 4.579.000 | 952.000 | 5.531.000 | 0 |
| Skanderborg | 1.242.000 | 386.000 | 1.529.000 | 436.000 | 1.965.000 | 0 |
| Skive | 2.039.000 | 386.000 | 2.201.000 | 456.000 | 2.657.000 | 0 |
| Struer | 485.000 | 154.000 | 528.000 | 188.000 | 716.000 | 0 |
| Syddjurs | 1.043.000 | 154.000 | 1.319.000 | 235.000 | 1.554.000 | 0 |
| Viborg | 3.759.000 | 849.000 | 4.171.000 | 905.000 | 5.076.000 | 0 |
| Aarhus | 32.218.000 | 5.786.000 | 33.105.000 | 5.977.000 | 39.082.000 | 0 |
| Regionen | 40.357.000 | 0 | 37.235.000 | 0 | 37.235.000 | 0 |
| I alt | 105.037.000 | 14.275.000 | 105.679.000 | 14.675.000 | 120.354.000 | 0 |

Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til billetkontrol:

| Oversigt over billetkontrol | | | | |
|-----------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|------------------|
| Bestilleroversigt | | | | |
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 390 | 8.000 | 8.000 | 0 |
| Hedensted | - | 8.000 | 8.000 | 0 |
| Herning | 26.714 | 40.000 | 40.000 | 0 |
| Holstebro | 17.199 | 15.000 | 15.000 | 0 |
| Horsens | 30.447 | 46.000 | 46.000 | 0 |
| Ikast-Brande | - | - | - | 0 |
| Lemvig | - | - | - | 0 |
| Norddjurs | 4.123 | 8.000 | 8.000 | 0 |
| Odder | 3.245 | 8.000 | 8.000 | 0 |
| Randers | 50.501 | 83.000 | 83.000 | 0 |
| Ringkøbing-Skjern | 98 | 18.000 | 18.000 | 0 |
| Samsø | - | - | - | 0 |
| Silkeborg | 237.163 | 259.000 | 225.000 | -34.000 |
| Skanderborg | 8.539 | 11.000 | 11.000 | 0 |
| Skive | 14.931 | 30.000 | 30.000 | 0 |
| Struer | 488 | 8.000 | 8.000 | 0 |
| Syddjurs | 976 | 9.000 | 9.000 | 0 |
| Viborg | 28.690 | 55.000 | 55.000 | 0 |
| Aarhus | 5.945.078 | 2.621.000 | 8.532.000 | 5.911.000 |
| Region Midtjylland | 1.333.540 | 1.522.000 | 1.347.000 | -175.000 |
| I alt | 7.702.121 | 4.749.000 | 10.451.000 | 5.702.000 |

Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner:

| Oversigt over tjenestemandspensioner | | | | |
|--------------------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|------------|
| Bestilleroversigt | | | | |
| Bestillere | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference |
| Favrskov | 5.925 | 13.000 | 13.000 | 0 |
| Hedensted | 4.937 | 9.000 | 9.000 | 0 |
| Herning | 51.347 | 59.000 | 59.000 | 0 |
| Holstebro | 31.598 | 39.000 | 39.000 | 0 |
| Horsens | 56.285 | 61.000 | 61.000 | 0 |
| Ikast-Brande | 8.887 | 15.000 | 15.000 | 0 |
| Lemvig | 3.950 | 8.000 | 8.000 | 0 |
| Norddjurs | 4.937 | 12.000 | 12.000 | 0 |
| Odder | 987 | 5.000 | 5.000 | 0 |
| Randers | 100.720 | 109.000 | 109.000 | 0 |
| Ringkøbing-Skjern | 23.699 | 30.000 | 30.000 | 0 |
| Silkeborg | 76.034 | 80.000 | 80.000 | 0 |
| Skanderborg | 14.812 | 22.000 | 22.000 | 0 |
| Skive | 41.473 | 41.000 | 41.000 | 0 |
| Struer | 8.887 | 11.000 | 11.000 | 0 |
| Syddjurs | 12.837 | 17.000 | 17.000 | 0 |
| Viborg | 72.084 | 72.000 | 72.000 | 0 |
| Aarhus | 527.299 | 521.000 | 521.000 | 0 |
| Regionen | 730.714 | 726.000 | 726.000 | 0 |
| I alt | 1.777.412 | 1.850.000 | 1.850.000 | 0 |

Bilag 3

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Bestilleropsummeringer

Nedenfor overblik over forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal for alle bestillere. Efterfølgende følger overordnede forklaringer for hver bestiller.

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|--------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------|---------------------|
| Favrskov | 24.324.359 | 27.292.000 | 24.468.000 | -2.824.000 |
| Hedensted | 5.939.899 | 7.066.000 | 7.607.000 | 541.000 |
| Herning | 44.006.231 | 45.950.000 | 53.103.000 | 7.153.000 |
| Holstebro | 27.542.493 | 18.736.000 | 20.466.000 | 1.730.000 |
| Horsens | 44.300.978 | 47.228.000 | 57.698.000 | 10.470.000 |
| Ikast-Brande | 15.898.155 | 16.478.000 | 15.707.000 | -771.000 |
| Lemvig | 9.876.466 | 10.573.000 | 9.536.000 | -1.037.000 |
| Norrdjurs | 22.258.640 | 27.332.000 | 24.897.000 | -2.435.000 |
| Odder | 7.882.042 | 8.895.000 | 10.587.000 | 1.692.000 |
| Randers | 78.555.658 | 80.052.000 | 93.047.000 | 12.995.000 |
| Ringkøbing-Skjern | 26.106.263 | 27.706.000 | 27.147.000 | -559.000 |
| Silkeborg | 46.561.784 | 46.613.000 | 56.686.000 | 10.073.000 |
| Skanderborg | 27.198.282 | 29.903.000 | 31.447.000 | 1.544.000 |
| Skive | 33.946.123 | 36.262.000 | 36.705.000 | 443.000 |
| Struer | 5.295.979 | 5.553.000 | 5.943.000 | 390.000 |
| Syddjurs | 19.711.157 | 22.271.000 | 23.472.000 | 1.201.000 |
| Viborg | 38.500.951 | 42.115.000 | 49.218.000 | 7.103.000 |
| Aarhus | 331.495.777 | 363.095.000 | 494.343.292 | 131.248.292 |
| Region Midtjylland | 542.968.105 | 540.965.000 | 676.248.500 | 135.283.500 |
| Øvrige | 298.144.900 | 303.628.000 | 230.988.000 | -72.640.000 |
| Total | 1.650.514.245 | 1.707.713.000 | 1.949.313.792 | 241.600.792 |

*En negativ difference indikerer et *mindreforbrug* sammenlignet med budgettet.

Bemærk, at bestyrelsen d. 30. april godkendte en ekstraordinær Covid-19-tillægsbevilling til budgettet for at sikre Midttrafiks fortsatte likviditet i 2020. Et oversigtsskema over tillægsbevillingen fremgår umiddelbart efter gennemgangen af hovedtallene for de enkelte bestillere.

Generelle kommentarer til forventet regnskab

Forventningerne til forventet regnskab er behæftet med en væsentlig usikkerhed, og vil blive justeret ved kommende budgetopfølgninger, efterhånden som Midttrafik får større kendskab til de økonomiske konsekvenser ved Coronakrisen.

Der er følgende generelle bemærkninger til forventet regnskab, som er de primære årsager til afvigelser for alle bestillere:

- Der er et kraftigt fald i indtægterne fra busdrift, letbanedrift samt billetkontrollen, som følge af det kraftige fald i passagertal i den kollektive trafik.
- Kørselsudgifterne relateret til busdrift forventes lavere grundet et fald i indeks sfa. lavere oliepris samt et lille fradrag i kontraktbetaling for indstillet kørsel. Omvendt forventes ekstraudgifter til rengøring af busser.

- For Flextrafik forventes mindre kørsel resten af året og dermed et væsentligt mindreforbrug. Grundet restriktioner på passagerantallet per vogn, er der dog en højere gennemsnitlig turpris. Hvis den samlede passagermængde stiger til et mere normalt niveau, vil mindreforbrugene på Flextrafik derfor reduceres kraftigt.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Favrskov Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Favrskov | 24.324.359 | 27.292.000 | 24.468.000 | -2.824.000 |

Der forventes et samlet mindreforbrug på 2,8 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Hedensted Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Hedensted | 5.939.899 | 7.066.000 | 7.607.000 | 541.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 0,5 mio. kr.

Et øget kørselsomfang for buskørslen medvirker til øgede kørselsudgifter.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Herning Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Herning | 44.006.231 | 45.950.000 | 53.103.000 | 7.153.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 7,2 mio. kr.

Opdaterede afregningssatser medvirker til en stigning i kørselsudgifterne.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Holstebro Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Holstebro | 27.542.493 | 18.736.000 | 20.466.000 | 1.730.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 1,7 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Horsens Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Horsens | 44.300.978 | 47.228.000 | 57.698.000 | 10.470.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 10,5 mio. kr.

Oprettelsen af to nye rute fra køreplansskiftet medio 2020 medvirker til øgede kørselsudgifter.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Ikast-Brande Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|--------------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Ikast-Brande | 15.898.155 | 16.478.000 | 15.707.000 | -771.000 |

Der forventes et samlet mindreforbrug på 0,8 mio. kr.

Opdaterede afregningssatser medvirker til et fald i kørselsudgifterne.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Lemvig Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Lemvig | 9.876.466 | 10.573.000 | 9.536.000 | -1.037.000 |

Der forventes et samlet mindreforbrug på 1,0 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Norddjurs Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Norddjurs | 22.258.640 | 27.332.000 | 24.897.000 | -2.435.000 |

Der forventes et samlet mindreforbrug på 2,4 mio. kr.

Kørselsudgifterne forventes generelt at have været overbudgetteret i budget 2020.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Odder Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Odder | 7.882.042 | 8.895.000 | 10.587.000 | 1.692.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 1,7 mio. kr.

Størstedelen af afvigelsen skyldes primært et merforbrug på busdrift, hvor Malling Turistbussers konkurs og overdragelse af kørslen til Arriva medfører højere kørselsudgifter.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Randers Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Randers | 78.555.658 | 80.052.000 | 93.047.000 | 12.995.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 13,0 mio. kr.

Effekten af det nye udbud af buskørsel forventes at svare til budgettet.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Ringkøbing-Skjern Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-------------------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Ringkøbing-Skjern | 26.106.263 | 27.706.000 | 27.147.000 | -559.000 |

Der forventes et samlet mindreforbrug på 0,6 mio. kr.

Et reduceret kørselsomfang, justeringer og nedlæggelse af afgang på flere ruter medvirker til et fald i kørselsudgifterne.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Silkeborg Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Silkeborg | 46.561.784 | 46.613.000 | 56.686.000 | 10.073.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 10,1 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Skanderborg Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-------------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Skanderborg | 27.198.282 | 29.903.000 | 31.447.000 | 1.544.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 1,5 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Skive Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Skive | 33.946.123 | 36.262.000 | 36.705.000 | 443.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 0,4 mio. kr.

Et øget kørselsomfang medvirker til en stigning i kørselsudgifter.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Struer Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Struer | 5.295.979 | 5.553.000 | 5.943.000 | 390.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 0,4 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Syddjurs Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Syddjurs | 19.711.157 | 22.271.000 | 23.472.000 | 1.201.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 1,2 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Viborg Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Viborg | 38.500.951 | 42.115.000 | 49.218.000 | 7.103.000 |

Der forventes et samlet merforbrug på 7,1 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Aarhus Kommune

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|-----------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Aarhus | 331.495.777 | 363.095.000 | 494.343.292 | 131.248.292 |

Der forventes et samlet merforbrug på 131,2 mio. kr.

Der er i det forventede regnskab medregnet tilbageførsel fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune på 25,4 mio. kr.

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal – Region Midtjylland

| Bestiller | Regnskab 2019 | Budget 2020 | Forventet regnskab, 1. kvartal 2020 | Difference (FR - B) |
|--------------------|---------------|-------------|-------------------------------------|---------------------|
| Region Midtjylland | 542.968.105 | 540.965.000 | 676.248.500 | 135.283.500 |

Der forventes et samlet merforbrug på 135,3 mio. kr.

Justeringer i den regionale kørsel medvirker til øgede kørselsudgifter.

Tillægsbevilling Covid-19

Nedenstående skema viser den tillægsbevilling til budget 2020, der blev godkendt af bestyrelsen d. 30. april. Tillægsbevillingen er baseret på skøn for de økonomiske effekter af Coronakrisen på Midttrafiks økonomi, og vil blive justeret ved kommende budgetopfølgninger, efterhånden som Midttrafik får større kendskab til de økonomiske konsekvenser.

| Bestiller | Total vedr. bus, tog og letbane | Total vedr. flextrafik | Netto pr. bestiller |
|---------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------|
| Favrskov Kommune | -809.946 | 3.239.000 | 2.429.054 |
| Hedensted Kommune | -1.736.307 | 1.237.000 | -499.307 |
| Herning Kommune | -7.870.936 | 1.328.000 | -6.542.936 |
| Holstebro Kommune | -3.219.357 | 1.360.000 | -1.859.357 |
| Horsens Kommune | -11.974.263 | 3.208.000 | -8.766.263 |
| Ikast-Brande Kommune | 12.897 | 426.000 | 438.897 |
| Lemvig Kommune | -47.860 | 926.000 | 878.140 |
| Norddjurs Kommune | -1.420.517 | 2.685.000 | 1.264.483 |
| Odder Kommune | -885.286 | 588.000 | -297.286 |
| Randers Kommune | -16.995.747 | 2.303.000 | -14.692.747 |
| Ringkøbing-Skjern Kommune | -2.530.329 | 1.522.000 | -1.008.329 |
| Silkeborg Kommune | -12.647.342 | 2.721.000 | -9.926.342 |
| Skanderborg Kommune | -3.192.838 | 1.684.000 | -1.508.838 |
| Skive Kommune | -4.402.827 | 4.202.000 | -200.827 |
| Struer Kommune | -639.978 | 246.000 | -393.978 |
| Syddjurs Kommune | -3.229.324 | 1.952.000 | -1.277.324 |
| Viborg Kommune | -9.908.738 | 1.620.000 | -8.288.738 |
| Aarhus Kommune | -175.562.880 | 8.120.000 | -167.442.880 |
| Region Midtjylland | -162.935.746 | 26.973.000 | -135.962.746 |
| I alt | -419.997.324 | 66.340.000 | -355.587.071 |

Notat til KL og DR

til brug for møde om statstilskud til dækning af coronaregning med Transport- og Boligministeriet og Finansministeriet

Notat

13. maj 2020

Notat til brug for KL og DR

På mødet med Transport- og Boligministeriet og Finansministeriet 6. maj 2020 blev der redegjort for, at trafikselskaberne står med en trefaset økonomisk udfordring som følge af COVID-19:

1. En akut likviditetsudfordring i det sene forår/midsommeren 2020
2. Finansieringsproblem vedr. passagerindtægtstab og ekstraudgifter i 2020
3. En forventning om et længere indsving for normalisering af indtægter og udgifter, der vil påvirke budgetter for 2021 og 2022, muligvis længere, hvor serviceomfanget skal besluttes i sommeren og efteråret 2020.

AD 1: Den akutte likviditetsudfordring i trafikselskaberne

I forbindelse med COVID-19 og nedlukningen af Danmark har regeringen besluttet, at den kollektive trafik var kritisk infrastruktur. Trafikselskaberne har derfor ligesom DSB og Metroselskabet sikret, at den kollektive transport har holdt åben under hele nedlukningen af Danmark, og den kollektive transport er blevet pålagt en række kapacitetsbegrænsende restriktioner om at køre med maksimalt halvt fyldte busser og tog mv. Transportministeren har desuden frarådet borgerne at bruge den kollektive transport og opfordret virksomhederne til at anbefale medarbejdere til at bruge bil frem for bus og tog. Særligt det markante fald i antallet af passagerer i busser og på lokal- og letbaner, men også de særlige forholdsregler som bl.a. ekstra rengøring af busser, giver et akut problem med trafikselskabernes likviditet, jf. tabel 1.

Tabel 1: Estimeret prognose for trafikkselskabernes likviditet, medio maj 2020

| Trafikkselskab | Betaling fra ejerne | Nødv. træk på kassekredit (uge + beløb) | Øge kassekredit maksimalt* (uge + beløb) | Hvornår øget kassekredit ikke er tilstrækkeligt? | Forventet likviditetsudfordring i 2020 (ekskl. flextrafik) |
|------------------------|-----------------------|--|--|---|--|
| FynBus | Månedsvist | Uge 19 / 68 mio. kr. | Uge 20 / 87 mio. kr. | Medio juli | -60 mio. kr. |
| Midttrafik | Månedsvist | Udnyttes løbende med op til 40 mio. kr. ¹ | Udnyttes løbende med op til 40 mio. kr. | Midttrafiks bestyrelse har den 30/4 besluttet en midlertidig tillægsbevilling på 420 mio. kr. på bus/bane, som forventes tilbagebetalt efter statslig kompensation (hvorfor beløb er fastholdt til højre i tabel) | -420 mio. kr. |
| Movia ² | Månedsvist | Uge 20 / 100 mio. kr. | Uge 20 / 330 mio. kr. | Primo august | -700 mio. kr. |
| NT ³ | Månedsvist | Uge 19 / 0 mio. kr. | Uge 19 / 73,5 mio. kr. | Ultimo juli | -175 mio. kr. |
| Sydtrafik ⁴ | Månedsvist/kvartalvis | Uge 19 / 0 mio. kr. | Uge 20 / 0 mio. kr. | Medio oktober | -90 mio. kr. |
| <i>I alt</i> | | | | | <i>1.445 mio. kr.</i> |

* jf. lånebekendtgørelser for kommuner og regioner.

De fleste trafikkselskaber har behov for en løsning angående likviditet i juli eller primo august.

¹ Datterselskabet Busselskabet Aarhus Sporveje har en kassekredit på 25 mio. kr. der sjældent udnyttes og ikke er under pres pt.

² Movias tilskud fra kommuner og regioner betales i henhold til Budget 2020 månedsvist som a conto med 1/12 af årets budget. Flere kommuner og regioner har dog betalt tilskud for de kommende måneder forud til Movia for at afhjælpe det aktuelle likviditetsproblem i Movia. Trods dette giver de nuværende markant reducerede indtægter dog hurtigt en likviditetsmæssig udfordring. Øgede indbetalinger forud til Movia fra kommuner og regioner kan forskyde tidspunkterne i den nuværende likviditetsprognose.

³ NT's tilskud fra de nordjyske kommuner og Region Nordjylland betales i henhold til Budget 2020 månedsvist som a conto med 1/12 af årets budget. De nuværende markant reducerede passagerindtægter giver fra primo maj en likviditetsmæssig udfordring hos NT. På den korte bane afhjælpes likviditetsudfordringen ved at reducere betalingsfristen på opkrævningerne af de månedlige tilskud fra kommuner og region samt forhøje NT's kassekredit, hvilket forventes at udskyde NT's likviditetsudfordring fra primo maj til ultimo juli.

⁴ Sydtrafik har i en periode opkrævet aconto månedligt, men har muligheden for at opkræve a conto kvartalvis forud. Sydtrafik planlægger at vende tilbage til kvartalvis forudbetaling for at imødegå likviditetsudfordringen fra og med maj.

Det foreslås, at staten stiller en facilitet til rådighed til løsning af det akutte likviditetsproblem i de enkelte trafikskaber. Det bemærkes, at likviditetsproblemet primært skyldes svigtende passagerindtægter.

AD 2: Finansiering af Corona-regningen i 2020

Danske Regioner og KL har bedt om en opgørelse af Corona-regningen indeholdende forventede merudgifter og mindreindtægter fra hvert enkelt trafikskab fra 1. marts 2020 og året ud opgjort månedligt på de enkelte udgiftsområder. Der er bedt om en sammenligning med budgettet. Eventuelle omkostninger vedr. ekstrabusser skal fremgå særskilt. Forudsætningerne for skønne skal beskrives, gerne i perioder, hvis det er indlagt i forudsætningerne for beregningerne.

Nedenfor er der givet en samlet opsummering af forventningerne til 2020-regnskaberne på tværs af trafikskaberne – det henvises til bilaget, hvor der er fremgår en excel-fil for uddybning inkl. opdeling pr selskab:

Underskuddet i trafikskabernes regnskaber i 2020 i forhold til budgetterne forventes medio maj 2020 at være på samlet 1.492 mio. kr. Dette omfatter de tre typer transport, som trafikskabernes budgetter dækker: bus-, bane- og flextrafik.

På **busområdet** forventes samlet for de fem trafikskaber merudgifter i forhold til budgetterne for 2020 på 1.406 mio. kr. Underskuddet skyldes primært forventede mindreindtægter (1.267 mio. kr.) i perioden marts – december 2020, men også ekstraudgifter til rengøring og information mv (88 mio. kr.) i samme periode samt ekstraudgifter til øget kapacitet (indsættelse af ekstra busmateriel), hvor kapacitetsbegrænsninger gør det nødvendigt (72 mio.kr.) i perioden april – december 2020. Modsat trækker besparelser som følge af reduceret driftsomfang i marts og april samt forventede lavere salgskostninger (passagertalsafhængige distributionsafgifter mv. (21 mio. kr.)

Det bemærkes at Transport- og Boligministeriet har bedt om siden krisens start dagligt at modtage data fra de enkelte trafikskaber vedr. passagertal.

Ministeriet har i forbindelse med den begyndende genåbning af Danmark også bedt om på ugentlig basis at blive oplyst om buslinjer/busafgange, hvor der er mangel på kapacitet ift. de restriktioner, som pt. er på den kollektive transport.

Data baseres på rejsekortregistreringer og er i sagens natur usikre.

Vurderingen af indtægterne er baseret på prognoser fra perioden primo marts til medio maj og et forventet indsving, hvor trafikskaberne forventer, at passagerne er tilbage i den kollektive trafik i et omfang på mellem 80 og 90 ved udgangen af december. Der er ikke forudsat en anden bølge COVID-19 i efteråret 2020.

Vurderingen af udgifterne er baseret på, at myndighederne opretholder kravet til ekstra rengøring inde i busserne, at der fortsat skal etableres foranstaltninger til håndtering af crowd control, og at der fortsat vil være begrænsninger på kapaciteten i busserne i et eller andet omfang (pt er fordøren lukket af hensyn til chaufføren, og passagerne må ikke sidde eller stå tæt på chaufføren, der er intet kontantbilletsalg, og busserne må køre med max halv belægning).

Det bemærkes for en ordens skyld, at trafikskaberne forventer, at det kan være vanskeligt at skaffe egnet materiel til f.eks. myldretid eller skolekørsel på en økonomisk effektiv måde, da materiel og chauffør alene udnyttes i relativt kort tid i driften.

Baneområdet omfatter lokalbaner og letbaner. Her forventes et samlet underskud ift. budgetterne for 2020 på 135 mio. kr., hvilket beror på en forventning om mindreindtægter for 135 mio. kr.

Også for baneområdet har trafikskaberne siden marts givet daglige opdateringer af rejsekortdata for passagerne til Transport- og Boligministeriet.

Der kan ikke skaffes ekstramateriel til baneområdet med kort varsel, og det er forventningen, at de nuværende restriktioner med halv kapacitet i togene op-

retholdes. Bemærk, at lokaltogene ikke udsteder siddepladser ligesom DSB, så kapacitetsreglen er halv kapacitet.

I opgørelsen af forventningerne til **flextrafikområdet** er udgiftsområderne opdelt i for det første patientbefordring, som trafikskaberne gennemfører på bestilling fra regionerne i flextrafik. Patientbefordringen i flextrafik er ikke omfattet af regionernes udviklingsramme. For det andet er der den øvrige flextrafik, som omfatter både ordninger, som kommunerne visiterer borgerne til iht. lovgivningen (skole, social og sundhedsområdet), og ordninger som kommunerne stiller til rådighed for borgere og virksomheder som en del af det åbne kollektive transportudbud (flextur og plustur).

For **flextrafik patientbefordring** forventes merudgifter ift. budgetterne på samlet 102 mio. kr.

Der er ikke indtægter på patientbefordringen, og merudgiftsforventningen er baseret på, at der fortsat vil være restriktioner på, hvor mange patienter der køres sammen i samme køretøj. Således opnås ikke de koordinationsgevinster, som normalt leveres via flextrafik med flere patienter i samme køretøj, eller at der kan køres kædekørsel, så der er patienter i flest muligt af de km., som trafikskaberne betaler operatørerne for. Prognosen er baseret på et mindre aktivitetsniveau for hele året, der vil stige til op indeks 90 ved udgangen af året. Det mindre forbrug på patientbefordring overstiges således af, at aktiviteten bliver dyrere at levere per enhed pga reducerede muligheder for en effektiv driftsoptimering.

For de kommunale flextrafikordninger forventes et *mindreforbrug* på 151 mio. kr. Mindreforbruget skyldes reducerede omkostninger til operatører, der kører for trafikskaberne på såkaldt variable kontrakter, hvor trafikskaberne alene skal betale for en ydelse, når den konkret efterspørges og leveres. Forventningen baseres på, at kommunerne og borgerne stort set har afbestilt al aktivitet som følge af myndighedernes anbefalinger til ældre og svækkede borgere om at blive hjemme i nogle uger. Fra medio april ses en svagt stigende aktivitet. De enkelte ture er ligesom den siddende patientbefordring dyrere

at levere, da der køres med mindre belægning som følge af vejledninger fra en række forskellige myndigheder, herunder Transport- og Boligministeriet og Sundhedsstyrelsen.

Det bemærkes vedr. flextrafik, at opgørelserne er baseret på en situation med en forventning om en lavere efterspørgsel efter kørsel end budgetteret. Stigende efterspørgsel i takt med åbningen af samfundet vil mindske de forventede besparelser. Der kan således blive tale om ekstraudgifter, hvis efterspørgslen stiger mere end forventet, og der fortsat er skrappe regler for kapacitetsudnyttelsen i køretøjerne, hvorved koordineringsmulighederne fortsat er indskrænkede.

AD 3: Forventninger til 2021-22

Trafikselskaberne skal inden sommerferien 2020 fastlægge budgetforudsætninger til brug for kommuner og regioner, der i henhold til standardvedtægterne for trafikselskaberne skal afgive bestilling af trafik senest ultimo oktober i forbindelse med de kommunale og regionale budgetbeslutninger i efteråret.

Trafikselskaberne har derfor behov for at meddele en forventning til indtægter og udgifter for 2021 til brug for budgetudarbejdelsen.

Trafikselskaberne forventer foreløbigt og under forudsætning af, at der ikke kommer en 2. bølge med smitte og hel eller delvis nedlukning af Danmark i efteråret, at indtægterne i 2021 vil være på indeks 85 - 95 pct.

Trafikselskaberne anbefaler, at KL og Danske Regioner sammen med staten aftaler en samlet forventning til mindreindtægten for hele den kollektive trafik incl, DSB, som staten afdækker ved et direkte tilskud til trafikselskaberne. Forventningen til mindreindtægten bør ideelt fastlægges senest primo juni for, at trafikselskaberne kan indarbejde dette i budgetoplæggene til kommuner og regioner. Såfremt staten påregner at fastholde udgiftskrævende foranstaltninger som følge af behov for kapacitetsbegrænsninger kan dette også ske ved direkte tilskud til trafikselskaberne.

Hermed opnås, at kommuner og regioner friholdes for at skulle forholde sig til risikoen for coronaeffekter, men kan koncentrere sig om at beslutte det kommunale eller regionale serviceniveau ift. ønsker til service og økonomi.

Det forventede indtægtstab for 2021-22 vil blive søgt koordineret med DSB – denne koordinering udestår for indeværende, men forventes gennemført de kommende uger.

Generelle bemærkninger vedr. forventninger til 2021-22:

- Vurderingen af trafikselskabernes økonomiske situation og de foreløbige beregninger er forbundet med stor usikkerhed som følge af den ekstraordinære situation, herunder særligt varighed.
- For flextrafik afspejler indtægtsnedgang ikke, at der endvidere er stigende omkostninger pr. tur, og at udgiften for regionen til siddende patientbefordring stiger på trods af, at der er færre kørsler grundet krav om solokørsel.

Bilag: Forudsætninger

I det følgende opsummeres trafikskaberne seneste forventninger til passagerindeks for bus og bane – Flextrafik er ikke medtaget i et samlet skema, da der er store forskelle mellem de respektive ordninger såvel som regionale forskelle.

Forventede passagertal for trafikskaberne, opgjort i pct. i forhold til det budgetterede niveau:

| | Marts/ april | Maj/ juni | Juli/ August | Sep- tember/ Oktober | november/ december | 2021 | 2022 |
|----------------|-----------------|--------------|-----------------|----------------------------|-----------------------|---------|---------|
| Bus og bane | 10-25 | 25-35 | 30-55 | 45-65 | 60-85 | 85 - 90 | 90 - 95 |

Bemærk at en forudsætning for ultimo 2020 at nå op til indeks 85 på bus/baneområdet er, at der sker en opblødning af kapacitetsbegrænsningen.

Der henvises til vedlagte bilag for en detaljeret månedsvis opgørelse af de respektive trafikskabers estimater for indtægter, udgifter og forudsætninger, der er lagt til grund i opgørelserne.

| Område | Definition og afgrænsning | 2020 | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|----------------|-------------|----------------|
| | | mar | apr | maj | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | Total, 2020 | |
| Bus | Åben/lukket buskørsel | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter og kontrolafgifter | 260,3 | 248,5 | 245,2 | 261,1 | 219,8 | 258,0 | 255,6 | 256,3 | 247,1 | 250,4 | 2.502,1 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger vedr. ekstrasusser | - | 0,7 | 2,6 | 10,0 | 5,8 | 9,2 | 10,7 | 10,4 | 11,3 | 11,7 | 72,2 |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | 3,4 | 6,3 | 8,4 | 9,9 | 9,3 | 10,1 | 10,3 | 10,2 | 10,3 | 9,8 | 87,9 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 114,6 | 208,0 | 160,9 | 155,5 | 139,1 | 132,5 | 123,7 | 102,0 | 75,6 | 55,2 | 1.267,1 |
| | | Besparelser | -5,2 | -7,0 | -1,6 | -1,4 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -21,3 |
| Total for område | 112,7 | 208,0 | 170,3 | 173,9 | 153,3 | 150,7 | 143,7 | 121,6 | 96,2 | 75,6 | 1.406,0 | | |
| Bane | Lokalbane og letbane | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter | 27,3 | 27,0 | 27,0 | 26,8 | 26,7 | 27,7 | 27,5 | 27,3 | 27,4 | 27,0 | 271,7 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | 0,1 | -0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,4 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 13,7 | 21,5 | 15,7 | 15,5 | 14,7 | 14,3 | 13,7 | 11,4 | 8,3 | 5,8 | 134,6 |
| Total for område | 13,8 | 21,0 | 15,8 | 15,6 | 14,8 | 14,4 | 13,8 | 11,5 | 8,4 | 5,9 | 135,0 | | |

Opgørelse af konsekvenser ved Corona
Samlet for Fynbus, Midttrafik, Movia, NT og Sydtrafik

Opdateret

12-05-2020

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|----------------|--------|--|
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Budget for passagerindtægter | 57,7 | 57,2 | 59,8 | 59,9 | 46,2 | 57,4 | 58,9 | 59,9 | 51,9 | 57,3 | 566,3 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | 7,2 | 1,0 | 1,9 | 2,1 | 1,8 | 2,4 | 3,0 | 3,3 | 4,7 | 5,0 | 32,4 | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 3,9 | 8,3 | 6,9 | 6,7 | 6,0 | 5,9 | 5,6 | 5,4 | 7,7 | 4,9 | 61,2 | |
| | | Besparelser | -22,9 | -46,7 | -32,5 | -29,4 | -25,5 | -21,6 | -19,0 | -15,8 | -15,9 | -15,1 | -244,5 | |
| Total for område | | -11,8 | -37,5 | -23,7 | -20,6 | -17,7 | -13,3 | -10,4 | -7,2 | -3,5 | -5,2 | -150,9 | | |
| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Budget for passagerindtægter | 28,0 | 27,5 | 28,3 | 27,5 | 26,4 | 27,7 | 27,6 | 27,7 | 27,6 | 26,7 | 275,1 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | 6,9 | 5,8 | 7,6 | 10,3 | 11,3 | 17,2 | 19,7 | 19,0 | 19,7 | 19,5 | 137,1 | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | Besparelser | -6,5 | -7,0 | -5,5 | -3,9 | -3,1 | -2,4 | -1,8 | -1,8 | -1,9 | -1,0 | -34,8 | |
| Total for område | | 0,4 | -1,2 | 2,2 | 6,5 | 8,3 | 14,8 | 17,9 | 17,1 | 17,9 | 18,5 | 102,3 | | |
| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
| Total | Budget, Total | 373,3 | 360,2 | 360,3 | 375,3 | 319,1 | 370,8 | 369,6 | 371,2 | 354,0 | 361,4 | 3.615,3 | | |
| | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | - | 0,7 | 2,6 | 10,0 | 5,8 | 9,2 | 10,7 | 10,4 | 11,3 | 11,7 | 72,2 | | |
| | Ekstraomkostninger, Flex | 14,1 | 6,8 | 9,5 | 12,4 | 13,2 | 19,5 | 22,7 | 22,3 | 24,5 | 24,5 | 169,5 | | |
| | Ekstraomkostninger øvrige | 3,5 | 5,8 | 8,5 | 10,0 | 9,4 | 10,2 | 10,4 | 10,3 | 10,4 | 9,9 | 88,3 | | |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 132,2 | 237,9 | 183,5 | 177,7 | 159,8 | 152,7 | 143,0 | 118,7 | 91,5 | 65,8 | 1.462,8 | | |
| | Besparelser | -34,6 | -60,8 | -39,6 | -34,7 | -29,6 | -25,0 | -21,8 | -18,6 | -18,7 | -17,1 | -300,5 | | |
| Total | | 115,1 | 190,4 | 164,6 | 175,4 | 158,6 | 166,6 | 165,0 | 143,1 | 118,9 | 94,7 | 1.492,3 | | |

| Område | Definition og afgrænsning | 2020 | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|---|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|--------------|-------------|-------|
| | | mar | apr | maj | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | Total, 2020 | |
| Bus | Åben/lukket buskørsel | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter og kontrolafgifter | 23,1 | 14,1 | 16,7 | 24,0 | 9,0 | 16,4 | 23,9 | 14,2 | 12,9 | 22,2 | 176,6 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger vedr. ekstrasusser | - | - | - | - | - | - | - | 0,8 | 1,5 | 2,3 | 4,6 |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | - | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 8,8 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 11,5 | 11,0 | 10,8 | 13,7 | 6,5 | 10,4 | 11,2 | 6,3 | 4,2 | 5,7 | 91,1 |
| | | Besparelser | -0,5 | -0,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total for område | 11,0 | 11,0 | 11,8 | 14,7 | 7,6 | 11,4 | 12,2 | 8,1 | 6,7 | 9,0 | 103,5 | | |
| Bane | Lokalbane og letbane | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total for område | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | |

Opgørelse af konsekvenser ved Corona
Fynbus

Opdateret

12-05-2020

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
|------|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Budget for passagerindtægter | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 7,3 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 2,5 |
| | | Besparelser | -0,8 | -3,8 | -3,8 | -3,8 | -2,8 | -2,8 | -2,8 | -0,8 | -0,8 | -0,8 | -0,8 | -23,1 |
| | | Total for område | -0,6 | -3,6 | -3,6 | -3,6 | -2,5 | -2,5 | -2,5 | -0,6 | -0,6 | -0,6 | -0,6 | -20,6 |
| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Budget for passagerindtægter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | Total for område | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | |
|--------------|--|------------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Total | Budget, Total | 23,9 | 14,9 | 17,4 | 24,8 | 9,7 | 17,1 | 24,7 | 15,0 | 13,7 | 22,9 | 183,9 |
| | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | - | - | - | - | - | - | - | 0,8 | 1,5 | 2,3 | 4,6 |
| | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Ekstraomkostninger øvrige | - | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 8,8 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 11,7 | 11,2 | 11,0 | 13,9 | 6,8 | 10,6 | 11,5 | 6,5 | 4,4 | 5,9 | 93,6 |
| | Besparelser | -1,3 | -4,3 | -3,8 | -3,8 | -2,8 | -2,8 | -2,8 | -0,8 | -0,8 | -0,8 | -24,1 |
| | Total | 10,4 | 7,5 | 8,2 | 11,1 | 5,1 | 8,9 | 9,7 | 7,5 | 6,2 | 8,4 | 82,9 |

| Forudsætninger | | | |
|----------------|---|--|---|
| Bus | Åben/lukket buskørsel | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | Der er beregnet ekstrabusser i fra forventningerne til indtægter overstiger 50 %, hvorefter der med de nuværende retningslinjer omkring kapacitet bestemmer, at det skal udløse dubblering. |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | Forventet rengøring i henhold til aftale med DPT - 100 kr. pr. driftsbus pr. Dag |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Ud fra forventninger omkring indtægter 2020 således apr. til december: 23,30,30,30,40,50,60,70,80 med et middel på 46 % fra april til december 2020 |
| | | Besparelser | Besparelser på aflyste ture 100 kr. pr. køreplantage jf. aftale med DPT |
| Bane | Lokalbane og letbane | Ekstraomkostninger øvrige | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | |
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Ekstraomkostninger, Flex | Ingen omkostninger indregnet. Der kan komme ekstra omkostninger til værnemidler m.m. |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Manglende egenbetaling ved fremskrivning af driftsniveau for 2020 |
| | | Besparelser | Besparelser på forskellige kørselsordninger i 2020. Forventet samme niveau som budget 2020 i 2021. |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Ekstraomkostninger, Flex | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | |
| | | Besparelser | |

| Område | Definition og afgrænsning | 2020 | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| | | mar | apr | maj | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | Total, 2020 | |
| Bus | Åben/lukket buskørsel | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter og kontrolafgifter | 57,7 | 56,6 | 51,3 | 50,1 | 44,4 | 58,5 | 51,5 | 60,6 | 58,3 | 52,1 | 541,1 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger vedr. ekstrasusser | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | 0,9 | 1,1 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 19,3 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 28,7 | 41,1 | 36,2 | 33,8 | 25,4 | 28,9 | 24,1 | 27,1 | 21,7 | 16,9 | 283,9 |
| | | Besparelser | -1,7 | -1,2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total for område | 27,9 | 41,0 | 38,4 | 36,0 | 27,6 | 31,1 | 26,3 | 29,3 | 23,9 | 19,1 | 300,3 | | |
| Bane | Lokalbane og letbane | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter | 6,6 | 6,3 | 6,3 | 6,1 | 6,0 | 7,0 | 6,8 | 6,6 | 6,7 | 6,3 | 64,7 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,0 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 4,9 | 4,8 | 4,7 | 4,3 | 3,6 | 4,2 | 3,4 | 3,3 | 2,6 | 2,2 | 37,9 |
| Total for område | 5,0 | 4,9 | 4,8 | 4,4 | 3,7 | 4,3 | 3,5 | 3,4 | 2,7 | 2,3 | 38,9 | | |

Opgørelse af konsekvenser ved Corona
Midttrafik

Opdateret

12-05-2020

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | |
|------|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Budget for passagerindtægter | 9,3 | 8,4 | 9,1 | 8,9 | 6,3 | 8,7 | 9,2 | 8,4 | 9,2 | 10,0 | 87,5 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | | | | | | | | 0,7 | 1,1 | 1,6 | 3,4 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 1,0 | 1,6 | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 0,8 | 12,1 |
| | | Besparelser | -4,7 | -5,0 | -4,3 | -3,6 | -2,1 | -1,3 | -0,6 | - | - | - | -21,6 |
| | | Total for område | -3,7 | -3,4 | -2,9 | -2,2 | -0,8 | - | 0,6 | 1,8 | 2,1 | 2,4 | -6,1 |
| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Budget for passagerindtægter | 12,8 | 12,3 | 13,1 | 12,3 | 11,2 | 12,5 | 12,4 | 12,2 | 12,1 | 11,2 | 122,1 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | | | | 0,6 | 1,8 | 5,3 | 6,2 | 6,4 | 6,6 | 7,5 | 34,4 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Besparelser | -2,4 | -1,6 | -0,9 | | | | | | | | -4,9 |
| | | Total for område | -2,4 | -1,6 | -0,9 | 0,6 | 1,8 | 5,3 | 6,2 | 6,4 | 6,6 | 7,5 | 29,5 |

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | |
|--------------|--|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Total | Budget, Total | 86,4 | 83,6 | 79,8 | 77,4 | 67,9 | 86,7 | 79,9 | 87,8 | 86,3 | 79,6 | 815,4 |
| | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | - | 0,6 | 1,8 | 5,3 | 6,2 | 7,1 | 7,7 | 9,1 | 37,8 |
| | Ekstraomkostninger øvrige | 1,0 | 1,2 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 20,3 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 34,6 | 47,5 | 42,3 | 39,5 | 30,3 | 34,4 | 28,7 | 31,5 | 25,3 | 19,9 | 333,9 |
| | Besparelser | -8,8 | -7,8 | -5,2 | -3,6 | -2,1 | -1,3 | -0,6 | - | - | - | -29,4 |
| | Total | 26,8 | 40,9 | 39,3 | 38,7 | 32,2 | 40,6 | 36,6 | 40,9 | 35,3 | 31,3 | 362,6 |

| Forudsætninger | | | |
|----------------|-----------------------|--|---|
| Bus | Åben/lukket buskørsel | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | Det er endnu ikke besluttet, hvorledes der er behov for øget kapacitet for at tilgodese plads til passagerer. Derudover kender vi endnu ikke til ekstraudgifter til skolekørsel i forbindelse med genåbningens fase 2. |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | Busselskaber kompenseres med 100 kr. pr. kontraktbus pr. driftsdag til rengøring af busser. Det forventes at beløbe sig til 2,2 mio. kr pr. fulde måned. |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Marts og april 2020 er den faktiske konstaterede indtægtsnedgang. Indtægtsnedgang i de resterende måneder i 2020 forudsættes at være en faldende procentandel, gående fra et fald på 75 pct. i maj måned og ned til 35 pct. i december måned. |
| | | Besparelser | Der er indregnet de forventede besparelser for indstillet kørsel i marts og april. Besparelse som følge af et faldende indeks er ikke indregnet. |

| | | | |
|------|---|--|--|
| Bane | Lokalbane og letbane | Ekstraomkostninger øvrige | Omkostninger til 3 gange ugentlig rengøring og desinfektion af alle berøringsflader på billetautomater og skærme på Aarhus Letbane i 2020. |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Marts og april 2020 er den faktiske konstaterede indtægtsnedgang. Indtægtsnedgangen i de resterende måneder i 2020 forudsættes at være en faldende procentandel over årets måneder, men med en gennemsnitlig indtægtsnedgang for perioden maj-dec på 55% i fht. budget. |
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Ekstraomkostninger, Flex | Fra oktober forventes turniveauet at være nået et niveau, hvor det sammenholdt med den øgede udgift pr. tur medfører en merudgift. Ved året afslutning forventes det, at det samlede turniveau når op på ca. 60% af det budgetterede. Den enkelte tur er dog blevet væsentligt dyrere som følge af solokørsel. |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Grundet færre kørte ture med Flextur, Flexbus og Handicapørsel kommer der til at mangle indtægter fra borgeren i form af borgerens egenbetalingen. |
| | | Besparelser | Grundet væsentligt færre ture i perioden marts - september er der en mindrebetalning til vognmænd og dermed en besparelse for kommunerne. Der betales aconto, så Midttrafik modtager et fast beløb hver måned baseret på budgettet. Det er med grundlag i denne acontobetaling at besparelsen fremkommer, når der gøres endeligt op og der reguleres i forhold til faktisk kørsel. |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Ekstraomkostninger, Flex | Fra juni forventes turniveauet at være nået et niveau, hvor det sammenholdt med den øgede udgift pr. tur medfører en merudgift. Ved året afslutning forventes det, at det samlede turniveau når op på næsten 100% af det budgetterede. Den enkelte tur er dog blevet væsentligt dyrere som følge af solokørsel. |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | |
| | | Besparelser | Grundet væsentligt færre ture i perioden marts - maj er der en mindrebetalning til vognmænd og dermed en besparelse for regionen. Der betales aconto, så Midttrafik modtager et fast beløb hver måned baseret på budgettet. Det er med grundlag i denne acontobetaling at besparelsen fremkommer, når der gøres endeligt op og der reguleres i forhold til faktisk kørsel. |

| Område | Definition og afgrænsning | 2020 | | | | | | | | | | | |
|--------|---|-------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|
| | | mar | apr | maj | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | Total, 2020 | |
| | | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | Budget for passagerindtægter og kontrolafgifter | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 131,9 | 1.319,3 |
| | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| Bus | Åben/lukket buskørsel | | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger vedr. ekstrasusser | - | - | - | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 40,6 |
| | Ekstraomkostninger øvrige | 2,4 | 4,2 | 3,3 | 4,8 | 4,8 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 44,6 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 54,4 | 121,6 | 82,8 | 80,4 | 80,4 | 67,3 | 60,7 | 47,6 | 34,5 | 21,4 | 21,4 | 651,2 |
| | Besparelser | -1,0 | -3,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -1,0 | -12,0 |
| | Total for område | 55,8 | 122,8 | 85,2 | 90,0 | 90,0 | 77,1 | 70,6 | 57,5 | 44,3 | 31,2 | 31,2 | 724,3 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | Budget for passagerindtægter | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 151,7 |
| | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| Bane | Lokalbane og letbane | | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger øvrige | - | -0,6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | -0,6 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 5,7 | 11,7 | 7,2 | 7,0 | 7,0 | 6,8 | 6,1 | 5,3 | 3,8 | 2,3 | 2,3 | 62,8 |
| | Total for område | 5,7 | 11,1 | 7,2 | 7,0 | 7,0 | 6,8 | 6,1 | 5,3 | 3,8 | 2,3 | 2,3 | 62,2 |

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
|------|---|--|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|----------|
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Budget for passagerindtægter | 44,9 | 45,4 | 47,2 | 47,5 | 36,5 | 45,3 | 46,2 | 48,0 | 39,2 | 43,7 | 444,0 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | 7,2 | 1,0 | 1,7 | 1,6 | 1,8 | 2,0 | 2,3 | 1,8 | 2,1 | 2,1 | 23,7 | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 2,4 | 3,4 | 3,5 | 3,3 | 2,7 | 2,7 | 2,6 | 2,5 | 5,0 | 2,4 | 30,3 | |
| | | Besparelser | -12,8 | -19,2 | -18,7 | -17,4 | -15,0 | -14,3 | -13,1 | -12,7 | -13,0 | -12,2 | -148,3 | |
| | | Total for område | -3,2 | -14,8 | -13,5 | -12,5 | -10,5 | -9,6 | -8,3 | -8,3 | -5,9 | -7,7 | -94,3 | |
| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Budget for passagerindtægter | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,2 | 15,5 | 15,5 | 15,5 | 153,0 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | 6,9 | 5,4 | 5,0 | 4,5 | 4,7 | 4,5 | 4,9 | 4,0 | 3,5 | 2,9 | 46,3 | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Besparelser | -3,3 | -5,2 | -4,6 | -3,9 | -3,1 | -2,4 | -1,8 | -1,8 | -1,9 | -1,0 | -28,9 | |
| | | Total for område | 3,7 | 0,2 | 0,5 | 0,6 | 1,6 | 2,1 | 3,1 | 2,2 | 1,6 | 1,9 | 17,4 | |

| | Budget, Total | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | |
|--------------|--|------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | | 207,2 | 207,7 | 209,5 | 209,8 | 198,8 | 207,6 | 208,5 | 210,7 | 201,8 | 206,3 | 2.068,0 |
| Total | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | - | - | - | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 40,6 |
| | Ekstraomkostninger, Flex | 14,1 | 6,4 | 6,7 | 6,1 | 6,5 | 6,5 | 7,1 | 5,9 | 5,6 | 5,1 | 70,0 |
| | Ekstraomkostninger øvrige | 2,4 | 3,6 | 3,3 | 4,8 | 4,8 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 44,0 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 62,4 | 136,7 | 93,5 | 90,7 | 90,1 | 76,8 | 69,4 | 55,4 | 43,2 | 26,0 | 744,3 |
| | Besparelser | -17,0 | -27,4 | -24,2 | -22,3 | -19,1 | -17,7 | -15,9 | -15,5 | -15,9 | -14,2 | -189,2 |
| | Total | 61,9 | 119,3 | 79,3 | 85,1 | 88,1 | 76,4 | 71,5 | 56,6 | 43,8 | 27,7 | 709,7 |

| Forudsætninger | | | |
|----------------|---|--|--|
| Bus | Åben/lukket buskørsel | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | Øget drift, da busser kun må fyldes halvt |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | Crowd control og øget rengøring |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Hovedsageligt fald i passagerer - baseret på foreløbige passagertal og en forudsætning om et passagertal på 35 pct. i maj, juni og juli stigende til 50 pct. i august og derfra jævnt stigende til 85 pct. i december. Mindre del vedrører lavere indtægter pr. passager, som følge af at snydeprocenten er fordoblet. |
| | | Besparelser | Reduceret drift i april og lavere salgsomkostninger (provision mv.) |
| Bane | Lokalbane og letbane | Ekstraomkostninger øvrige | Reduceret drift i april er lagt ind her |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Fald i antal passagerer - baseret på foreløbige passagertal og en forudsætning om et passagertal på 50 pct. i maj, juni og juli stigende til 55 pct. i august og derfra jævnt stigende til 85 pct. i december |
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Ekstraomkostninger, Flex | Dårlig udnyttelse af garantibiler pga. lavere passagertal. Øget anvendelse af solokørsel. Ekstraomkostninger er opgjort i procent pr. md. Se nedenfor |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Reducerede indtægter i flextur og flexhandicap som følge af lavere passagertal. Reduktion i passagertal er opgjort i procent pr. md. Se nedenfor. Abonnementsindtægt i flexhandicap forventes uændret som budget. |
| | | Besparelser | Lavere passagertal giver lavere udgifter. Reduktion i passagertal er opgjort i procent pr. md. Se nedenfor |

| | | | |
|------|----------------------------|--|---|
| Flex | Siddende Patientbefordring | Ekstraomkostninger, Flex | Dårlig udnyttelse af garantibiler pga. lavere passagertal. Øget anvendelse af solokørsel. Ekstraomkostninger er opgjort i procent pr. md. Se nedenfor |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Ingen |
| | | Besparelser | Lavere passagertal giver lavere udgifter. Reduktion i passagertal er opgjort i procent pr. md. Se nedenfor |

Udgifter pr. passager - andel ift. gennemsnit jan/feb 2020

| | | Mar | Apr | Maj | Jun | Jul | Aug | Sep | Okt | Nov | Dec | |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Gennemsnit | | | | | | | | | | | | |
| Flextrafik excl. | | | | | | | | | | | | |
| flexrute | 100% | 100% | 200% | 200% | 190% | 180% | 180% | 170% | 160% | 155% | 155% | 150% |
| Flexhandic | 100% | 100% | 180% | 180% | 170% | 160% | 150% | 140% | 140% | 135% | 135% | 130% |
| Flextur | 100% | 100% | 200% | 200% | 190% | 180% | 180% | 170% | 160% | 155% | 155% | 150% |
| Flexkomm | 100% | 100% | 200% | 200% | 190% | 180% | 180% | 170% | 160% | 155% | 155% | 150% |
| Flexpatient | 100% | 100% | 170% | 170% | 160% | 150% | 150% | 145% | 145% | 140% | 135% | 130% |

Indtægter/passagerer - andel ift. gennemsnit jan/feb 2020

| | | Mar | Apr | Maj | Jun | Jul | Aug | Sep | Okt | Nov | Dec |
|----------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bus | | 31% | 15% | 25% | 33% | 33% | 50% | 55% | 65% | 75% | 85% |
| Flexhandicap | | 48% | 15% | 20% | 20% | 20% | 25% | 30% | 35% | 40% | 50% |
| Flextur | | 51% | 20% | 25% | 30% | 30% | 40% | 50% | 55% | 55% | 60% |
| Flexkommune | | 45% | 0% | 30% | 40% | 40% | 50% | 60% | 65% | 65% | 70% |
| Flexpatient | | 75% | 60% | 65% | 70% | 75% | 80% | 85% | 85% | 85% | 90% |
| Flexpatientbus | | 63% | 60% | 65% | 70% | 75% | 80% | 85% | 85% | 85% | 90% |
| Flexrute | | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

| Område | Definition og afgrænsning | 2020 | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|-------------|--------------|
| | | mar | apr | maj | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | Total, 2020 | |
| Bus | Åben/lukket buskørsel | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter og kontrolafgifter | 30,2 | 28,7 | 24,7 | 29,2 | 19,1 | 23,8 | 29,8 | 30,0 | 25,7 | 29,0 | 270,2 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | | 0,7 | 1,4 | 1,4 | - | 1,1 | 1,7 | 1,3 | 1,6 | 1,2 | 10,4 |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | 0,1 | 0,5 | 1,1 | 1,1 | 0,7 | 0,9 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 0,9 | 8,5 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 12,6 | 20,4 | 15,7 | 17,3 | 16,8 | 13,6 | 17,5 | 11,3 | 7,3 | 5,1 | 137,6 |
| | | Besparelser | -1,5 | -1,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | -3,1 |
| Total for område | 11,1 | 20,0 | 18,2 | 19,8 | 17,5 | 15,6 | 20,3 | 13,7 | 10,0 | 7,2 | 153,5 | | |
| Bane | Lokalbane og letbane | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 53,1 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 3,0 | 4,9 | 3,8 | 4,1 | 4,0 | 3,3 | 4,2 | 2,7 | 1,8 | 1,2 | 33,0 |
| Total for område | 3,0 | 4,9 | 3,8 | 4,1 | 4,0 | 3,3 | 4,2 | 2,7 | 1,8 | 1,2 | 33,0 | | |

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | |
|------|---|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| | Budget for passagerindtægter | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 9,5 |
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | 0,2 | 0,5 | - | 0,4 | 0,7 | 0,7 | 1,5 | 1,3 | 5,3 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 0,3 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 5,7 |
| | Besparelser | -4,6 | -8,0 | -3,0 | -1,8 | -2,8 | -1,4 | -0,7 | -0,5 | -0,3 | -0,2 | -23,3 |
| | Total for område | -4,3 | -7,3 | -2,1 | -0,7 | -2,2 | -0,3 | 0,6 | 0,8 | 1,7 | 1,5 | -12,4 |
| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | |
| | Budget for passagerindtægter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | 0,2 | 2,9 | 2,4 | 2,9 | 4,1 | 4,1 | 5,2 | 4,6 | 26,3 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Besparelser | -0,9 | -0,2 | - | - | - | - | - | - | - | - | -1,0 |
| | Total for område | -0,9 | -0,2 | 0,2 | 2,9 | 2,4 | 2,9 | 4,1 | 4,1 | 5,2 | 4,6 | 25,3 |

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | |
|--------------|--|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------|
| | | Budget, Total | 36,5 | 34,9 | 31,0 | 35,5 | 25,3 | 30,0 | 36,1 | 36,3 | 32,0 | 35,3 | 332,8 |
| Total | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | - | 0,7 | 1,4 | 1,4 | - | 1,1 | 1,7 | 1,3 | 1,6 | 1,2 | 10,4 | |
| | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | 0,4 | 3,3 | 2,4 | 3,3 | 4,8 | 4,8 | 6,7 | 5,9 | 31,6 | |
| | Ekstraomkostninger øvrige | 0,1 | 0,5 | 1,1 | 1,1 | 0,7 | 0,9 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 0,9 | 8,5 | |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 16,0 | 26,0 | 20,2 | 22,2 | 21,4 | 17,5 | 22,3 | 14,5 | 9,6 | 6,7 | 176,3 | |
| | Besparelser | -7,0 | -9,8 | -3,0 | -1,8 | -2,8 | -1,4 | -0,7 | -0,5 | -0,3 | -0,2 | -27,5 | |
| | Total | 9,0 | 17,5 | 20,1 | 26,1 | 21,8 | 21,4 | 29,2 | 21,2 | 18,7 | 14,5 | 199,4 | |

Forudsætninger

| | | | |
|-----|-----------------------|---------------------------------------|--|
| Bus | Åben/lukket buskørsel | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | <p>Én ekstra skoletur pr. skolebus frem til juni 2021 - bemærk det vedrører kun skolekørsel. Der er i dette estimat ikke indregnet øget kapacitet på det øvrige rutenet (dublering), da kapacitetsbegrænsningen forventes at være bortfaldt til september 2020.</p> |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | <p>Udgift til rengøring. Hver bus ekstra rengøres hver dag frem til juni 2021 Der er ikke indregnet ekstra udgifter til crowd control mv. (fx stoppestedsværter på knudepunkter) - medtages ved næste opdatering af NT's coronaregning. Der er ikke indregnet ekstra administrative og IT-relaterede udgifter - medtages ved næste opdatering af NT's coronaregning. Der er ikke indregnet ekstra markedsføringsudgifter i forhold til at få kunderne tilbage i den kollektive trafik - medtages ved næste opdatering af NT's coronaregning.</p> |

| | | | |
|------|-----------------------|--|--|
| Bus | Åben/lukket buskørsel | Manglende indtægter og kontrolafgifter | <p>På indtægtssiden forventer NT i lighed med de øvrige trafikselskaber ikke, at de normale niveauer for passagertal og dermed også passagerindtægter kan genoprettes i de næste mange måneder. NT's estimater er alene baseret på den forventede udvikling i antallet af passager og tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i regnskab 2019.</p> <p>Trods faldende passagertal forventer NT forsat at modtage en række refusioner, kompensationer og passagerindtægter fra stat og kommuner vedr. ungdomskort, alderskompensation, off peak kompensation og skolekort. Det har endnu ikke været muligt at opgøre disse, hvorfor de pt. ikke er medtaget i nærværende estimat. Når disse bliver indregnet i estimatet på Corona-regningen vil det alt andet lige reducere ovenstående totaler på manglende passagerindtægter.</p> |
| | | Besparelser | <p>Fradrag i variable busudgifter pga. manglende kørsel i marts og april 2020. Ved næste estimat sker der en opdatering af satserne udmeldt af DPT.</p> |
| Bane | Lokalbane og letbane | Ekstraomkostninger øvrige | <p>Det er forudsat, at Nordjyske Jernbaner selv klarer ekstra rengøring</p> <p>Der er ikke indregnet øget kapacitet som følge af større afstandskrav (togbusser), , da kapacitetsbegrænsningen forventes at være bortfaldet til september 2020.</p> <p>Der er ikke indregnet ekstraudgifter til crowd control mv. (fx stoppestedsværter på knudepunkter) - - medtages ved næste opdatering af NT's coronaregning.</p> <p>Der er ikke indregnet ekstra markedsføringsudgifter i forhold til at få kunderne tilbage i den kollektive trafik - - medtages ved næste opdatering af NT's coronaregning.</p> |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | <p>På indtægtssiden forventer NT i lighed med de øvrige trafikselskaber ikke, at de normale niveauer for passagertal og dermed også passagerindtægter kan genoprettes i de næste mange måneder. NT's estimater er alene baseret på den forventede udvikling i antallet af passager og tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i regnskab 2019.</p> <p>Trods faldende passagertal forventer NT forsat at modtage en række refusioner, kompensationer og passagerindtægter fra stat og kommuner vedr. ungdomskort, alderskompensation, off peak kompensation og skolekort. Det har endnu ikke været muligt at opgøre disse, hvorfor de pt. ikke er medtaget i nærværende estimat. Når disse bliver indregnet i estimatet på Corona-regningen vil det alt andet lige reducere ovenstående totaler på manglende passagerindtægter.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| Flex Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Ekstraomkostninger, Flex | Ekstraomkostningerne dækker stigninger i kørselsbidrag og er opjort med udgangspunkt i det forventede aktivitets- og omkostningsniveau. Den gennemsnitlige omkostning pr. tur er steget væsentligt som følge af de ændrede planlægningsparametre, der er implementeret under Corona-situationen. Omkostningsniveauet (opdelt pr. kørselsordning) er i dette estimat fastlagt med udgangspunkt i uge 18 (2020), hvor NT oplevede en stigning i kørselsomfanget. Det er forudsat, at niveauet fra uge 18 er gældende i 2020, mens der i 2022 forventes normale priser. I 2021 forudsættes niveauet at være et gennemsnit mellem de to. Både aktivitets- og omkostningsniveau er meget afhængig af politiske beslutninger ift. genåbninger og parametre i kørselsplanlægningen, hvorfor der kan forventes væsentlige ændringer i estimater ved senere opdateringer. |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Manglende passagerindtægter som følge af lavere aktivitetsniveau. |
| | Besparelser | Besparelser dækker fald i kørselsbidrag som følge af færre ture. Opjort med udgangspunkt i forventet aktivitets- og omkostningsniveau. |
| Flex Siddende Patientbefordring | Ekstraomkostninger, Flex | Ekstraomkostningerne dækker stigningerne i kørselsbidrag og administrationsbidrag. Opjort med udgangspunkt i forventet aktivitets- og omkostningsniveau. Den gennemsnitlige omkostning pr. tur er steget væsentligt som følge af de ændrede planlægningsparametre, der er implementeret under Corona-situationen. Omkostningsniveauet (opdelt pr. kørselsordning) er i dette estimat fastlagt med udgangspunkt i uge 18 (2020), hvor NT oplevede en stigning i kørselsomfanget. Det er forudsat, at niveauet fra uge 18 er gældende i 2020, mens der i 2022 forventes normale priser. I 2021 forudsættes niveauet at være et gennemsnit mellem de to. Både aktivitets- og omkostningsniveau er meget afhængig af politiske beslutninger ift. genåbninger og parametre i kørselsplanlægningen, hvorfor der kan forventes væsentlige ændringer i estimater ved senere opdateringer. Der er oprettet frem særlige Corona-biler, som Region Nordjylland betaler. Omkostningen til disse biler er ikke indeholdt i dette estimat, men vil være med i næste opdatering. Der er ikke indregnet ekstraudgifter til rengøring - medtages ved næste opdatering af NT's coronaregning. |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Ingen egenbetaling. |
| | Besparelser | Besparelser dækker fald i kørselsbidrag som følge af færre ture. Opjort med udgangspunkt i forventet aktivitets- og omkostningsniveau. |

| Område | Definition og afgrænsning | 2020 | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|-------------|--------------|
| | | mar | apr | maj | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | Total, 2020 | |
| Bus | Åben/lukket buskørsel | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter og kontrolafgifter | 17,3 | 17,1 | 20,5 | 25,8 | 15,4 | 27,4 | 18,4 | 19,5 | 18,2 | 15,2 | 194,8 |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger vedr. ekstrasusser | - | - | 1,2 | 2,8 | - | 2,3 | 3,2 | 2,5 | 2,3 | 2,3 | 16,6 |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | - | - | 0,8 | 0,9 | 0,6 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,6 | 6,7 |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 7,4 | 14,0 | 15,4 | 10,3 | 10,0 | 12,3 | 10,1 | 9,7 | 7,9 | 6,2 | 103,3 |
| | | Besparelser | -0,5 | -0,8 | -0,6 | -0,4 | - | - | - | - | - | - | -2,3 |
| Total for område | 6,9 | 13,2 | 16,8 | 13,6 | 10,6 | 15,5 | 14,3 | 13,1 | 11,2 | 9,1 | 124,3 | | |
| Bane | Lokalbane og letbane | <u>Beløb i mio. kr.</u> | | | | | | | | | | | |
| | | Budget for passagerindtægter | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 2,3 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,8 |
| Total for område | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,8 | | |

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
|------|---|--|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Flex | Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Budget for passagerindtægter | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 18,0 | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | 2,3 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 10,6 |
| | | Besparelser | - | -10,7 | -2,8 | -2,8 | -2,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -28,1 |
| | | Total for område | - | -8,4 | -1,7 | -1,7 | -1,7 | -0,8 | -0,8 | -0,8 | -0,8 | -0,8 | -0,8 | -17,5 |
| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | | | |
| Flex | Siddende Patientbefordring | Budget for passagerindtægter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | | |
| | | Ekstraomkostninger, Flex | - | 0,4 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 30,1 | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | Total for område | - | 0,4 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 30,1 | |

| | | Beløb i mio. kr. | | | | | | | | | | |
|--------------|--|------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Total | Budget, Total | 19,3 | 19,1 | 22,5 | 27,8 | 17,4 | 29,4 | 20,4 | 21,5 | 20,2 | 17,2 | 215,1 |
| | Konsekvenser af Corona | | | | | | | | | | | |
| | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | - | - | 1,2 | 2,8 | - | 2,3 | 3,2 | 2,5 | 2,3 | 2,3 | 16,6 |
| | Ekstraomkostninger, Flex | - | 0,4 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 30,1 |
| | Ekstraomkostninger øvrige | - | - | 0,8 | 0,9 | 0,6 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,6 | 6,7 |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | 7,5 | 16,4 | 16,6 | 11,5 | 11,2 | 13,4 | 11,2 | 10,8 | 9,0 | 7,3 | 114,7 |
| | Besparelser | -0,5 | -11,5 | -3,4 | -3,2 | -2,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -1,8 | -30,4 |
| | Total | 7,0 | 5,3 | 17,6 | 14,4 | 11,4 | 19,3 | 18,1 | 16,9 | 15,0 | 12,9 | 137,7 |

| Forudsætninger | | | |
|----------------|-----------------------|--|---|
| Bus | Åben/lukket buskørsel | Ekstraomkostninger vedr. ekstrabusser | Vedrører skolebusser |
| | | Ekstraomkostninger øvrige | Forventet rengøring i henhold til aftale med DPT - 100 kr. pr. driftsbus pr.dag de er planlag til at køre |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Marts er den 2020 er den faktiske konstaterede indtægtsnedgang. Indtægtsnedgang i de resterende måneder i 2020 forudsættes at være en faldende procentandel, gående fra et fald på 90 pct. i april måned og derefter faldende ned til 60 pct. i december måned. samlet indtægtsnedgang på 15 % og i 2022 på 10 %. For Ungdomskort er der i 2020 forudsat en nedgang på 15 %, i 2021 på 10 % og i 2022 på 5 %. |
| | | Besparelser | Dækker indstillet drift i marts og april og sparet dublering |
| Bane | Lokalbane og letbane | Ekstraomkostninger øvrige | |
| | | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Marts er den faktisk konstaterede indtægtsnedgang. Indtægtsnedgang i de resterende måneder forudsættes at være en faldende procentandel gående fra et fald på 95% i april og derefter stigende til 60% ved udgangen af året. Fra medio december 2020 overgår indtægter til Arriva, derfor ingen indtægter i 2021 og 2022 i Sydtrafik |

| | | |
|---|--|---|
| Flex Handicap, Kommunal kørsel, Flexbus, Flextur, adm inkl. FlexDK | Ekstraomkostninger, Flex | |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | Lavere passagerindtægter som følge af lavere aktivitetsniveau. |
| | Besparelser | Besparelser dækker fald i kørselsbidrag og og administrationsbidrag opjort med udgangspunkt i det forventede aktivitets- og omkostningsniveau for 2020. Ændret fordeling af rejseandele betyder overordnet lavere administrationsbidrag for komunerne og højere bidrag fra regionen. Der er registreret et stort fald i antal rejser. Til gengæld er den gennemsnitlige omkostning pr. tur steget væsentligt som følge af de ændrede planlægningsparametre, der er implementeret under Corona-situationen. Omkostningsniveauet (opdelt pr. kørselsordning) er i dette estimat fastlagt med udgangspunkt i uge 18 (2020), hvor Sydtrafik oplevede en begyndende stigning i kørselsomfanget. Det er forudsat, at antal rejser fra uge 18 øges en smule i resten af året, mens prisen pr. rejse er på samme (høje) niveau. |
| Flex Siddende Patientbefordring | Ekstraomkostninger, Flex | Ekstraomkostningerne dækker stigningerne i kørselsbidrag og adminstrationsbidrag opjort med udgangspunkt i forventet aktivitets- og omkostningsniveau for 2020. Ændret fordeling af rejseandele betyder overordnet lavere administrationsbidrag for komunerne og højere bidrag fra regionen. Den gennemsnitlige omkostning pr. tur er steget væsentligt som følge af de ændrede planlægningsparametre, der er implementeret under Corona-situationen. Omkostningsniveauet er i dette estimat fastlagt med udgangspunkt i uge 18 (2020), hvor Sydtrafik oplevede en stigning i kørselsomfanget. Det er forudsat, at antal rejser fra uge 18 øges en smule i resten af året, mens prisen pr. rejse er på samme (høje) niveau. |
| | Manglende indtægter og kontrolafgifter | |
| | Besparelser | |

Bestillerfordeling af tillægsbevilling til Budget 2020

Oprindeligt bilag til bestyrelsesmøde den 23. april 2020, godkendt på bestyrelsesmøde den 30. april 2020

Til XXXX Kommune

Hermed udsendes betalingsplan for den tillægsbevilling til budget 2020, som Midttrafiks bestyrelse besluttede på mødet den 30. april.

Bestyrelsen er på mødet den 18. maj orienteret om seneste status på konsekvenserne af covid-19 pandemien, der peger i retning af en kommende nedjustering af tillægsbevilling til bus, tog og letbane, mens flextrafikken ikke længere ser ud til at give anledning til besparelser. Administrationen fastholder opkrævning af tillægsbevillingen til bus, tog og letbane, og afventer med kreditering af flextrafikområdet. Den første faktura forventes sendt fra Midttrafik den 20. maj 2020.

Baggrunden for tillægsbevillingen er covid-19 pandemien, og den tilhørende nedlukning af samfundet som havde – og har – en betydelig effekt på Midttrafiks passagerindtægter og dermed også på Midttrafiks likviditet. Samtidig er der udgifter til ekstra rengøring m.m. Tillægsbevillingen er baseret på byrdefordelingsprincippet for budget 2020, samt den viden om indtægtsnedgang og udgifter til rengøring der gjorde sig gældende primo april 2020. Det skal understreges, at Midttrafiks administration følger udviklingen nøje og senest til september med rapportering om forventet regnskab efter 2. kvartal vil justere tillægsbevillingen til ny og mere aktuel viden, herunder hensyn til mulig kompensation fra staten.

Opkrævningen af tillægsbevillingen sker med hensyn til Midttrafiks likviditetsbehov, hvor udgangspunktet er en fremskrivning af leverandørbetalinger i perioden juni-december 2019.

| Bestiller | Total vedr. bus, tog og letbane | Tillægsbevilling vedr. BUS, månedsopdelt | | | | | | | |
|---------------------------|---------------------------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| | | Juni | juli | august | september | oktober | november | december | |
| Favrskov Kommune | - 809.946 kr. | - 144.732 | - 114.872 | - 47.809 | - 96.983 | - 109.067 | - 137.175 | - 159.308 | |
| Hedensted Kommune | - 1.736.307 kr. | - 310.267 | - 246.255 | - 102.489 | - 207.905 | - 233.811 | - 294.067 | - 341.513 | |
| Herning Kommune | - 7.870.936 kr. | - 1.406.486 | - 1.116.311 | - 464.598 | - 942.462 | - 1.059.898 | - 1.333.051 | - 1.548.131 | |
| Holstebro Kommune | - 3.219.357 kr. | - 575.278 | - 456.591 | - 190.029 | - 385.484 | - 433.518 | - 545.242 | - 633.214 | |
| Horsens Kommune | - 11.974.263 kr. | - 2.139.724 | - 1.698.273 | - 706.805 | - 1.433.793 | - 1.612.451 | - 2.028.005 | - 2.355.212 | |
| Ikast-Brande Kommune | - 12.897 kr. | - 2.305 | - 1.829 | - 761 | - 1.544 | - 1.737 | - 2.184 | - 2.537 | |
| Lemvig Kommune | - 47.860 kr. | - 8.552 | - 6.788 | - 2.825 | - 5.731 | - 6.445 | - 8.106 | - 9.414 | |
| Norddjurs Kommune | - 1.420.517 kr. | - 253.837 | - 201.468 | - 83.849 | - 170.092 | - 191.286 | - 240.584 | - 279.401 | |
| Odder Kommune | - 885.286 kr. | - 158.195 | - 125.557 | - 52.256 | - 106.004 | - 119.212 | - 149.935 | - 174.127 | |
| Randers Kommune | - 16.995.747 kr. | - 3.037.031 | - 2.410.455 | - 1.003.208 | - 2.035.063 | - 2.288.643 | - 2.878.462 | - 3.342.885 | |
| Ringkøbing-Skjern Kommune | - 2.530.329 kr. | - 452.154 | - 358.869 | - 149.358 | - 302.980 | - 340.734 | - 428.546 | - 497.689 | |
| Silkeborg Kommune | - 12.647.342 kr. | - 2.259.999 | - 1.793.734 | - 746.534 | - 1.514.387 | - 1.703.088 | - 2.142.000 | - 2.487.600 | |
| Skanderborg Kommune | - 3.192.838 kr. | - 570.540 | - 452.830 | - 188.464 | - 382.309 | - 429.947 | - 540.751 | - 627.998 | |
| Skive Kommune | - 4.402.827 kr. | - 786.757 | - 624.439 | - 259.886 | - 527.192 | - 592.884 | - 745.679 | - 865.990 | |
| Struer Kommune | - 639.978 kr. | - 114.360 | - 90.766 | - 37.776 | - 76.631 | - 86.179 | - 108.389 | - 125.877 | |
| Syddjurs Kommune | - 3.229.324 kr. | - 577.059 | - 458.005 | - 190.617 | - 386.678 | - 434.860 | - 546.930 | - 635.174 | |
| Viborg Kommune | - 9.908.738 kr. | - 1.770.628 | - 1.405.326 | - 584.883 | - 1.186.468 | - 1.334.308 | - 1.678.180 | - 1.948.945 | |
| Aarhus Kommune | - 175.562.880 kr. | - 31.371.959 | - 24.899.544 | - 10.362.948 | - 21.021.815 | - 23.641.255 | - 29.733.978 | - 34.531.381 | |
| Region Midtjylland | - 162.935.746 kr. | - 29.115.571 | - 23.108.677 | - 9.617.606 | - 19.509.848 | - 21.940.889 | - 27.595.399 | - 32.047.756 | |
| I alt | - 419.997.324 kr. | - 75.050.823 | - 59.566.931 | - 24.791.177 | - 50.290.278 | - 56.556.739 | - 71.132.297 | - 82.609.077 | |



NOTAT

11-05-2020

EMN-2020-00632

1358625

Henrik Severin Hansen

Model for kompensation for trafikskabernes nettotab vedr. Corona

Trafikskaberne finansieres af deres ejerkreds, der er kommuner og regioner.

I forbindelse med Coronakrisen er trafikskaberne blevet påført en række merudgifter, mindreindtægter og i begrænset omfang mindreudgifter. Dette nettotab giver økonomiske problemer og en likviditetsudfordring for trafikskaberne beskrevet i notat fra Trafikskaberne i Danmark, TiD af 21-04-2020. Regeringen har tilkendegivet, at man er villig til at kompensere dette nettotab.

Overblik over økonomiske konsekvenser opdelt på udgift hhv. indtægter

| Indtægtssiden | Udgiftssiden |
|--|--|
| Manglende passagerindtægter for både bus, baner og flextrafik. Passagertallene er faldet. Midlertidig nedlukning af betjent salg i busser samt kontant betaling i Flextrafik. Medfører bl.a. risiko for mere snyd og nogle brugere har ikke mulighed for andet en kontantbetaling. | Indsættelse af ekstra kapacitet for at sikre afstand ml. passagerne Ekstra rengøring af busser, flexbiler og chaufførlokaler Flextrafik dyrere pr. tur, da kørsel udføres som solo-kørsel. Handicap kørsel i en række trafikskaber gennemføres uden kundebetaling. Flex garantivogne skal betales, uanset om de benyttes eller ej. Modgående besparelser ved at reducere driften i mindre omfang samt aftale med operatører om at kompensationer fra statslige støtteordninger anvendes til at reducere betalinger til trafikskaber. |

Danske Regioner og KL foreslå en model for, hvorledes fuld statslig kompensationen kan gennemføres i 2020 og 2021.

Model for kompensation 2020

Modellen er baseret på et aconto princip.

- Hvert trafikselskab modtager et acantobeløb for det beregnede nettotab (merudgifter, mindreudgifter og mindreindtægter) frem til 1. maj baseret på TiD's opgørelse af xx-04-2020.
- Hvert trafikselskab modtager et månedligt acontobidrag fra 1. maj og året ud. Bidraget svarer til det forventede nettotab, der fremgår af TiD's opgørelse af xx-04-2020.
- Når de endelige regnskaber foreligger, foretages en revisorpåtegnet opgørelse af trafikselskabets modtagne acontobidrag og det konstaterede nettotab. Forskellen kompenseres.
- KL og Danske Regioner aftaler den endelige kompensation med finansministeriet.

Model for kompensation for 2021

Regeringen, KL og Danske Regioner forventer, at der vil være et afledt passagerfald i 2021 grundet Coronakrisen. For at undgå, at dette udmøntes i en reduktion i serviceniveauet, fx i form af en reduktion i antallet af busruter, indgår Danske Regioner, KL og regeringen en aftale ultimo 2020 om en kompensation for det forventede fald i passagertallet i 2021 og eventuelt andre omkostninger afledt af Coronakrisen. I juni måned 2021 er det muligt, på baggrund af udviklingen fra 1-1-2021, at revurdere den aftalte kompensation. Forskellen mellem den aftalte kompensation og realiserede indtægtstab/merudgifter kompenseres i 2022.

Kortlægning af scenarier for denne kollektive trafik

Indhold

| | |
|---|---|
| 1.0 Indledning..... | 2 |
| 2.0 Kollektiv transport efter Corona-krisen..... | 2 |
| 3.0 Beskrivelse af scenarier: | 2 |
| 3.1 Corona-krisens indvirkning på miljøet..... | 3 |
| 3.2 Igangsatte foranstaltninger til at mindske smitterisikoen, som forventes skal fortsætte under genåbningen | 3 |
| 3.3 Forslag til ekstra foranstaltninger under genåbningen og tilbage til normalen i samfundet | 4 |
| 4.0 Beskrivelser af økonomi ved gradvis genåbning af den kollektive trafik | 6 |
| 4.1 Initiativer til beskyttelse af chaufførerne som allerede er iværksat | 7 |
| 4.2 Nye initiativer til beskyttelse af chauffører | 8 |

Bilag 1

Kortlægning af scenarier for denne kollektive trafik

1.0 Indledning

Dette notat beskriver allerede igangsatte initiativer, som Midttrafik har taget for at beskytte passagerer og chauffør mod smitte fra coronavirussen. Notatet giver også bud på, hvilke initiativer der skal prioriteres fremadrettet for at få kunderne tilbage til den kollektive trafik, når samfundet åbner op igen.

2.0 Kollektiv transport efter Corona-krisen

Der er ingen, der med sikkerhed ved, hvordan Corona-krisen påvirker den kollektive trafik på længere sigt. I en undersøgelse¹⁾ lavet af den engelske konsulenthus SYSTRA, siger 20 % af undersøgelsens respondenter, at de forventer, at de vil rejse mindre med kollektiv trafik, når Coronaviruset har forladt landet. Blandt de respondenter som vil rejse mindre, nævner halvdelen bekymring for sygdom og smitte som årsag, og 14 % siger, at de har fundet en anden transportform, som de vil fastholde frem for kollektiv trafik.

Undersøgelsen viser også, at 17 % af alle adspurgte forventer, at de fremadrettet vil arbejde mere hjemmefra, uagtet om der fortsat er risiko for smitte, og 67 % af undersøgelsens respondenter mener, at virtuelle møder i høj grad vil erstatte fysiske møder, og at de derfor vil have behov for færre rejser.

Ekstra Bladet lavede, i forbindelse med dækningen af Flixbus' overtrædelse af passagerantallet, en afstemning blandt bladets læsere. Resultatet af afstemningen viste, at 79 % sagde, at de ikke er trygge ved at sidde ved siden af en anden i bussen, 17 % sagde, at de er trygge ved at sidde ved siden af en anden, mens 4 % var i tvivl.

Reuters.com har undersøgt cykelsalget i USA under Corona-krisen. Undersøgelsen viser, at der er en vækst i cykelsalget på hhv. 30 % i marts og 50 % i april. De personer som Reuters.com har talt med i forbindelse med undersøgelsen fortæller, at de er nervøse for at blive syge, hvis de bruger den kollektive trafik.

Det franske konsulenthus Ipsos har i et kinesisk studie, med 1.500 respondenter, undersøgt, hvordan brugen af bil påvirkes af Corona-krisen. Blandt de adspurgte er brugen af bil steget til 66 % efter Corona mod 34 % før Corona. Samtidig er brugen af kollektiv trafik faldet fra 56 % til 24 %. 72 % af de adspurgte overvejer i nogen eller høj grad at købe en bil. 77 % af de adspurgte mener, at kørsel i egen bil kan reducere smitterisikoen, og 50 % siger, at den kollektive trafik ikke er sikker på grund af smittefaren.

3.0 Beskrivelse af scenarier:

Langsom tilbagevenden til normalt passagerantal og normal driftssituation, forudsat at Corona-situationen er under kontrol, og/eller der er udviklet en vaccine, som forhindrer smittespredning.

Når "alt bliver normalt" igen, er der risiko for, at vi ikke alle går tilbage til den normal, vi kender. Måden vi transporterer os på kan være forandret for altid. Nogle har skiftet bussen ud med en cykel, andre har fundet samkørsel eller købt bil. Vi må også forvente, at der kan ske ændringer i måden, vi arbejder på som for altid vil påvirke transportadfærden, flere vil arbejde hjemme, flere vil deltage i virtuelle møder og langt flere arbejdspladser vil gøre brug af forskudte arbejdstider.

Konklusionen er, at der er række ukendte faktorer, som i en kortere eller længere tid vil påvirke den kollektive trafiks benyttelsesgrad og dermed passagerindtægter.

Hvor hurtigt den kollektive trafik kan vende tilbage til normalt passagerantal afhænger af, hvordan myndighederne genåbner samfundet. De unge i ungdomsuddannelser udgør ca. 40 af passagerne, og de kommer forventeligt først tilbage til den kollektive trafik efter sommerferien.

Bilag 1

Ingen ved endnu, om myndighederne fortsat vil fraråde bestemte borgergrupper at bruge den kollektive trafik. Som det er nu, så frarådes ældre og sårbare at bruge den kollektive trafik, de ældre udgør ca. 10 % af Midttrafiks kunder. Et studie fra Aarhus Universitet fra 2019 viser, at ca. to ud af tre danskere over 16 år har én eller flere kroniske sygdomme.

Det vides ikke, hvor stor del af passagerne i den kollektive trafik, som er omfattet af gruppen særligt sårbare for at få alvorlig sygdom af coronavirusen (fx borgere med diabetes, borgere med lungesygdomme, borgere i kræftbehandling osv.), og hvor hurtigt de kan og vil vende tilbage til at bruge kollektiv trafik.

Mere end 50.000 ny-arbejdsløse kan også være en indikator på, hvor mange som har brug for den kollektive trafik fra en start. Eksperterne tør endnu ikke spå om, hvor mange jobs der genopstår, og hvor hurtigt de genopstår, når samfundet åbner igen.

Genåbning kræver også en forholden til borgernes vurdering af den oplevede risiko og den faktiske risiko. Forskere påpeger, at bekymringer over smittefare og verdens tilstand kan udløse utryghed og angst mange år efter, at Corona-krisen er drevet over. Midttrafik ser allerede nu kundehenvendelser fra bekymrede borgere, som påpeger smitterisiko i bussen trods det, at busserne har langt færre passagerer end normalt.

Borgerne er igennem flere måneder, af myndigheder og patientforeninger, blevet fortalt, at det er forbundet med smittefare at rejse med kollektiv trafik, så vi må forvente, at mange borgere uanset det faktiske trusselsniveau og smittefare vil have en grad af bekymring og frygt for at tage bussen igen.

3.1 Corona-krisens indvirkning på miljøet

På den korte bane har det vist sig, at Corona-krisen har en positiv effekt på klimaet. På den længere bane vil færre brugere af den kollektive trafik ikke nødvendigvis føre til en større Co2 udledning, fordi nogle vil vælge alternative miljøvenlige transportformer, eller fordi der foretages færre rejser generelt. Der findes pt. ingen danske undersøgelser, som belyser dette.

Autobranschen Danmark noterer sig, at bilsalget er faldet til 2013-niveauet. Antallet af nye indregistreringer er det laveste i syv år. Det er især inden for konventionelle biler, at branchen har oplevet et markant fald. Til gengæld er der år til dato indregistreret 2.139 elbiler mod 1.006 i 2019, hvilket er en rekord.

3.2 Igangsatte foranstaltninger til at mindske smitterisikoen, som forventes skal fortsætte under genåbningen

Midttrafik følger regeringens og myndighedernes anvisninger og har derfor allerede iværksat følgende initiativer for at imødegå smittespredning. Det må forventes at de fleste af initiativerne skal videreføres i en endnu rum tid.

| Foranstaltning | Bemærkninger |
|----------------|--------------|
| | |

Bilag 1

| | |
|--|---|
| Fortsat reduktion i antallet af passagerer | Regeringen/Sundhedsmyndighederne afgør i hvilket tempo der kan genåbnes i den kollektive trafik. Den fortsatte reduktion i antallet af passagerer, kan efterhånden medføre kapacitetsproblemer på en række ruter. Dette vil kræve særlig systematisk overvågning. |
| Fleksibel køreplanlægning | En langsom genåbning stiller fortsat krav til nøje overvågning af kapacitet og mere fleksibel køreplanlægning. Styrelsen for patientsikkerhed og Arbejdstilsynet anbefaler private virksomheder, som fik mulighed for at genåbne 14. april at indføre forskudte mødetider, så der ikke er for mange medarbejdere på arbejde samtidig, og så der ikke er for mange medarbejdere, som skal bruge offentlig transport til og fra arbejde |
| Ekstra rengøring | Den allerede iværksatte ekstra rengøring i busser og af billetudstyr forventes fortsat. |
| Kommunikation | Sundhedsmyndighedernes anbefaling til hygiejne skal fortsat kommunikeres. Social afstand skal opretholdes og kommunikeres. |
| Fortsat suspendering af betjent billetsalg | Transportministeriet har anmodet alle trafikselskaber om at indstille det betjente billetsalg ved chaufføren. |

3.3 Forslag til ekstra foranstaltninger under genåbningen og tilbage til normalen i samfundet

Administrationen fremlægger en bruttoliste over mulige initiativer, der skal medvirke til, at kunderne trygt kan vende tilbage til den kollektive trafik. Administrationen vil blandt andet i samarbejde med de øvrige trafikselskaber udarbejde en cost-benefit-analyse for at kunne vurdere, hvilke initiativer der giver den største effekt. Det kan også være relevant at foretage målrettede brugerundersøgelser for identificere, hvilke initiativer borgerne vil anbefale for at forbedre deres følelse af tryghed.

| Foranstaltning | Bemærkninger |
|----------------|--------------|
| | |

Bilag 1

| | |
|---|---|
| Ekstra rengøring | Der kan tænkes i mere og mere synlig rengøring, og hvor rengøringstidspunkter offentliggøres, som man kender fra fx motorvejstoiletter. |
| Sprit ved ind- og udgange | Der kan opsættes spritdispensere ved alle ind- og udgange i busser og letbanetog. Alternativt kan der, som en billigere udgave, udleveres desinficeringservietter eller lommehåndsprit i kampagneperioder. |
| Kommunikation | Bekymringer skal adresseres. Gode råd hvis borgeren er bekymret for at tage bussen. Kommunikation af ekstra rengøring og øvrige initiativer der er taget. Og hvad passagererne konkret selv kan gøre for at undgå smitte, når de rejser. |
| Stoppestedsværter | Brug af stoppestedsværter ved større stoppesteder. Generel rejsevejledning, tryghedsskabelse og medvirken til at opretholde efterlevelsen af myndighedernes anbefalinger. |
| Afstandsmærker ved stoppesteder og på stationer | Der foreslås, i samarbejde med kommunerne, at der opsættes mærkater ved stoppesteder og stationer, som minder borgerne om at holde god afstand – også ved stoppestedet. |
| Ensretning af "færdslen" | Der foreslås oprettet færdselsregler i den kollektive trafik, så man sikrer, at der ikke opstår mas ved ind- og udstigning. Dette initiativ anbefales også af virologer. |
| Opdeling af busserne i zoner | Fx særlige zoner til borgere +65 år kan overvejes. Fx inddeling med plexiglas. Rummer en del udfordringer med billettering og sandsynligvis godkendelse ved færdselsmyndigheder. |
| Ændringer i busindretning | I mange bybusser er der dobbeltsæder, hvor man sidder overfor andre passagerer. En mulighed kan være at ændre sædeopstillingen, så den tætte direkte kontakt mindskes. En anden mulighed kan være at "blokke" hvert andet sæde for dermed at styre afstanden mellem kunderne – se eksempel fra Dubai. |
| Påbud om mundbind for brugere af kollektiv trafik | Alle delstater i Tyskland og en del andre lande påbyder brugerne at anvende mundbind i den kollektive trafik. Dette tiltag besværliggøres af, at sundhedsmyndighederne i Danmark endnu ikke anbefaler mundbind. |

Bilag 1

| | |
|--|--|
| Opgradering af antallet af busafgange for at imødekomme efterspørgslen | Fortsat krav om social afstand kan betyde, at kapaciteten udfordres på en række ruter. Dette kræver konstant systematisk overvågning af driften. |
| Markedsføring | Markedsføring for at vinde kunderne tilbage, priskampagner, tryghedskampagner osv. Markedsføring kræver, at der er kapacitet til at imødegå en øget efterspørgsel. |

Der gives eksempler på økonomien ved udvalgte initiativer. Administrationen udarbejder gerne businesscase ved øvrige initiativer:

| Øvrige ekstraudgifter | kr. |
|---|-------------------------------------|
| Omkostninger ved fortsat ekstra rengøring pr. måned (busser kun) | 550.000, - kr. pr. måned |
| Omkostninger ved ekstra rengøring af billetautomater langs letbanen | 120.000, - kr. pr. måned |
| Opstilling af spritdispensere i busser og løbende opfyldning og service | 800.000, - kr. pr. måned |
| Uddeling af sprit ved kampagner (taskestørrelse eller engangservietter) | 400.000, - kr. pr. gang der uddeles |

4.0 Beskrivelser af økonomi ved gradvis genåbning af den kollektive trafik

Midttrafiks passagertal er nu, et par uger inde i den kontrollerede genåbning, på ca. 65 % under normalen.

Scenarie 1:

| Kunderne vender tilbage af sig selv inden for kort tid (måneder) | |
|--|--|
| Indtægtstab pr. måned | Indtægtstab relaterer sig til allerede opgjorte indtægtstab fra xx. Marts til |
| Kompensation | Der kræves ikke fremadrettet kompensation |
| Sandsynlighed | Lille. Scenariet vil kræve, at regeringen åbner samfundet helt op, og at der ikke er betydelig smitterisiko, at arbejdspladser og skoler er i gang igen, og at ældre og sårbare igen kan bruge den kollektive trafik |

Bilag 1

| 30 % af kunderne vender ikke tilbage inden for 12 måneder | |
|---|--|
| Indtægtstab pr. måned | Bus: -13 mio. kr. pr. måned/Letbane: -1,9 mio. kr. pr. måned |
| Kompensation | Der kræves fremadrettet kompensation for at imødegå besparelser inden for den kollektive trafik |
| Sandsynlighed | Stor. Regeringen åbner gradvist samfundet op, der er fortsat smitterisiko, de ældre og sårbare frarådes fortsat at bruge den kollektive trafik |

| 20 % af kunderne vender ikke tilbage inden for 12 måneder | |
|---|--|
| Indtægtstab pr. måned | Bus: -9 mio. kr. pr. måned/Letbane: -1,3 mio. kr. pr. måned |
| Kompensation | Der kræves fremadrettet kompensation for at imødegå besparelser inden for den kollektive trafik |
| Sandsynlighed | Stor. Regeringen åbner gradvist samfundet op, der er fortsat smitterisiko, de ældre og sårbare frarådes fortsat at bruge den kollektive trafik |

I beregningerne er der ikke medregnet eventuelle ekstraudgifter til udvidelse af buskapaciteten - måtte regeringen fastholde afstandskravet i busserne.

4.1 Initiativer til beskyttelse af chaufførerne som allerede er iværksat

Busselskaberne og deres chauffører har med rette udtrykt bekymring over deres risiko for smitte i busserne. Der kendes heldigvis ikke til smittetilfælde eller dødsfald med relation til Coronavirus blandt buschauffører i Danmark.

I udlandet er der set dødsfald blandt buschauffører. I USA har man opgjort, at 100 buschauffører er blevet smittet med virus og efterfølgende afgang ved døden. I England har man opgjort dødstallet til 20 chauffører. Senest er to chauffører i Sverige døde, som har smittet med Covid-19.

Midttrafik og de øvrige trafikskaberne i Danmark har allerede indført en række initiativer til beskyttelse af chaufføren:

| Foranstaltning | Bemærkninger |
|----------------|--|
| Spærret fordør | For at undgå tæt kontakt mellem chauffør og passager |

Bilag 1

| | |
|---|--|
| Spærring af forreste sæderækker | For at undgå tæt kontakt mellem chauffør og passager. |
| Suspension af betjent billetsalg | For at undgå direkte kontakt mellem chauffør og passager. |
| Kampagner for at sikre afstand til chaufførerne | Afstandsmærker på gulve, plakater med opfordring til at passe på chaufføren osv. |
| Brug af værnemidler og sprit | Midttrafik har opfordret busselskaberne til at skaffe nødvendige værnemidler til deres ansatte, herunder handsker og sprit |

Der kan være brug for flere initiativer til at sikre chaufførernes tryghed og sundhed. Endvidere kan et større fokus på chaufførerne i en genåbning være medvirkende til at busselskaberne kan fastholde deres ansatte.

4.2 Nye initiativer til beskyttelse af chauffører

Midttrafik anbefaler at følgende initiativer undersøges med henblik på senere iværksættelse:

| Foranstaltning | Bemærkninger |
|---|--|
| Permanent aflukning ved chaufførens arbejdsplads | Aflukke i fx akrylplader, der skal sikre at chaufførerne undgår tæt kontakt med passagerne. Der vil fortsat være funktioner, hvor chauffør og kunde har kontakt i forbindelse med billetteringen (visning af kort, telefon) og ved passagerers spørgsmål om rejsen |
| Yderligere fokus på rengøring af chaufførens arbejdsplads | Det er uklart, hvordan chaufførens arbejdsplads rengøres i dag, men der er ofte mange chauffører, som deles om samme bus, så det kan være et område at sætte ind |

Bilag 1

| | |
|--|---|
| Permanent suspension af betjent billetsalg | Dette vil kræve, at de ca. 30 % af passagerne, som rejser kontant skifter til app eller rejsekort eller pap for pensionister. Der kan også være behov for at udvikle nye billettyper, som bedre tilgodeser passagerens behov ved skifte fra kontantbetaling til andet betalingsmiddel. Midttrafik anbefaler, at der tilstræbes en national anbefaling permanent om at suspendere kontantsalget. |
| Brug af mundbind | Chaufførerne bærer i en overgangsperiode mundbind |
| Information og undervisning af chauffører | Konfliktniveauet og håndtering af konflikter. Kontaktpersoner mv. |
| Takke kampagne | Administrationen foreslår en takkekampagne overfor busselskaber og chauffører, som hver dag har passet deres arbejde og har sørget for at personale har kunnet passe deres kritiske job. |

Der gives eksempler på økonomien ved udvalgte initiativer:

| Øvrige ekstraudgifter | kr. |
|---|-----|
| Permanent aflukning af chaufførens arbejdsplads | ?? |
| Brug af mundbind | ?? |

Fra Jeppe, bilag som beskriver udenlandske initiativer

| Foranstaltning | Praktiseres | Egnethed |
|----------------|-------------|----------|
|----------------|-------------|----------|

Bilag 1

| | | |
|--|-----------------------------|---|
| Indgangskontrol, temperatur | Italien, Kina | Lav (ikke dansk kultur, praktisk svær) |
| Social afstand og halv belægning | Mange lande | Mellem (pladsmangel) |
| Afstandsmærker til markering af social afstand | Mexico | Mellem (pladsmangel) |
| Brug af mundbind | Tyskland, Kina, Italien mv. | Lav (pt. ikke anbefalet af Sundhedsstyrelsen) |

In a typical city like [Shenzhen](#), the bus fleet is sanitised after each trip. Particular attention is paid to seats, armrests and handles. At depots and interchanges, this is done as often as every two hours.

Buses are filled to no more than 50% capacity (one person per seat). On-board cameras are used to enforce this rule. Floor markings (also adopted in Europe) provide a guide to minimum distances between passengers and encourage [social distancing](#).

Cities across Asia are providing hand sanitiser gel in public transport vehicles and interchanges. Cleaning of air-conditioning filters has been enhanced. To increase natural ventilation and reduce the risk of infection, some operators have retrofitted window vents to air-conditioned fleets.

Krav om rengøringsstationer centrale steder i hele regionen.

Bilag 1



Bus i Schewiz



▲ The driver of a New Orleans RTA bus wears protective clothing to protect against coronavirus on 26 March 2020. Photograph: Chris Granger/AP



Bilag 1



Dubai præsenterer deres plan for åbning af kollektiv trafik med påbud om ansigtsmasker og "blokning af hvert andet sæde"

Faser i "genåbningen" af den kollektive trafik efter corona/covid-19

FORSØG FASTHOLD

TIDSHORISONT 1 - +18 MÅNEDER

FORSØG GENVIND

Situationen er:

- Ingen vaccine, ingen behandling
- Krav om social distance
- Genåbningen er på tidligt stadie
- Stor bekymring for smitte i busser og flex
- Ældre og kronikere rejser ikke
- Materielmangel hindrer markedsføring

Formålet i denne fase er:

- Minimer konsekvenser af corona
- Forbered til efter lockdown
- Forsøg fasthold kunderne

Initiativer:

- Opret coronapulje som værn
- Følg myndigheders anvisninger
- Igangsæt tryghedsfremmende initiativer
- Kommuniker tryghed og sikkerhed
- Udbyg hygienjegrad

Situationen er:

- Genåbningen er godt i gang
- Krav om distance fastholdes/lempest
- De fleste har mulighed for at rejse
- Fortsat bekymring for smitte i busser og flex
- Fortsat begrænsninger i materiel

Formålet i denne fase er:

- Fasthold kunder
- Begynd vind kunder tilbage
- Begynd imageforbedring

Initiativer:

- Intensiver smitteforebyggelse
- Kommuniker tryghed og sikkerhed
- Fasthold tryghedsfremmende initiativer
- Fasthold høj hygienjegrad

Situationen er:

- Vaccine eller behandling findes
- Krav om distance er væk
- Alle har mulighed for at rejse
- Mindre bekymring for smitte
- Materielsituation normal

Formålet i denne fase er:

- Fasthold kunder
- Vind kunder tilbage
- Fasthold imageforbedring

Initiativer:

- Fasthold smitteforebyggelse
- Markedsføring
- Priskampagner
- Fasthold tryghedsfremmende initiativer
- Fasthold høj hygienjegrad

Rammevilkår:

- bussen er et lille rum med ringe ventilation, mange mennesker og fælles kontaktpunkter.
- Busserne er "udråbt" til at være et smittefarligt sted. Myndigheder og virksomheder fraråder brug af den kollektive trafik.
- Det er regeringen, som beslutter genåbningstakten ud fra bla. smittetryk og kapacitet i sundhedsvæsenet.
- Ingen kender kompensationsgraden fra staten til trafikelskaberne/ejerne af trafikelskaberne.

Håndtering af offentlig transport i udlandet under Corona-krisen

Indhold

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1.0 | Situationen for kollektiv trafik rundt om i verden | 2 |
| 1.1 | Den nuværende situation | 2 |
| 1.2 | Udfordring: At beskytte chauffører | 2 |
| 1.3 | Udfordring: Indtægterne påvirkes af myndighedernes retningslinjer | 2 |
| 1.4 | Udfordring: At tilpasse serviceniveauet | 3 |
| 1.5 | Udfordring: Øget kommunikation | 3 |
| 2.0 | Status fra tilfældigt udvalgte lande | 3 |
| 2.1 | Tyskland (München og Berlin) | 4 |
| 2.2 | Østrig | 4 |
| 2.3 | Belgien | 5 |
| 2.4 | Frankrig | 5 |
| 2.5 | Ungarn | 5 |
| 2.6 | Irland | 5 |
| 2.7 | Holland | 6 |
| 2.8 | Polen | 6 |
| 2.9 | Rusland | 7 |
| 2.10 | Spanien | 7 |
| 2.11 | Sverige | 8 |
| 2.12 | Schweiz | 8 |
| 2.13 | England | 8 |
| 3.0 | Anbefalinger | 9 |
| 3.1 | Anbefalinger til beskyttelse af personale og infrastruktur | 9 |
| 3.2 | Anbefalinger til beskyttelse af passagerer | 11 |
| 3.3 | Indførelse af masker | 13 |
| 3.4 | Rengøring | 13 |
| | Tjekket, Prag: Nanoteknologi til desinficering | 13 |
| | England, London: Tester desinfektion med varighed i op til 30 dage | 13 |
| | Generelle anbefalinger fra UITP om rengøring | 13 |
| 4.0 | Genstart af den offentlige transport | 14 |
| 4.1 | Hvordan genåbner vi den kollektive trafik? | 15 |
| 5.0 | Kilder | 17 |

Håndtering af offentlig transport i udlandet under Corona-krisen

1.0 Situationen for kollektiv trafik rundt om i verden

I nedenstående bringes et overblik over de udfordringer og tiltag, som administrationen er kommet i besiddelse af fra andre lande.

Fælles for den offentlige transport rundt om i verden er, at den er udfordret af følgende:

1.1 Den nuværende situation

- Der serviceres ca. mellem 30-50 % af passagerantallet før Corona-krisen
- De fleste lande opretholder nedlukning. I Asien er der udbredt nedlukning med utallige begrænsninger
- I Europa begynder man så småt at se forberedelser til at genåbne i maj (nogle allerede i april) – men stadig med begrænsninger.

1.2 Udfordring: At beskytte chauffører

- Der nogle steder stigning i smittede og døde
- Der er behov for værnemidler (masker, desinficering mv.)
- Den sociale afstand mellem personale/rejsende (markeringer via linjer, genstande, tegn, visuelle markeringer og lydvarsler osv.)
- Behov for løbende tests af personale
- Løbende rådgivning af chauffører
- Forsikringsdækning til chauffører



Kommunikation til Moskvas personale – kilde: UITP – Management of virus outbreaks in public transport

1.3 Udfordring: Indtægterne påvirkes af myndighedernes retningslinjer

- Myndighederne har nedlukket hele eller dele af samfundene, og råder samtidig borgere til ikke at benytte offentlig transport

Bilag 3

- Busselskaber og trafikskaber må engagere sig med myndigheder for at takle krisen på bedst mulig vis sammen
- Effektiv kommunikation om sikkerhed og beskyttelse skal finde sted til passagerer



Kollektiv trafik i Toronto – kilde: UITP – Management of virus outbreaks in public transport



Eksempel på sædeinddeling i Beijing – kilde: UITP – Management of virus outbreaks in public transport

1.4 Udfordring: At tilpasse serviceniveauet

- Tilpas ruter til ny efterspørgsel (linjer/ruter/stop)
- Arbejdspladser der genåbner med halv kapacitet (møder ind på forskellige tidspunkter)
- Opretholdelse af lukket/delvis lukket kundeservice – og forstærket online tilstedeværelse
- Begrænsninger i billetsalg/billetkontrol, fx lukket for kontantsalg
- Kunderne skal entrere busser i bag eller i midten

1.5 Udfordring: Øget kommunikation

- Behov for styrket kommunikation til chauffører
- Effektiv kommunikation internt i organisationen (mange medarbejdere/chauffører føler sig utrygge)

2.0 Status fra tilfældigt udvalgte lande

Administrationen er medlem af UITP, som løbende udsender spørgeskema vedr. situationen ved trafikskaber over hele verden. Spørgeskemaerne indeholder svar fra lande, hvor et eller flere

Bilag 3

trafikselskaber har afgivet en status på tilstandene. Der er taget udgangspunkt i den samlede status fra 23. april 2020. Ikke alle opdateringer er medtaget neden for, men kan i så fald findes via kildelisten, afsnit 5.0.

2.1 Tyskland (München og Berlin)

I München er skoler, butikker, restauranter og events lukket ned. Langt størstedelen arbejder hjemmefra. Og der opretholdes stadig mere end 90 % af den normale kollektive trafik, mens der skal afholdes minimum 1,5 meters afstand mellem passagerer.

Værnemidler

Kritisk personale testes, når der er tegn på sygdom. Tekstile masker bæres af al personale – masker er nu en del af arbejdsuniformen – og skal ikke anses som en værnemiddel – men som fast bestanddel.

Passagerer skal selv tilvejebringe masker, trafikselskaberne gør blot opmærksom på, det er et krav. Det er fx ok i Berlin at dække sit ansigt med tørklæde el.lign. – i stedet for en maske.

Forventede udfordringer

Der forventes et indtægtstab i omegnen af 20 mio. euro (München), hvorved compensationen fra staten endnu er uvis. Der er en større nedgang i salget af periodekort samt indtægter fra turisme.

Der forventes mangel på masker samt forsinkelser på vedligeholdelse, projekter og udvikling af den offentlige transport (Webinar: UITP - Preparing the re-start of public transport after the COVID-19 crisis).

2.2 Østrig

Nedlukningen i Østrig påbegyndte 13. marts 2020, og er stadig aktuell. Nedlukningen inkluderer skoler, butikker (supermarkeder undtaget), restauranter, events mm. Langt de fleste arbejder hjemmefra. Og der opretholdes stadig ca. 85-90 % af den normale kollektive trafik (sommerferie køreplaner), mens der skal afholdes minimum 1 meters afstand mellem passagerer.

Der er sket en passagernedgang på ca. 80 %.

Billetinspektioner startede igen op med 100 % den 14. april. Vedligeholdelsespersonale er genaktiveret, og der er fortsat beordret fjernarbejde af kontorpersonale minimum indtil 30. april.

Værnemidler

Chauffører testes, når der er tegn på sygdom. Der er forberedt senge, mad mm. til kritisk personale, hvis nedlukningen udvides. Der benyttes genanvendelige tekstilmasker til alle.

Passagerer skal selv medbringe masker, trafikselskaberne gør blot opmærksom på, det er et krav.

Forventede udfordringer

Der forventes et stort indtægtstab, og eventuel compensation drøftes endnu ikke. Der er en større nedgang i salget af periodekort samt indtægter fra turisme.

Der forventes mangel på masker samt forsinkelser på vedligeholdelse, projekter og udvikling af den offentlige transport.

Der forventes også flere aggressive kunder, både på grund de økonomiske og psykologiske faktorer i samfundet, medført af Corona-krisen, og samtidig manglende fremkommelighed pga. øget bilisme (Webinar: UITP - Preparing the re-start of public transport after the COVID-19 crisis).

Bilag 3

2.3 Belgien

Fredag den 27. marts leverede STIB, trafikselkab i Bruxelles, følgende vurdering af situationen i den belgiske hovedstad (UITP – Management of virus outbreaks in public transport):

- De første smittetilfælde skete 1. marts – og i løbet af de følgende dage faldt passagertallet dag for dag for til sidst at nå +/- 90% af de normale passagertal
- Den 12. marts annoncerede regeringen de første tiltag for nedlukning
- Der opstod et kraftigt fald på ca. 70% af passagererne
- Efter yderligere nedlukninger den 17. marts, er der i øjeblikket ca. 10% af det normale passagertal.
- Der køres i øjeblikket med nedsat drift på mellem 60 og 75% af den sædvanlige kapacitet. Dette gør det muligt at respektere de sociale afstande på 1,5 meter mellem mennesker.

2.4 Frankrig

Administrerende direktør for CTS (Compagnie de Transports Strasbourgeois), trafikselkab i Strasbourg, fortæller, at det offentlige transporttilbud under krisen er blevet reduceret til ca. 35% af det normale med nogle forstærkede tjenester for sundhedspersonale - på linjer, der betjener hospitaler og plejecentre. Han sagde, at sammenlignet med de 480.000 daglige rejsende på en almindelig arbejdsdag, er tallene faldet til ca. 10-15% af dette tal (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

2.5 Ungarn

BKK, Center for Transport i Budapest har 25. marts 2020 aflagt følgende status til UITP om den kollektive trafik i byen (UITP – Management of virus outbreaks in public transport):

- Suspenderet indgangspolitikken for indgangsdøren og senere blev der opsat barrikader ved fordøren til busserne
- Der er en 80-90% reduktion af efterspørgslen. Serviceniveauet er derfor justeret til sommerferiekøreplaner på alle tjenester i BKK
- Transporttilbuddene kører nu med 5-10% af det normale passagertal, selv i myldretiden - til trods for sommerferiekøreplanerne
- Trafikselkabet har reklameret for cykling og gang som alternativer, og har sænket registreringsgebyret for BuBi-cykeldeling.

2.6 Irland

Den 27. marts meddelte den irske premierminister, at brugen af offentlig transport kun ville være begrænset til brug af personale med kritiske funktioner, og alle andre rejser ikke bør strække sig mere end 2 km. fra hjemmet.

Fra 1. april har Dublin Bus, trafikselkab i Dublin, kørt efter en udvidet lørdagskøreplan, der følger de krav, som de nationale myndigheder har stillet. De reviderede køreplaner svarer til ca. 80% af timetallet på køreplaner på hverdage. Virksomheden og fagforeningsrepræsentanterne arbejder på at løse problemerne med hensyn til arbejdstid, skabt af reduktionen i service.

Dublin har indrapporteret til UITP at indføre følgende foranstaltninger (UITP – Management of virus outbreaks in public transport):

- Forøgelse af rengøring og desinficering om natten af både flåde og lokaler, som for nylig er blevet suppleret med ekstra rengøringsforanstaltninger om dagen - og med særlig opmærksomhed på chaufførernes områder og fælles berøringspunkter

Bilag 3

- Tiltag vedrørende social distance med sædeskiltning for at fremhæve den nødvendige afstand - sammen med tilknyttede plakater og kundeinformationstiltag
- Specifikke meddelelser ombord om sundhedsmyndighedernes retningslinjer
- Serviceniveau justeret for at imødekomme et betydeligt fald i efterspørgslen (over 80% i begyndelsen af april) samtidig med, at man anerkender krav til social distance
- Ekstra indsats ydes for at finde værnemidler, særligt desinficering til frontlinjeansatte
- Ekstra overvågning af vores forsyningskæde for at sikre, at tjenester opretholdes
- Omorganisering af ledergruppen for at sikre tredobbelt redundans af nøgleområder i tilfælde af sygdom. Minimum dagligt møde i nødstyringsgruppe med yderligere grupper efter behov
- Rådgivningsservice til rådighed for alle ansatte
- Nye protokoller udviklet til håndtering af risiko for infektion
- Specifikke orlovskrav implementeret for at reducere eksponering og afspejle servicekrav
- Beredskabsplanlægning for forskellige servicekrav i de kommende uger og måneder.
- Ekstra forbindelse med regeringen og andre serviceoperatører
- Ekstra medarbejderkommunikation på tværs af en række kanaler.

Letbaneselskabet i Irland, LRT, beretter, som en del af deres svar på en undersøgelse af UITP-medlemmer, at følgende er trådt i kraft fra 20. marts (UITP – Management of virus outbreaks in public transport):

- Køretøjer og billetmaskiner rengøres dagligt
- Tjenesten er opretholdt til normalt niveau for at muliggøre social afstand
- Passagertal er faldet med 75 %

2.7 Holland

I Holland beretter NS (Nederlandse Spoorwegen) pr. 13. marts, at NS holdes underrettet om situationen vedrørende Coronavirus af regeringen og RIVM (Det hollandske nationale institut for folkesundhed og miljø). De offentlige transportfirmaer har dannet et team til at planlægge mulige scenarier og opretholde kontakt med regeringen og RIVM (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

Derudover kommunikerer følgende anvisninger i offentlig transport (Public transportation and the coronavirus (Holland af 9292)):

- Vask hænder regelmæssigt,
- Host og nys i albuen og ved hjælp af papirlommetørklæder
- Undgå håndtryk
- Hold mindst 1,5 meter afstand (også på stationer).

2.8 Polen

Informationsudveksling mellem UITP og UIC - International Union of Railways, Polen pr. 23. marts: Generelt forbliver alle jernbanestationer i Polen åbne (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

- På mere end 50 stationer er der oprettet værelser til midlertidig isolering af personer med mistanke om COVID-19. De er blevet brugt flere gange indtil videre.
- En del af virksomhederne/butikkerne på stationer har stadig åbent, men åbningstiderne reduceret. Restauranter, kaffebarer og andre er lukket.
- Åbningstiderne for billetkontorer er begrænset
- Passagerer opfordres til at købe billetter ved hjælp af kontaktløse betalinger eller online.
- Der er strengere krav til rengøring

Bilag 3

- På de fleste stationer er sundhedsmyndighedernes anbefalinger tilgængelige.

2.9 Rusland

Moskvas transportafdeling indgav den 17. april et overblik over deres situation til UITP.

Sammenlignet med den samme periode sidste år (18. april 2019) blev følgende udvikling observeret den 16. april:

- Metroens passagertal er faldet med 85%
- Passagertallet i transport på jordens overflade er faldet med 83%
- Passagertallet i forstæderne er faldet med 68%
- Passagertallet i taxaer er faldet med 63%.

Den 15. april indførte myndighederne et ekstra system med digitale tilladelser til yderligere at begrænse spredningen af sygdommen gennem mere strenge lukningstiltag.

En analyse, der sammenlignede fredag den 27. marts med samme periode sidste år, afslørede følgende nedgange med hensyn til kørsel og brug af transport:

- Metro faldet med 44%
- Landtransport faldet med 41%
- Busrejser fra Moskva-regionen faldet med 40%
- Togpendlere faldet med 35%
- Bildeling faldet med 32%
- Taxa faldet med 31%
- Antal personlige køretøjer faldet med 5%
- Forøgelse på 8% af den personlige transport fra regionen til Moskva om morgenen
- 27% reduktion i antallet af ulykker

Derudover er udstedte periodekort, der giver gratis offentlig transport til pensionister og skolebørn, midlertidigt lukket ned for at reducere incitamentet til rejser (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

2.10 Spanien

Metroselskabet i Barcelona, TMB, har udfyldt spørgeskema til UITP, hvor de fremhæver følgende:

Fra 2. til 9. april vil al transport på TMB-linjerne være gratis. Selskabet har set et fald på 91,5% i metrokunder og et 94% fald i buskunder sammenlignet med en almindelig arbejdsdag. Både operatøren og myndigheden i hovedstadsområdet, ATM, understreger, at kun vigtige rejser bør udføres, og at hele offentligheden skal følge retningslinjerne, udstedt af regeringen.

De nævner også, at der implementeres nye foranstaltninger til bekæmpelse af virusspredningen hver dag.

Alle metrolinjer og stationer er i drift med reducerede frekvenser (mellem 66 og 75% af den normale service) og reducerede køreplaner generelt. Serviceniveauet er betydeligt højere end den nuværende efterspørgsel (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

Ifølge UITP (UITP – Management of virus outbreaks in public transport) er billedet nogenlunde det samme i Bilbaos Metrosystem. Her har de implementeret følgende:

- Oplysninger om Coronavirus er udsendt til al personale

Bilag 3

- Kommunikation om håndhygiejne
- Kommunikation om sikkerhedsafstanden på 1,5 m.
- Udskiftning af personale er reduceret.
- Udskift af personale til vedligeholdelsesarbejde er reduceret.
- Omorganisering af arbejds-skift for alt personale for at undgå store grupper af mennesker, i omklædningsrum, værelser, kontorer osv.
- Både frontlinje og vedligeholdelsespersonale er forsynet med beskyttelsesmasker. Det tages i anvendelse, når sikkerhedsafstanden, der er fastlagt af sundhedsmyndighederne (1,5 m), ikke kan opretholdes
- Rengørings- og desinfektionsmaterialer er blevet distribueret til stationer og til chauffører og vedligeholdelsespersonale
- Kundeservicekontorer er lukket
- Den sædvanlige styring med glemte sager udføres ikke. Mistede genstande gemmes i specialposer, og føres til et specielt rum.

2.11 Sverige

Sveriges Bussföretag overvåger nøje de oplysninger, der er udstedt af myndighederne, og overholder de til enhver tid gældende retningslinjer. Blandt de offentlige transportmyndigheder er der løbende planlægning af transportreduktionen, krisekommunikation og på mange områder samarbejde inden for administrative regioner sammen med det offentlige sundhedsvæsen.

Offentlig transport kører stadig som normalt. Kørselsoperatører står dog over for et stigende antal aflysninger. Offentlige transportmyndigheder overvåger kontrakter og incitament, der skal forberedes.

Sammen med hele erhvervslivet, venter bussektoren i Sverige også på ethvert initiativ, som regeringen vil tage for at lette byrden (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

2.12 Schweiz

Zürichs bus- og sporvognsoperatør, VBZ, har også besvaret UITP-spørgeskemaerne.

VBZ rapporterede blandt andet om den daglige sanering af køretøjer og automatisk åbning af døre ved alle stop.

Med hensyn til interaktion mellem personale og passagerer aflyses billetinspektioner, indgangsdør og første sæderække i busser er blokeret, og indvendige vinduer lukkes. Masker, beskyttelsesbriller og handsker udleveres til chauffører (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

2.13 England

Den offentlige transportmyndighed i London, TFL, har også besvaret UITP's spørgeskema, hvor følgende kan udledes:

Blandt de foranstaltninger, der blev truffet for at beskytte personale, nævner TFL, at der er udstedt vejledning til al personale, herunder hvordan man skal håndtere syge kunder.

Desuden har TFL kommunikeret, at de vil øge rengøringen, blandt andet i busserne: Alle busser får nu regelmæssigt rengjort berørte områder, såsom stænger og døre, som bliver omhyggeligt tørret med et stærkt desinfektionsmiddel hver dag.

Samtidig tester TFL et nyt, længerevarende rengøringsmiddel, der kan give anti-viral beskyttelse i op til 30 dage. De håber at begynde at bruge det på tværs af transportnettet inden for de næste par uger (UITP – Management of virus outbreaks in public transport).

3.0 anbefalinger

Administrationen har også forsøgt at indsamle generelle anbefalinger samt opsummere relevante landes retningslinjer fra sundhedsmyndighederne. TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative) har lavet et katalog af tiltag, som bør overvejes i kollektive trafik (Transformative Mobility: *“The COVID-19 outbreak and implications [...]”*).

3.1 Anbefalinger til beskyttelse af personale og infrastruktur

Ifølge TUMI bør følgende overvejes for at beskytte personale, infrastruktur og drift (Transformative Mobility: *“The COVID-19 outbreak and implications [...]”*):

- **Oplysning og opmærksomhed:** Chauffører bør informeres grundigt, og øget opmærksomhed på risikoen for infektion og de nødvendige foranstaltninger til at minimere disse risici
- **Uddannelse:** Chauffører/personale bør modtage særlig træning i, hvordan man korrekt desinficerer overflader. Desuden bør al frontlinjepersonale trænes i, hvordan man kommunikerer med - og reagerer på passagerers bekymringer over forholdsregler, der er truffet for at forhindre virusspredning (fx desinfektionsforanstaltninger)
- **Forholdsregler, beskyttelsesudstyr og desinfektion:** Personale bør være forsynet med passende beskyttelsesudstyr (ansigtsmasker, handsker/håndrensere) for at sikre deres helbred og undgå, at de smittes
- **Sundhedsundersøgelser:** Regelmæssige sundhedsundersøgelser kan understøtte og sikre, at medarbejdere føler sig trygge og behagelige på arbejdet, samt identificere potentielle infektioner i en tidlig fase
- **Lukningen af hoveddøren/Intet billetsalg af chaufføren/E-Ticketing:** I mange busselskaber går passagererne ombord foran, og betaler for deres billet eller viser den for chaufføren. Det medfører lange pauser ved hvert stop, men også en permanent sundhedsbyrde for chaufføren. Af denne grund forbyder mange offentlige transportoperatører nu passagerer at gå ombord fra fronten - og samtidig ikke længere sælge billetter ombord i bussen. Dette skulle blive reglen, selv uden en spredende virus – og dermed fremskynde overgangen til elektronisk og kontaktløs billettering/betaling. Eksempler inkluderer Berlin, Beijing og byer i Schweiz og Polen



Afskærmning af chauffør i New Orleans - kilde: The Guardian: "Revealed: nearly 100 US transit workers have died of Covid-19 amid lack of basic protections"

- **Adskillelse af chauffører og passagerer:** Chauffører samt alt andet personale bør adskilles fra passagerer med fx plexiglas eller andre foranstaltninger til at undgå tæt, som det ses neden for.



Afskærmning af chauffører - kilde: Transformative-Mobility.org: "The COVID-19 outbreak and implications to sustainable urban mobility – some observations"

3.2 Anbefalinger til beskyttelse af passagerer

Artiklen, The COVID-19 outbreak and implications to sustainable urban mobility – some observations, bragt af Transformative Mobility, bidrager også med anbefalinger om, hvordan man beskytter passagerer:

Beskyttelsen af passagerer er ikke kun en nødvendig sundhedsforanstaltning, men også en vigtig foranstaltning for at bevare folks tillid til offentlig transport. Foranstaltningerne bør derfor være effektive, men også tilgængelige og forståelige med hensyn til kommunikation.

- **Generel information:** Oplysninger til passagerer om adfærd kan formidles gennem forskellige kanaler. Plakater og illustrationer samt videoer på sociale medier kan være effektive
- **Risikooplysninger:** Gennemsigtighed er det vigtigste aspekt ved håndtering af ekstreme situationer. Er nogle passagerer blevet smittet med COVID-19 i forbindelse med offentlig transport, bør udbyderen af den offentlige transport gøre sit bedste for at give omfattende information om risiko, spore aktiviteten for personer og dele alle potentielt værdifulde oplysninger med offentligheden. Det vil hjælpe med at identificere yderligere sager og sikre tilliden til offentlig transport fra passagererne.
- **Oplysninger om køreplaner og køreplanjusteringer:** På baggrund af et faldende transportbehov har trafikselskaber justeret køreplaner. En direkte og gennemsigtig kommunikation (fx via sociale medier) vedrørende disse justeringer bør meddeles passagerer tydeligt for at sikre det offentlige transportsystems driftseffektivitet, pålidelighed, tillid og bekvemmelighed
- **Adgangs - og temperaturkontrol:** For at minimere risikoen for, at smittede benytter kollektiv trafik (særligt metro -og togstationer), er der nogle steder oprettet kontrolsteder i Kina. Før man går ind på en offentlig transportstation, skal folks kropstemperatur kontrolleres. I tilfælde af tegn på feber,

Bilag 3

må folk ikke komme ind på stationen.

- **Rengøring og desinfektion:** Regelmæssig desinfektion af køretøjer og udstyr (f.eks. stænger og gelændere) med særlige rengøringsmidler er vigtigt for at reducere smitterisikoen. Derudover kan der stilles desinfektion og evt. måske masker til rådighed. I Sydkoreas busser er der fx anbragt håndrengøringsstationer ved ind- og udgang og bagudgang.



Blokering af sæder i Dubai - kilde: Saudi 24 News: "Dubai adopts the unified [...]"

- **Mere plads og social afstand:** Gennemfør foranstaltninger, der øger afstanden mellem passagerer for at minimere risikoen for infektioner. Dette kan gøres ved at øge frekvensen af offentlig transport, eller med ekstra markører, som vist på billedet herover.



Markører til at guide passagerer til social distance - kilde: Transformative-Mobility.org: "The COVID-19 outbreak and implications to sustainable urban mobility – some observations"

3.3 Indførelse af masker

I München og Berlin er det blevet et krav at dække sit ansigt, når man tager offentlig transport. Tekstil maske, mundbind, tørklæde eller noget tredje skal man bære, når man begiver sig ud med kollektiv transport (Masks compulsory – Berlin). Det samme er tilfældet i Wien. Her fremgår det også, at masker er blevet et krav – ligesom det udvalgte steder i USA samt store dele af Asien, ligeledes er blevet et krav.

WHO's anbefalinger vedr. masker lyder således (oversat):

At bære medicinsk maske er en af de forebyggende foranstaltninger, der kan begrænse spredningen af visse respiratoriske virus sygdomme, herunder COVID-19. Brugen af en maske alene er imidlertid utilstrækkeligt til at give et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau, og andre foranstaltninger bør derfor foretages. Uanset om man bruger masker eller ej, er overholdelse af håndhygiejne og andre IPC-foranstaltninger (Infection Prevention Control) afgørende for at forhindre smitte fra menneske til menneske af COVID-19 (WHO: Advice on the use of masks in the context of COVID-19, 6. april 2020).

3.4 Rengøring

Tjekket, Prag: Nanoteknologi til desinficering

Prags Trafikselskab, Prague Public Transit Company (DPP), tester i øjeblikket nanoteknologisk rengøring. Rengøringen består i at lægge en belægning på interiøret. Rengøringsmidlet er dansk produceret, og hedder: "CleanShield Indoor Coating TiO2". Det er et desinfektionsmiddel, som efter sigende dræber 99,9% af vira, bakterier, svampe og skimmelsvampe. Midlet har en varighed på op til to år. DPP vil gradvist også begynde at desinficere tog, busser og sporvogne. Alle 146 DPP metrotog forventes at være desinficeret i midten af april med desinfektion, hvorefter det øvrige materiel forventes færdiggjort senest i slutningen af april (UITP: DPP to disinfect [...]).

Hvis midlet viser at have en effekt, kan det bidrage til et væsentlig højere niveau af rengøring i busser, tog og metro. Midlet anslås dog, ifølge UITP, at være dyrt pr. m2 (UITP Fact sheet cleaning technics).

England, London: Tester desinfektion med varighed i op til 30 dage

Transportmyndigheden i London, TFL, meddeler i en pressemeddelelse 10. marts, at de er begyndt at teste et desinficeringsprodukt med antiviral beskyttelse i op til 30 dage.

Generelle anbefalinger fra UITP om rengøring

Herunder findes et uddrag fra UITP's guidelines, som omhandler rengøring og hygiejne:

- Personale - og omklædningsrum, mødelokaler og kontorer skal være udstyret med hånddesinfektionsmidler og engangspapir
- Masker: Effekten af masker diskuteres. Offentlige transportoperatører bør tage lokale og/eller nationale råd om brug af masker i betragtning. WHO's generelle råd er at bære masker, når mange omgiver sig med smittede eller potentielt smittede personer.
- Rengøringsrutiner skal muligvis tilpasses og øges, og der skal fokuseres på desinfektion af almindelige overflader og berøringspunkter samt hyppig bortskaffelse af affald.
- Overflader, der bør beskyttes/rengøres:
 - Sæder (sæde, ryglæn, håndtag)
 - Alle håndtag, alle gelændere

Bilag 3

- Hele den indvendige overflade af gulv, sidepaneler, loft, vinduer
 - Alt elektrisk udstyr; billetmaskiner
 - Udstyr personale med beskyttelsesudstyr, håndrensere og masker
 - Desinfektion af alle førerkabiner og førerkonsoller ved afslutningen af hver rundtur
 - Desinfektion af alle tog/køretøjer og stationer efter endt driftstid
 - Desinfektion af døråbningsknapper flere gange om dagen
 - Desinfektion af alle rulletrappers håndskinne og håndtag flere gange om dagen
 - Desinfektion af alle elevatorer flere gange om dagen
 - Demontering af håndtag i tog / køretøjer for at mindske muligheden for spredning af sygdomme
 - Desinfektion af billetporte, billetmaskiner, valideringsmaskiner flere gange om dagen
 - Desinfektion af toiletter flere gange om dagen
 - Styring af ventilationssystemet
 - Airconditionanlæg: Foretag filterrensning oftere eller stop ventilationen – dog bemærkes det, at intet videnskabeligt er bevist for spredning af virussen gennem anlæggene.
- Personale, der omgiver sig med syge rejsende, kropsvæsker eller potentielt smittebærende genstande og overflader skal bære engangshandsker
 - Derudover bør både personale samt kunder mindes om de basale krav til personlig hygiejne, herunder: At vaske hænder ofte, nyse og hoste i ærmet/albuen samt holde afstand og tage hensyn

De ovenstående anbefalinger er egnede til al offentlig transport uanset risikoniveau for spredning af smitte. Bemærk, at det kan være nyttigt at synliggøre det øgede fokus på den personlige beskyttelse og hygiejneforanstaltninger for at berolige både personale og passagerer - også selvom risikoen betragtes som meget lav (UITP Fact Sheet Corona & UITP Fact sheet cleaning technics).

4.0 Genstart af den offentlige transport

På webinarer afholdt 9. og 30. april 2020 af UITP, hvor deltagere fra trafiksselskaber fra hele verden deler erfaringer samt lytter til udvalgte speakers, fremkommer det, at i et skridt mod en genstart af den offentlige transport, bør man tage følgende med i sine overvejelser:

- Løs den nuværende situation
- Nedsæt en planlægnings – eller analyseteam:
 - Betragt udviklingen og analysér scenarier mens de udvikler sig
 - Analysér konsekvenser
 - Viderebring konflikter og udfordringer til myndighederne
 - Forbered trin for trin transitionen til de nye normer
- Nedsæt et strategisk team, hvori man forbereder:
 - Trafiksselskabets genopretning
 - Innovative idéer
 - Mulig vækst på den lange bane

På webinaret 30. april blev der foretaget quick polls undervejs. Det er uvist, hvor mange, der deltog i webinarret, og hvor i verden de deltagende var repræsenteret. Her bringes udvalgte besvarelser fra webinarret:

- Ca. 48 % af deltagerne på webinarret ser det ikke muligt at overholde 1,5 m. afstand i kollektiv transport

Bilag 3

- Hvad er tilgangen til masker på nuværende tidspunkt: 36 % af deltagerne svarede, at det er et krav i deres område. 55 % siger, at de blot opfordrer kunder til brug heraf
- Nægter I adgang til kunder, som ikke bærer masker: 29 % svarede, at de nægter at medtage kunder uden masker.

4.1 Hvordan genåbner vi den kollektive trafik?

På webinarret 30. april delte de udvalgte speakere fra UITP, MTA - New York samt TLF – London deres erfaringer samt tanker om at genåbne. Herunder bringes udvalgte hovedpointer fra speakerne.

UITP's hovedpointer:

- Genåbning før vaccine:
 - Løbende kapacitets tilpasning
 - Social distance er en generel udfordring, når der genåbnes
 - Optimér kapaciteten efter gældende retningslinjer (social distance mm.)
 - Spred passagerer, evt. brug masker – kan hjælpe med at udnytte kapaciteten mere – hvis alle bruger det – virkninger endnu uvisse.
 - Optimér rengøring – udluftning og rengøring
 - Evaluér masker og retningslinjer herfor – måske kan vi genåbne den kollektive trafik hurtigere med masker. Evalueres løbende
 - Kanalisér passagerer via guides mv. så de ikke ophober sig
 - Monitorér passagertal på ruter, som er i højrisiko for ophobning
 - Visualisér kommunikation om samarbejde med kunderne herom
 - Tilpas køreplaner til nye mødetider, events, mm.
- New normal – efter vaccine:
 - Nye aktiviteter
 - Nyt paradigme
 - Improvisér og se, hvad der virker – se muligheder.

TFL – Londons hovedpointer:

- London: Det forventes, at indtægter særligt vil blive påvirket af manglende turisme fremover og lang tid frem.
- Aktuel nedlukning – forventes gradvis genåbning om ca. 3 uger (ifølge medier)
- Udfordring at genindsætte fuld drift pga. mange medarbejdere er udsatte og utrygge
 - Udfordring at udskifte køreplanerne med kort frist
 - Prioriterer travle perioder på dagen – lige nu ca. kl. 07
- Social distance bliver en udfordring
 - 2 meter social distance er de gældende retningslinjer
 - Hvis det skal overholdes, kan kun ca. 17 % af normal kapacitet i busserne benyttes
- Mulige overvejelser til at forbedre kapaciteten
 - Masker/ansigtsbeklædning
 - Hånd desinficering i busser og på stationer
 - Social distance markeringer (ved påstigninger, ombord og venteområder)
 - Politi håndhæver retningslinjer – skaber tryghed
 - Kunder skal tjekke deres temperatur inden de går ud
 - Assistance til handicappede og svage kunder
 - Optimeret rengøring
 - Efterspørgselsoptimering af transport:

Bilag 3

- Overvågning af billetsystemerne med henblik på at tilpasse efterspørgslen
- Ændring af billetter med henblik på at sprede passagerer
- Analysér efterspørgslen under nedlukning – hvor er der kritiske linjer
- Overvejer at udvide åbningstiderne på busveje – så kunderne kommer hurtigere frem – og dermed bliver mere attraktiv

I London forventer de på den helt lange bane, at kollektiv trafik i nogen grad bliver påvirket af øget hjemmearbejde – særligt mandag og fredag.

Metropolitan Transportation (MTA), New York, hovedpointer:

- Status:
 - Passagertal nede med 95-98 %
 - Serviceniveau ligger på 50 – 70 % af de normale køreplaner
 - Let genåbning forventes at blive medio maj
 - Vant til at transportere ca. 8 mio. mennesker hver dag
 - Sigter efter ikke at forøge genåbningen for hurtigt, så kollektiv trafik kan følge med efterspørgslen – tæt koordinering mellem myndighederne
 - Nye retningslinjer til det arbejdende folk: Nye mødetider mv. – koordineres igen med kollektiv trafik. Vigtigt at koordinere den kollektive trafik – så folk ikke oplever overbefolkede busser, og derfor afholder sig fra den.
 - Prøver at få nye retningslinjer fra myndighederne – ikke muligt at overholde de nuværende 2 meters afstand – kan ikke imødekomme transportbehov i så fald
 - Hoved net, som er enormt svært at styre efterspørgsel og tilgængelighed på.
- The new normal i kollektiv trafik, New York:
 - Teknologier
 - Hygiejne, desinficering = tryghed
 - Laborietests af forskellige desinficeringsprodukter
 - Kontrol: Skal til at kontrollere efterspørgslen i højere grad
 - Brug af Big Data: Kontrollér planlægning efter efterspørgsel, overbefolkede ruter mv.
 - MTA-politistyrken hjælper med at håndhæve social distance mv. – kan dog ikke være til stede overalt
 - At måle temperatur kan blive aktuelt at benytte.

UITP: Genåbning af kollektiv trafik efter nedlukning

UITP har i april 2020 også udgivet et notat om genåbningen af kollektiv trafik. Administrationen gengiver neden for udvalgte tiltag, som UITP peger på i notatet, og som ifølge UITP bør overvejes ved genåbning (UITP – Resuming Public Transport Services Post-Lockdown):

- **Genvind tilliden til kunderne**
 - Vigtigt at genvinde tilliden. Blandt andet ved at fortsætte de rengørings – desinficeringstiltag man har foretaget hidtil – og samtidig indarbejde nye innovative rengøringsteknologier. Tiltagene skal synliggøres for kunderne. Og tiltagene bør kommunikeres, hvilket kan medføre et positivt image af den kollektive trafik.
 - Attraktive og målrettede priser kan introduceres
- **Styr transportbehovet**

Bilag 3

- Behov for at begrænse tætbefolkede busser, stoppesteder og knudepunkter giver anledning til at ændre køreplaner – og tilpasse dem kundernes nye arbejdstider – og nye tider for sociale aktiviteter, som muligvis også ændrer sig
- Overvågning af billetsalg og passagerantal el.lign. kan hjælpe med at monitorere situationen, og derefter at tilpasse behovet
- **Beskyt fortsat chauffører/billetkontrollører**
 - Tiltag til at beskytte frontlinjepersonale bør fortsætte. Reducér fortsat kontakt mellem chauffør og kunder, tjek temperatur eller benyt andre foranstaltninger til at tjekke symptomer. Fortsæt desinficering og rengøring med henblik på at beskytte chauffører
 - Vær opmærksom på mulig nedsat motivation blandt frontlinjepersonale, herunder chauffører, som kan være utrygge. Kommunikation målrettet dem vil være vital for at opretholde motivationen.
- **Finansiell hjælp**
 - For at begrænse de sociale, økonomiske og finansielle konsekvenser i den kollektive trafik, er der behov for ekstraordinær prioritering fra regeringer, som politisk og finansielt skal yde opbakning til bæredygtig og grøn transport i fremtiden. Fx i tiltag som i Milano, Italien, hvor man forsøger at inddrage veje, så de er forbeholdt cykler, gang og kollektiv trafik.

5.0 Kilder

- UITP – Management of virus outbreaks in public transport
- Webinar af UITP: Preparing the re-start of public transport after the COVID-19 crisis 9. og 30. April 2020
- UITP – Cleaning procedures and techniques
- UITP: DPP to disinfect its entire fleet of public transport vehicles using nanotechnology-based polymers. This disinfecting coating is projected to last for up to two years.
- Transformative Mobility: “*The COVID-19 outbreak and implications to sustainable urban mobility – some observations*”: <https://www.transformative-mobility.org/news/the-covid-19-outbreak-and-implications-to-public-transport-some-observations>, 29. April 2020
- WHO: *Advice on the use of masks in the context of COVID-19*, 6. april 2020
- Public transportation and the coronavirus (Holland af 9292) <https://9292.nl/en/news/news-items/public-transportation-and-the-corona-virus>, 29. April 2020
- Masks compulsory – Berlin: <https://www.berlin.de/en/news/coronavirus/6147383-6098215-masks-compulsory-for-public-transport-in.en.html>, 29. April 2020
- The Guardian: “*Revealed: nearly 100 US transit workers have died of Covid-19 amid lack of basic protections*”- <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/20/us-bus-drivers-lack-life-saving-basic-protections-transit-worker-deaths-coronaviru>, 29. April 2020
- Saudi 24 News: “*Dubai adopts the unified [...]*” <https://www.saudi24.news/2020/04/dubai-adopts-the-unified-guide-codes-for-anti-proliferation-practices-corona-across-the-emirates-news-and-reports.html>, 29. April 2020
- UITP – Resuming Public Transport Services Post-Lockdown, April 2020

Bilag 4

Tidslinje for coronatiltag i kollektiv trafik

Få overblik over de seneste otte ugers coronatiltag inden for kollektiv trafik

Tirsdag 10. marts

- Krav om ekstra rengøring af kontaktflader i busser, letbane og Flextrafik

Onsdag 11. marts

- Nedsat kapacitet. Busser og Letbanen medtager kun det antal kunder, der er siddepladser til.
- Rejsegarantien er suspenderet op grund af force majeure
- Billetkontrollen lukkes ned
- Kunderne opfordres til at undgå kontanter
- Særregel omkring køb af billet i Midttrafik app må foretages i bussen
- Midttrafik opretter særlig coronavirus/covid-19 infoside

Torsdag 12. marts

- Mulighed for afhentning af hittegods suspenderes
- Midttrafik uddeler handsker til busselskaberne ved selvafhentning
- Refusion af pendlerkort og Ungdomskort uden 8-30 dages gebyr

Fredag 13. marts

- Midttrafik Kundecenter lukker ned for personlig betjening
- Nedlukning for ind- og udstigning af fordør
- Midttrafik opretter særlig coronavirus/covid-19 infoside for ændring af kørsel
- Flextrafiks specialkørsel indstilles

Mandag 16. marts

- Letbanen kører søndagskøreplan
- Kørsel med mange lokal- og skoleruter er indstillet
- Indførsel af solokørsel i Flextrafik

Tirsdag 17. marts

- Opfordring til kunderne om ikke at benytte de forreste sæder

Onsdag 18. marts

- Forsamlingsforbud over 10 personer træder i kraft. Den kollektive trafik er undtaget
- Myndighederne udsender anbefalinger for kollektiv trafik:
 - Gå eller tag cyklen ved kortere ture
 - Rejs uden for myldretiden, hvis det er muligt

- Vis hensyn til andre. Hold afstand. Host eller nys i dit ærme – ikke i dine hænder
- Vask dine hænder tit eller brug håndsprit
- Er du syg, eller formoder at være smittet, skal du ikke rejse med kollektiv trafik
- Kontantbetaling lukkes ned i busserne

Torsdag 19. marts

- Letbanen får en ekstra morgenafgang mod Aarhus Universitetshospital

Fredag 20. marts

- Kontantbetaling lukkes ned i Flextrafik
- Gulvstreamer med hold afstand til opsætning ved chaufføren

Tirsdag 24. marts

- Uddeling af håndsprit til leverandører af Flextrafik
- Kunder henvises til bagsædet i Flextrafik
- Tilbud til pensionister om gratis rejse på nuværende pensionistkort i stedet for refusion

Onsdag 25. marts

- Flextrafik. Ophør af servicerejser til og fra sygehuse i Region Midtjylland

Mandag 30. marts

- Bybusser og regionalruter kører efter ferieplaner

Fredag 3. april

- Nye regler for kapacitet. Busser medtager cirka 25 personer i en almindelig bus og cirka 40 personer i en ledbus. Letbanen medtager fortsat det antal passagerer, der er siddepladser til.

Tirsdag 14. april

- Kollektiv trafik er tilbage på fuld drift

Onsdag 15. april

- Kørsel med Flextrafiks specialkørsel genoptages

**Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk
Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet om:**

Udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik

2. april 2020

Indledning

Med finansloven for 2020 afsatte regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet 98,7 mio. kr. i 2020, 87,1 mio. kr. i 2021, 89,2 mio. kr. i 2022 og 110,6 mio. kr. i 2023 til initiativer inden for kollektiv trafik.

Parterne er enige om at udmønte reserven til nedenstående initiativer inden for kollektiv trafik. Med aftalen prioriteres 180 mio. kr. til takstnedsættelser og 181 mio. kr. til andre forbedringer i den kollektive trafik. Dermed resterer 24,6 mio. kr. i perioden 2020 til 2023 til senere udmøntning. Parterne er enige om at stemme for aktstykker m.v., som er nødvendige for at gennemføre aftalen.

Nedsættelse af egenbetalingen på ungdomskort til unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse og studerende på videregående uddannelser

Transportvaner bliver skabt i en ung alder, og derfor skal det være mere attraktivt for unge at benytte kollektiv trafik. I dag betaler unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse samt studerende på videregående uddannelser 666 kr. for et ungdomskort til kollektiv transport. Parterne er enige om, at egenbetalingen for ungdomskortet skal sænkes fra 666 kr. til 606 kr. om måneden. Det vil føre til en besparelse for den enkelte på 60 kr. månedligt, svarende til 720 kr. om året.

Parterne er enige om at afsætte 15 mio. kr. i 2020 og 30 mio. kr. årligt fra 2021 til nedsættelsen af egenbetalingen på ungdomskortet. Prisnedsættelsen skal træde i kraft efter sommerferien 2020.

Takstnedsættelser for pensionister

For mange pensionister er god og tilgængelig kollektiv trafik vigtig for at kunne leve et aktivt liv. Nogle pensionister er afhængige af den kollektive trafik for at komme på indkøb, passe børnebørnene eller dyrke fritidsaktiviteter. Derfor ønsker parterne at forbedre pensionisters forhold i den kollektive trafik.

Parterne er enige om at afsætte 25 mio. kr. årligt fra 2021 til takstnedsættelser for pensionister.

Midlerne fordeles mellem Øst- og Vestdanmark efter den nuværende omsætning af billetindtægter for pensionistprodukter og udmøntes af trafikvirksomhederne. Med denne fordeling reserveres 12 mio. kr. årligt til trafikvirksomhederne i DOT-området (Østdanmark), som først tildeles DOT, når DOT har præsenteret parterne for en pensionisttakstreform, der sikrer opretholdelsen af et periodekort (mimrekort) for pensionister, og samtidig indfører en pensionistrabat på rejsekortet.

Af de øvrige trafikvirksomheder forudsættes også, at DSB præsenterer et forslag til anvendelsen af midlerne for parterne.

Flere landsdelstog mellem Øst- og Vestdanmark

Togtrafikken har igennem de senere år været udfordret på at fastholde rejsetallet over Storebælt, hvor især personbiler har vundet frem. Parterne lægger vægt på at sikre, at togproduktet i landsdelstrafikken er så attraktivt som muligt.

DSB vil på denne baggrund fra december 2020 køre ni ekstra daglige afgang i myldretiden over Storebælt med Lyntog på hverdage og fire søndagsafgange. Der bliver på hverdage tale om fire ekstra afgang København-Aarhus og Aarhus-København samt en ekstra morgenafgang Odense-København.

Parterne er enige om at afsætte 20 mio. kr. årligt fra 2021 til flere landsdelstog mellem Øst- og Vestdanmark.

Etablering af rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder

Cykling kombinerer mobilitet med motion og bidrager til at forbedre danskernes folkesundhed, samtidig med at det er en meget miljøvenlig transportform. Parterne er enige om, at der skal prioriteres midler til, at Cyklistforbundet etablerer et rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder. Centeret skal yde rådgivning til virksomheder om tiltag, de kan iværksætte for at skubbe på medarbejdernes transportvalg til fordel for cyklen samt rådgivning om, hvordan el-ladcykler kan dække en del af behovet for virksomhedernes varetransport og anden kommerciel distribution.

Parterne er enige om, at der afsættes 2 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 til projektet.

Ny rolle for Passagerpuls

Passagerpuls skal i sit virke dække den kollektive transport i hele landet og understøtte, at der skabes størst mulig mobilitet for flertallet af passagerne i den kollektive trafik. Parterne er enige om, at Passagerpuls skal være tovholder for fem nye regionale passagerråd og skal i samarbejde med disse arrangere fem årlige passagerkonferencer for derigennem at sætte fokus på de regionale udfordringer og muligheder inden for den kollektive trafik. Som opfølgning på passagerkonferencerne skal Passagerpuls publicere fem årlige rapporter.

Parterne er enige om at afsætte 6,5 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 til Passagerpuls.

Etablering af nattog i Danmark koordineret med Sverige, Tyskland og Belgien

Inden for de seneste år er interessen for nattog som grønt alternativ til flyrejser vokset markant blandt både borgere, operatører og beslutningstagere. Nattog er et miljøvenligt alternativ på korte og mellem-lange strækninger til destinationer på det europæiske kontinent. Nattog er relativt udbredte i Central- og Østeuropa, men det har ikke siden 2014 været muligt at rejse med faste nattog fra eller via Danmark. For at fremme nattog iværksatte den svenske regering i foråret 2019 en undersøgelse af indkøb af nat-togtrafik gennem Danmark til i første omgang Tyskland. Regeringen samarbejder med de svenske, tyske og belgiske myndigheder om et koordineret indkøb af svensk nattogtrafik med mulighed for at gøre ophold i Danmark.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. årligt i perioden 2021-2023 til at medfinansiere og/eller på anden vis fremme indkøb af nattogtrafik mellem Sverige og Tyskland/Belgien.

Medfinansiering af busterminal i København

Antallet af fjernbusrejser har været stigende i en lang årrække. Fjernbusserne opererer i hele landet, men størstedelen af passagerne rejser ind eller ud af København.

København er udfordret af, at der ikke er ordentlige standsningsforhold for busserne og de rejsende. Konsekvensen er, at veje blokeres af fjernbusser og passagerer, hvilket er til gene og fare for både fjernbuspassagererne men også cyklister og bilister i lokalområdet.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune har afsat 40,1 mio. kr. til anlæg af en busterminal ved Dybbølsbro, som vil afhjælpe problemet. Vejdirektoratet har vurderet den samlede anlægsudgift til 80,2 mio. kr.

Parterne er enige om at afsætte 20 mio. kr. i 2020 som et statsligt bidrag til anlæg af busterminalen ved Dybbølsbro. De resterende anlægsudgifter forudsættes finansieret på anden vis eksempelvis via brugerbetaling fra de busselskaber, som anvender busterminalen.

Ny Ellebjerg station

Ny Ellebjerg station fremstår i dag uoverskuelig og vanskeligt tilgængelig for passagerer, som skal skifte mellem de to S-togslinjer, regionaltog og bus. Problemet øges yderligere, når Sydhavnsmetroen åbner og den nye jernbane mellem København og Ringsted opnår fuld funktionalitet. For at skabe bedre forhold for passagerne og understøtte udviklingen af Ny Ellebjerg som et nyt centralt knudepunkt er der behov for et stationsanlæg med fælles omstigningsfacilitet og bedre adgangsveje ved Ny Ellebjerg station gennem etablering af concourse, transfer-tunnel mv.

Anlæg af et fælles stationsanlæg har et samlet budget på 262 mio. kr. Hertil bidrager Metroselskabet med 110 mio. kr. og DSB med 100 mio. kr. Parterne er enige om at afsætte 52 mio. kr. som statsligt bidrag til projektet i 2020.

Parterne noterer sig, at Banedanmark er ved at udarbejde beslutningsgrundlag for nyanlæg af perroner til Øresundstrafikken på Ny Ellebjerg station. Der er på finansloven for 2020 reserveret 175,1 mio. kr. til anlæg af projektet. Tilslutning af Øresundsperroner til det fælles stationsanlæg kan udføres som en bro eller en tunnel. En broløsning undersøges af Banedanmark, mens Metroselskabet undersøger en tunnel-løsning.

Parterne noterer sig endvidere, at såfremt der etableres en letbane til eller fra Ny Ellebjerg station, vil den også have stor gavn af de forbedrede adgangsforhold og omstigningsmuligheder, som etableringen af en fælles omstigningsfacilitet medfører.

Samlet udmøntning

Med denne aftale er parterne enige om at udmønte 361 mio. kr., *jf. tabel 1.*

Tabel 1. Udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik

| Mio. kr. (2020-pl) | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | I alt |
|---------------------------|--|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| | I alt til prioritering | 98,7 | 87,1 | 89,2 | 110,6 | 385,6 |
| 1. | Nedsættelse af egenbetalingen på ungdomskort til unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse og studerende på videregående uddannelser | 15 | 30 | 30 | 30 | 105 |
| 2. | Takstnedsættelser for pensionister | - | 25 | 25 | 25 | 75 |
| 3. | Flere landsdelstog mellem Øst- og Vestdanmark | - | 20 | 20 | 20 | 60 |
| 4. | Etablering af rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 |
| 5. | Ny rolle for Passagerpuls | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 26 |
| 6. | Etablering af nattog i Danmark koordineret med Sverige, Tyskland og Belgien | - | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 7. | Medfinansiering af busterminal i København | 20 | - | - | - | 20 |
| 8. | Ny Ellebjerg station | 52 | - | - | - | 52 |
| | I alt | 95,5 | 88,5 | 88,5 | 88,5 | 361 |
| | Til fortsat disponering | 3,2 | -1,4 | 0,7 | 22,1 | 24,6 |



Rejsekort & Rejseplan A/S

Årsrapport 2019



INDHOLDSFORTEGNELSE

Indhold

| | |
|--|----|
| Ledelsesberetning | 1 |
| Rejsekort & Rejseplan A/S i tal | 2 |
| Forretningsmodel | 3 |
| Mere om Rejsekort | 5 |
| Mere om Rejseplanen | 6 |
| Projekter i Rejsekort & Rejseplan A/S | 7 |
| Forventninger 2020 | 9 |
| Finansiel ledelsesberetning | 11 |
| Hoved- og nøgletal | 12 |
| Økonomiske forhold | 13 |
| Årsregnskab | 14 |
| Resultatopgørelse | 15 |
| Balance | 16 |
| Egenkapitalopgørelse | 18 |
| Pengestrømsopgørelse | 19 |
| Noter | 20 |
| Påtegninger | 32 |
| Ledelsespåtegning | 32 |
| Den uafhængige revisors revisionspåtegning | 33 |
| Samfundsansvar | 36 |
| Om Rejsekort & Rejseplan A/S | 43 |
| Ejerforhold | 44 |
| Organisation | 45 |
| Risikoprofil & risikostyring | 46 |
| Selskabsoplysninger | 48 |
| Ordlister | 49 |



LEDELSESBERETNING

Rejsekort & Rejseplan A/S i tal 2019



80 ansatte pr. 31. december 2019

Et af få landsdækkende billetterings- og rejseplanlægningssystemer



NPS

Rejsekorts NPS-score er fordoblet fra **6** til **12 point** fra 2018-2019

Rejseplanens NPS-score ligger højt med **32 point** i 2019

Rejsekorts opetid i 2019: > **99,9%**

Rejseplanens opetid 2019: > **99,9%**



Der blev med Rejsekort foretaget mere end **140 mio. rejser**, som genererede en omsætning på omkring **4,24 mia. kr.** inkl. salg af enkeltbilletter for trafikvirksomhederne

Der blev dagligt slået **1,2 mio.** rejser op på Rejseplanen i 2019



8 mobilitetsformer findes på Rejseplanen (bus, tog, metro, letbane, indenrigsfly, bycykler, bybiler og samkørsel)

18.876 blå check ind og check ud-standere findes på landsplan



+70% af opslagene på Rejseplanen foretages via smartphones

Rejsekort Kundecenter modtager omkring **1.915** telefoniske henvendelser dagligt



FORRETNINGSMODEL

Rejsekort & Rejseplan A/S ejes af trafikvirksomhederne i Danmark og har til formål at drive og udvikle Rejsekort- og Rejseplanssystemerne. Selskabets primære formål er at drive og udvikle et elektronisk Rejsekortsystem for billettering og betaling mv. samt et elektronisk Rejseplanssystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser mv.

Rejsekort & Rejseplan A/S' forretning består af to dele;

1. de kundevendte produkter Rejsekort og Rejseplanen
2. den digitale infrastruktur, som understøtter trafikvirksomhederne i deres daglige drift.

Rejsekort og Rejseplanen letter dagligdagen for flere hundredtusinder brugere. Der blev i 2019 foretaget mere end 140,4 mio. rejser på Rejsekort, mens der blev foretaget omkring 450 mio. søgninger på Rejseplanen.

Selskabets leverancer er én af mange vigtige komponenter for, at brugerne af den kollektive trafik har en god rejseoplevelse – hver dag.

Rejsekort

Rejsekortsystemet er et elektronisk billetsystem til bus, tog, letbane og metro. Rejsekort giver brugerne af den kollektive trafik mulighed for frit at rejse i stort set hele landet på nær på Bornholm og mindre økommuner. Rejsekortsystemet fungerer både som billetmedie og betalingsmiddel og er et fælles system for trafikvirksomhederne.

Der er flere end 2,5 mio. registrerede Rejsekortbrugere, som er fordelt nogenlunde jævnt over hele landet, dog med en hovedvægt i hovedstadsområdet, hvor 60 pct. af befolkningen ejer et aktivt Rejsekort.

Brugerne tilbydes et valg imellem forskellige typer af Rejsekort for at imødekomme deres behov;

- Rejsekort personligt
- Rejsekort med pendler kombi
- Pendlerkort
- Rejsekort flex
- Rejsekort anonymt
- Rejsekort erhverv
- Skolekort
- Ungdomskort

Uanset hvilket rejsebehov brugerne har, kan de altid rejse med kollektiv trafik til den korrekte pris, hvis de har deres Rejsekort med sig.

Rejseplanen

Rejseplanen tilbyder landsdækkende rejseplanlægning med kollektiv trafik, og er i efteråret 2019 kommet i gang med at gøre det muligt at søge på rejser med indenrigsfly, bycykler, bybiler og samkørsel. Rejseplanen er en af de mest benyttede apps i Danmark. 90 pct. af den danske befolkning kender Rejseplanen, og 91 pct. af brugerne finder det, de søger, på Rejseplanen.

Rejseplanen er foruden at være tilgængelig på hjemmesiden www.rejseplanen.dk også tilgængelig i apps til smartphones med styresystemerne Apple iOS og Android.

Rejseplanen viser både faste køreplaner og aktuelle realtidsdata fra trafikvirksomhederne og Banedanmark. Baseret på disse data finder Rejseplanen mulige rejseruter til brugerne, der medtager aktuel information om eventuelle forsinkelser, sporændringer og aflysninger.

Rejseplanen viser priser for rejserne med både Rejsekort, enkeltbilletter, pendlerkort og i et begrænset omfang kommercielle produkter såsom DSB Orange-billetter. Den linker også videre til muligheden for at købe billetter hos trafikvirksomhederne.

Rejseplanen tilbyder ud over rejsesøgninger også en lang række muligheder, der er designet til at lette brugernes brug af den kollektive trafik, blandt andet:

- Følg rejse med pushnotifikationer ved ændringer
- Tilpasning af søgeresultater med transport- og mobilitetsformer
- Deling af rejseforslag på mail

Fusionen mellem Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S

Den 1. juli 2019 fusionerede Rejsekort A/S med Rejseplanen A/S med regnskabsmæssig virkning fra 1. januar 2019. Rejsekort A/S er det fortsættende selskab under det nye navn Rejsekort & Rejseplan A/S.

Trafikvirksomhederne bag både Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S ønskede med fusionen at understøtte et ønske om at bringe de to produkter Rejsekort og Rejseplanen tættere sammen. Trafikvirksomhederne vurderede, at der var et betydeligt potentiale i at styrke de to selskaber og samarbejdet omkring dem. Derfor blev Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S samlet under én fælles direktør og ledelse og én bestyrelse. Endvidere er foreningen Bus & Tog blevet lukket, og medarbejderne er virksomhedsoverdraget herfra.

Formålet var at skabe en robust, driftssikker og effektiv organisation, der understøtter udvikling og drift af den kollektive transport og fælles mobilitet i Danmark med en fælles digital infrastruktur. Herudover har det også været formålet at forenkle beslutningsprocesserne for udviklingen og driften af den fælles digitale infrastruktur.

Den 1. juli 2019 trådte *L 206 Lov om ændring af trafikselskaber og jernbaneloven* i kraft. L 206 udstikker de overordnede rammevilkår for Rejsekort & Rejseplan A/S med henblik på at fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester, herunder tilslutning af private aktører, visning og deling af transportdata samt kommerciel udnyttelse og integration med andre digitale tjenester.

Understøttende infrastruktur

Rejsekort & Rejseplan A/S understøtter den daglige drift hos trafikvirksomhederne via en infrastruktur, som består af en række komponenter;

- **Prisberegner**
Prisberegneren er grundlaget for, at alle enkeltbilletter, ungdomskort og periodekort, undtagen trafikvirksomhedernes egne kommercielle produkter, tilbydes til den rigtige pris i trafikvirksomhedernes automater, apps og webshops.

- **Køreplandata**
På baggrund af køreplandata fra trafikvirksomhederne kan der foretages rutesøgninger. De cirka 500 afgangstavler rundt i hele landet opdateres løbende, ligesom hjemmesider og apps også kan vise trafikinformation ud fra disse data.
- **Realtidsdata**
Langt de fleste trafikvirksomheder leverer løbende positionsdata for deres busser og tog. Det gør det muligt at informere brugerne om forsinkelser, sporændringer, ændret standsningsmønster og aflysninger både før og under rejsen. Realtidsdata bruges til at gøre visningerne på afgangstavlerne og i apps, standere og informationstavler så korrekte som mulig. Rejseplanen præsenterer alternative rejseforslag, når der er aflysninger og kan sende pushnotifikationer til brugerne.
- **Rejsedata**
De registrerede rejsedata bruges blandt andet til indtægtsdeling mellem trafikvirksomhederne og til sikring mod misbrug af Rejsekort. Trafikvirksomhederne bruger rejsedata til løbende at forbedre deres tilbud til brugerne.

MERE OM REJSEKORT

Brugertilfredshed

Brugernes tilfredshed med Rejsekort er stigende. Flere og flere danskere anskaffer sig et Rejsekort, og stadig flere vil anbefale Rejsekort til andre.

NPS står for Net Promoter Score og er et internationalt anerkendt pejlemærke for kundeloyalitet. I Rejsekorts tilfælde måler man, hvor sandsynligt det er, at brugerne af Rejsekort vil anbefale Rejsekort til venner, bekendte og i deres netværk.

Når man ser på NPS for den kollektive trafik, ligger Rejsekort højt med en score på 12. I perioden fra 2015 til 2019 er NPS for Rejsekort steget 29 point, fra en negativ score på -17 til den nuværende score på 12.

Omsætning

Omsætningen på Rejsekort er steget støt gennem de seneste 5 år, ligesom den samlede mængde rejser på Rejsekort og det samlede antal aktive Rejsekort også er steget.

Omsætningen på Rejsekort var omkring 4 mia. kr. i 2019, dertil kom et salg af enkeltbilletter (kontantsalg) på omkring 237 mio. kr. Fra 2018 til 2019 er omsætningen steget med cirka 627 mio. kr., svarende til 14 pct.

Siden september 2016 har det været muligt at købe flere pendlerprodukter på Rejsekort (Pendlerkort, Skolekort, Ungdomskort samt Rejsekort med pendler kombi). Salget af pendlerprodukter har således været støt stigende, så der i 2019 var en omsætning på cirka 612 mio. kr. på pendlerprodukter, svarende til knap 15 pct. af omsætningen.

Der er nu knap 3,1 mio. aktive Rejsekort. Det er en fremgang på omkring 1,4 mio. kort siden 2015. Det er stadig korttyperne Rejsekort personligt (herunder pendler-kombi), Rejsekort flex og Rejsekort anonymt, som

udgør den primære mængde med 2,9 mio. kort. Ud af de 3,1 mio. aktive kort udgør Rejsekort personligt 58 pct., Rejsekort flex udgør 12 pct., mens Rejsekort anonymt udgør 23 pct. Pendler-, Skole- og Ungdomskort udgør tilsammen omkring 7 pct.

Drift

I 2019 var opptiden på Rejsekorts centrale services 99,96 pct. Oppetiden for decentrale services var 99,99 pct. Dermed blev målet for opetid for Rejsekort i 2019 overholdt, da måltallene er 99,90 pct. for de centrale services og 97,50 pct. for de decentrale services.

I løbet af 2019 har der været særlig fokus på nogle af Rejsekorts løsninger:

- Den nye bus løsning (NBS)
- Konvertering af Rejsekort i forbindelse med metrotillægget
- Skolekort og Ungdomskort

Den nye busløsning (NBS)

NBS er en løsning udviklet til busser, som før i tiden kørte uden en fuld busløsning (chaufførkonsol og check ind/check ud-standere), men som fortsat har brug for at kunne tilbyde check ind/check ud. Den nye løsning inkluderer en online tablet og validatorer, så brugerne hurtigt kan checkes ind og ud.

Der er oplevet udfordringer med indfasningen af NBS. De fleste udfordringer er blevet løst, mens der løbende arbejdes på at foretage fejlretning.

Konvertering af Rejsekort i forbindelse med implementering af metrotillægget

I forbindelse med indførelsen af metrotillægget skulle omkring 50.000 Rejsekortbrugeres pendlerprodukter konverteres, så der blev taget højde for metrotillægget på deres kort, uden at de selv skulle gøre noget aktivt. Kortene blev ikke byttet ud fysisk, men automatisk opgraderet elektronisk. Konverteringen foregik løbende fra maj 2019 til slutningen af december 2019.

MERE OM REJSEPLANEN

Brugertilfredshed

Kundernes tilfredshed med Rejseplanen har historisk ligget højt de seneste år, og i 2019 ligger NPS stabilt på 32. Dette er et udtryk for, at en stor del af brugerne er godt tilfredse med Rejseplanen og den service, som selskabet leverer.

Søgninger

I 2019 var det gennemsnitlige antal søgninger på Rejseplanens app og hjemmeside pr. måned lidt over 37,5 mio., hvilket svarer til omkring 1,2 mio. søgninger om dagen. Derudover var der omkring 720.000 søgninger om dagen på Rejseplanens API, som blandt andet anvendes til trafikvirksomhederne salg af enkeltbilletter og pendlerkort.

Brugerne af smartphones (Apple iOS og Google Android) står for 78,8 pct. af søgningerne på Rejseplanen. 20,6 pct. af søgningerne foretages på Rejseplanens hjemmeside, mens andre kanaler står for 0,6 pct. af søgningerne.

Rejseplanen tilbyder, primært henvendt til pendlerne i kollektiv trafik, funktionen 'Følg rejse', hvor det er muligt for brugerne at abonnere på aktuel driftsinformation som for eksempel eventuelle forsinkelser, sporændringer eller aflysninger via pushnotifikationer på telefonen.

Omkring 38.000 brugere abonnerer dagligt på servicen, hvilket er en stigning på cirka 45 pct. sammenlignet med 2018.

Drift

Måltallet for oppe tiden på Rejseplanen er 99,50 pct. for både webservices og centrale services. For 2019 var gennemsnittet af oppe tiden for webservices 99,91 pct. Gennemsnittet for oppe tiden for centrale services var 99,97 pct. Dermed blev målene for oppe tid for Rejseplanen overholdt i 2019.

PROJEKTER I REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

Selskabet gennemførte mere end 30 større og mindre projekter i 2019. De tre mest tungtvejende projekter, der blev gennemført var:

- Metrotillægget
- Nyt Bynet
- Nye mobilitetsformer på Rejseplanen

Derudover gennemførte selskabet blandt andet også projekterne:

- Check Udvej fase 2
- Ny hjemmeside for Rejsekort
- Ny busløsning (NBS)

Metrotillægget

Det er vedtaget ved lov, at en del af finansieringen af Cityringen skal opkræves hos brugerne i form af et metrotillæg. Metrotillægget trådte i kraft den 29. september 2019 samtidig med Cityringens åbning. Metrotillægget betyder, at der lægges en merpris oven i den generelle pris for rejsen, når brugerne checker ind i eller ud af metroen.

Indførelsen af metrotillægget betød, at der både i prisberegneren i Rejseplanen og i systemet for Rejsekort skulle indføres ændringer, så systemerne kunne tage højde for at tilføje metrotillægget.

Ændringerne trådte i kraft på de enkelte Rejsekort, da brugerne første gang checkede ind efter metrotillæggets ikrafttræden. Indtil videre har over 2 mio. Rejsekort fået indlæst ændringerne, så prisen på brugernes rejser kan beregnes med metrotillæg. Ganske få brugeres Rejsekort blev påvirket af fejl som følge af disse ændringer.

Nyt Bynet

Nyt Bynet trådte i kraft den 13. oktober 2019 efter åbningen af Cityringen. Åbningen af Cityringen betød flere nye metrostationer og store skiftsteder. Derfor skulle busserne bindes tæt sammen med både eksisterende og nye metrolinjer og tog i et nyt busnet, kaldet Nyt Bynet. Nyt Bynet sikrer, at brugerne kan komme hurtigt og direkte til og fra metro og tog både ind og ud af byen. Samtidig sikrer Nyt Bynet kortere rejsetid for de mest benyttede rejseveje.

Med indførelsen af Nyt Bynet skulle der tilføjes helt nye ruter, kendte køreplaner skulle helt omlægges, og nye stoppesteder skulle introduceres i Rejseplanen. Der blev også etableret en særlig hjemmeside, hvor brugerne kunne finde information, før Nyt Bynet trådte i kraft. Nyt Bynet var en stor opgave med mange søgninger, da brugerne skulle hente information om de nye bus- og metrolinjer. Trods de store ændringer fastholdt Rejseplanen en høj opetid i hele forløbet.

Nye mobilitetsformer på Rejseplanen

Rejseplanen blev i løbet af 2019 udvidet til at også at dække andre mobilitetsformer end kollektiv trafik. Som noget nyt er indenrigsfly en del af søgeresultatet med kollektiv trafik. Yderligere kan brugerne tilføje bybiler (SHARE NOW og GreenMobility), delecykler (Bycyklen og Donkey Republic) og samkørsel (GoMore).

Løsningen blev i perioden fra den 21. til den 23. oktober 2019 rullet ud på www.rejseplanen.dk og Rejseplanens Android-app.

Efter planen skulle Rejseplanens Apple iOS-app også være blevet opdateret, men det blev udsat til 2020, da en række systemmæssige tiltag i forhold til driften var påkrævet forud for den sidste del af udrulningen.

Check Udvej fase 2

Appen Check Udvej blev videreudviklet i fase 2. Oprindeligt understøttede Check Udvej kun personlige Rejsekort. Fase 2 understøtter, at brugere af Rejsekort erhverv, Rejsekort flex og børn med Rejsekort nu også kan indmelde check ud via appen. Yderligere er der lanceret en administrationsportal for kontaktpersoner, som er ansvarlige for Rejsekort erhverv.

Ny hjemmeside for Rejsekort

I september lancerede Rejsekort & Rejseplan A/S en ny hjemmeside for Rejsekort på www.rejsekort.dk på en ny platform. Formålet var, foruden at give hjemmesiden et mere brugervenligt udtryk, at omstrukturere sitet og tilpasse teksterne. Projektet blev igangsat for at forenkle navigationen og selvbetjeningen samt informationen på hjemmesiden for brugerne.

Ny busløsning (NBS)

NBS kørte i starten som pilotprojekt i Jylland og er nu udbredt til hele landet, hvor der er behov for en lettere løsning end den fulde busløsning.

FORVENTNINGER 2020

I 2020 vil der fortsat være stort fokus på at sikre stabile og effektive leverancer fra Rejsekort- og Rejseplansystemerne. Den strategiske retning for 2020 og 2021 handler derfor om fokus på selskabets kerneleverancer. Det centrale Rejsekortsystem fungerer med meget høj driftsstabilitet, centralt såvel som ude hos brugerne af den kollektive trafik.

Med vedtagelse af L 206 blev der udstukket en ambition for selskabet om at samle Rejsekort- og Rejseplansystemerne i én mobilitetstjeneste. En forudsætning for lovens implementering er, at de tekniske systemer fungerer gnidningsfrit, samtidig med at selskabets fremtidige ydelser og retning afklares.

Selskabets to primære fokusområder er:

1. Fokus på kernerdrift, overholdelse af compliance, fortsat udvikling af brugervendte løsninger i mindre trin samt styrkelse af selskabets processer
2. Et strategi- og programspor, som fokuserer på den strategiske retning for Rejsekort & Rejseplan A/S på længere sigt, herunder udviklingen af én mobilitetstjeneste

I forbindelse med fusionen og lukningen af foreningen Bus & Tog har selskabet fået en ny rolle. Derfor er der udarbejdet en ny governance, som skal implementeres i 2020 i samarbejde med selskabets kunder.

Projekterne i investeringsrammen for 2020 har fokus på vedligehold og udskiftning af dele af Rejsekort- og Rejseplansystemerne. Følgende investeringer har høj prioritet:

- Rest API
Rejsekort & Rejseplan A/S leverer en række services via API'er til de tilsluttede virksomheder. Omfanget af integrationen med de tilsluttede virksomheder betyder, at det er nødvendigt at bygge et fremtidssikret API mod Rejsekortsystemet. Meget udvikling, blandt andet af selvbetjeningen, afhænger af dette projekt.
- Ny selvbetjening
Brugerne af Rejsekort har en forventning om, at selvbetjeningen er tidssvarende. Derfor blev Rejsekorts hjemmeside flyttet til en ny fremtidssikret platform i 2019, mens præsentationen af en ny og moderne selvbetjening påbegyndes i 2020. Forventningen er enklere adgang til de hyppigst brugte funktioner.
- Skole- og Ungdomskort
Platformen for Skole og Ungdomskort (SUSY) har høje driftsomkostninger og giver anledning til megen kundebehandling i de tilsluttede trafikvirksomheder. Der skal derfor udvikles nogle forbedringer for at imødekomme dette til det kommende skoleår.
- GDPR
Rejsekort & Rejseplan A/S er databehandler for betydelige mængder personhenførbare data. Derfor er der stort fokus på at sikre efterlevelse af reglerne for beskyttelse af persondata (GDPR).

Det betyder, at der i 2020, og forventeligt også i 2021, vil være fokus på investeringer, som understøtter og forbedrer de eksisterende systemer.

LEDELSESBERETNING

Nettoomsætningen for 2020 forventes at blive 580 mio. kr. Det økonomiske resultat forventes at være omkring 10 mio. kr.



FINANSIEL LEDELSESBERETNING

FINANSIEL LEDELSESBERETNING

HOVED- OG NØGLETAL

| MIO. KR. | REJSEKORT & REJSEPLAN A/S | REJSEKORT A/S | | | |
|--|------------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | 2019 | 2018* | 2017* | 2016* | 2015* |
| Hovedtal | | | | | |
| Nettoomsætning | 554,2 | 472,9 | 469,7 | 468,6 | 303,1 |
| Bruttoresultat | 149,0 | 113,6 | 144,4 | 138,0 | -15,2 |
| Resultat af primær drift | 20,1 | 1,5 | 33,7 | 37,5 | -108,1 |
| Resultat af finansielle poster | -5,0 | -5,2 | -6,9 | -8,2 | -9,9 |
| Årets resultat | 20,6 | -5,4 | 25,0 | 27,6 | -117,9 |
| | | | | | |
| Immaterielle aktiver | 613,9 | 658,1 | 691,9 | 712,6 | 729,2 |
| Balancesum | 826,1 | 847,4 | 858,8 | 897,5 | 873,3 |
| Ansvarlig lånekapital | 377,0 | 457,0 | 498,2 | 576,0 | 588,3 |
| Egenkapital | 278,9 | 243,4 | 248,9 | 223,9 | 196,3 |
| | | | | | |
| Pengestrøm fra driftsaktiviteten | 57,2 | 130,0 | 99,1 | 101,4 | 10,7 |
| Pengestrøm til investeringsaktiviteten | -18,4 | -40,4 | -50,6 | -48,0 | -89,5 |
| Heraf udgør investeringer i materielle aktiver | -0,1 | -0,9 | -0,2 | -0,2 | 0,0 |
| Pengestrøm fra finansieringsaktiviteten | -70,6 | -41,3 | -77,7 | -12,3 | 58,6 |
| Pengestrøm i alt | -31,7 | 48,3 | -29,2 | 41,1 | -20,1 |
| | | | | | |
| Nøgletal | | | | | |
| Overskudsgrad | 3,6% | 0,3% | 7,2% | 8,0% | -35,6% |
| Egenkapitalforrentning | 7,9% | -2,2% | 10,6% | 13,1% | -49,3% |
| Soliditetsgrad | 33,8% | 28,7% | 29,0% | 24,9% | 22,5% |
| | | | | | |
| Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede | 73 | 53 | 54 | 50 | 46 |

*De oplyste hoved- og nøgletal for perioden 2015-2018 indeholder kun aktiviteten for det tidligere Rejsekort A/S og er således ikke sammenlignelige med tallene for 2019 jævnfør note 1 - Anvendt regnskabspraksis.

ØKONOMISKE FORHOLD

Rejsekort & Rejseplan A/S har i 2019 realiseret et overskud før skat på 20,6 mio. kr. Der har i forbindelse med fusionen været ekstraordinære udgifter til rådgivere på 5,4 mio. kr. Der har derfor været udvist tilbageholdenhed på øvrige poster for eksempel ved at udsætte genbesættelse af ledige stillinger. Årets resultat anses for at være tilfredsstillende.

Der er i 2019 tilbagebetalt 75 mio. kr. på virksomhedens ansvarlige lån. Der udbetales ikke udbytte, så længe der udestår ansvarlige lån til aktionærerne.



ÅRSREGNSKAB

ÅRSREGNSKAB

RESULTATOPGØRELSE*

| T.KR. | NOTE | 2019 | 2018 |
|---|------|----------------------|----------------------|
| Nettoomsætning | 2 | 554.195 | 472.929 |
| Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver | 4, 6 | 1.684 | 4.614 |
| Eksterne omkostninger | 3 | <u>-406.879</u> | <u>-363.937</u> |
| Bruttoresultat | | 149.000 | 113.606 |
| Personaleomkostninger | 4 | -56.046 | -38.126 |
| Afskrivninger | 7, 8 | <u>-72.895</u> | <u>-73.944</u> |
| Resultat af primær drift | | 20.059 | 1.536 |
| Finansielle indtægter | 5 | 20 | 66 |
| Finansielle omkostninger | 5 | <u>-5.022</u> | <u>-5.217</u> |
| Resultat før skat | | 15.057 | -3.615 |
| Skat af årets resultat | 6 | <u>5.499</u> | <u>-1.805</u> |
| ÅRETS RESULTAT | 18 | <u>20.556</u> | <u>-5.420</u> |

*De oplyste hoved- og nøgletal for perioden 2015-2018 indeholder kun aktiviteten for det tidligere Rejsekort A/S og er således ikke sammenlignelige med tallene for 2019 jævnfør note 1 - Anvendt regnskabspraksis.

ÅRSREGNSKAB

BALANCE – AKTIVER*

| T.KR. | NOTE | 2019 | 2018 |
|-----------------------------------|------|----------------|----------------|
| Langfristede aktiver | | | |
| Immaterielle aktiver | 7 | 613.913 | 658.114 |
| Materielle aktiver | 8 | 691 | 940 |
| Udskudt skatteaktiv | 9 | 22.225 | 22.225 |
| Langfristede aktiver i alt | | 636.829 | 681.280 |
| Kortfristede aktiver | | | |
| Varebeholdninger | | 23.724 | 33.906 |
| Tilgodehavender | | 69.182 | 13.922 |
| Forudbetalte omkostninger | 10 | 2.730 | 6.434 |
| Likvide beholdninger | | 93.639 | 111.829 |
| Kortfristede aktiver i alt | | 189.275 | 166.091 |
| AKTIVER I ALT | | 826.104 | 847.371 |

*De oplyste hoved- og nøgletal for perioden 2015-2018 indeholder kun aktiviteten for det tidligere Rejsekort A/S og er således ikke sammenlignelige med tallene for 2019 jævnfør note 1 - Anvendt regnskabspraksis.

ÅRSREGNSKAB

BALANCE – PASSIVER*

| T.KR. | NOTE | 2019 | 2018 |
|------------------------------------|------|----------------|----------------|
| Egenkapital | | | |
| Aktiekapital | 11 | 121.960 | 114.219 |
| Reserve for udviklingsomkostninger | | 96.050 | 94.148 |
| Overført resultat | | 60.881 | 35.075 |
| Egenkapital i alt | | 278.891 | 243.442 |
| Gældsforpligtelser | | | |
| Langfristet gæld | | | |
| Ansvarlig lånekapital | 12 | 377.001 | 456.959 |
| Anden gæld | 13 | 1.733 | 0 |
| Langfristet gæld i alt | | 378.734 | 456.959 |
| Kortfristet gæld | | | |
| Leverandørgæld | | 84.148 | 58.866 |
| Gæld til tilknyttede selskaber | | 68.499 | 80.313 |
| Ansvarlig lånekapital | 12 | 9.400 | 0 |
| Anden gæld | 13 | 6.432 | 7.791 |
| Kortfristet gæld i alt | | 168.479 | 146.970 |
| PASSIVER I ALT | | 826.104 | 847.371 |

| | |
|--|----|
| Anvendt regnskabspraksis | 1 |
| Eventualposter m.v. | 14 |
| Pantsætninger og sikkerhedsstillelser | 15 |
| Kontraktforpligtelser | 16 |
| Transaktioner med nærtstående parter | 17 |
| Begivenheder efter regnskabsårets afslutning | 21 |

*De oplyste hoved- og nøgletal for perioden 2015-2018 indeholder kun aktiviteten for det tidligere Rejsekort A/S og er således ikke sammenlignelige med tallene for 2019 jævnfør note 1 - Anvendt regnskabspraksis.

ÅRSREGNSKAB

EGENKAPITALOPGØRELSE

| T.KR. | NOTE | AKTIE- KAPITAL | RESERVE FOR UDVIKLINGS- OMKOSTNING- GER | OVERFØRT RESULTAT | I ALT |
|--------------------------------------|------|-------------------|--|----------------------|----------------|
| Egenkapital 1. januar 2018 | | 114.219 | 71.205 | 63.438 | 248.862 |
| Overført jf. resultatdisponering | 18 | 0 | 22.943 | -28.363 | -5.420 |
| Egenkapital 1. januar 2019 | | 114.219 | 94.148 | 35.075 | 243.442 |
| Kapitalforhøjelse ved fusion | | 7.742 | 0 | 7.152 | 14.893 |
| Overført jf. resultatdisponering | 18 | 0 | 1.902 | 18.654 | 20.556 |
| Egenkapital 31. december 2019 | | 121.961 | 96.050 | 60.881 | 278.891 |

PENGESTRØMSOPGØRELSE*

| T.KR. | NOTE | 2019 | 2018 |
|---|------|----------------|----------------|
| Årets resultat | | 20.556 | -5.420 |
| Reguleringer | 19 | 72.398 | 80.900 |
| Ændring i driftskapital | 20 | -34.605 | 54.168 |
| Pengestrøm fra primær drift før finansielle poster | | 58.349 | 129.648 |
| Renteindtægter | 19 | 20 | 66 |
| Renteomkostninger | 19 | -5.022 | -5.217 |
| Pengestrøm fra ordinær drift | | 53.347 | 124.497 |
| Betalt skat fra fusion | | -1.607 | 0 |
| Modtaget refusion under skattekreditordning | | 5.499 | 5.500 |
| Pengestrøm fra driftsaktivitet | | 57.239 | 129.997 |
| Investering i materielle aktiver | | -67 | -949 |
| Investering i immaterielle aktiver | | -18.363 | -39.744 |
| Salg af kapitalandele | | 0 | 329 |
| Pengestrøm fra investeringsaktivitet | | -18.430 | -40.364 |
| Afdrag på ansvarlig lånekapital, netto påløbne renter | | -70.558 | -41.289 |
| Pengestrøm fra finansieringsaktivitet | | -70.558 | -41.289 |
| Årets pengestrøm | | -31.749 | 48.344 |
| Likvider, primo | | 111.829 | 63.485 |
| Tilgang ved fusion | | 13.559 | 0 |
| Likvider, ultimo | | 93.639 | 111.829 |

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

*De oplyste hoved- og nøgletal for perioden 2015-2018 indeholder kun aktiviteten for det tidligere Rejsekort A/S og er således ikke sammenlignelige med tallene for 2019 jævnfør note 1 - Anvendt regnskabspraksis.

NOTER

NOTE 1 – ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Årsrapporten for Rejsekort & Rejseplan A/S for 2019 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabs-lovens bestemmelser for store virksomheder i regnskabsklasse C.

Rejsekort A/S fusionerede med regnskabsmæssig virkning fra den 1. januar 2019 med Rejseplanen A/S med Rejsekort A/S som det fortsættende selskab under navnet Rejsekort & Rejseplan A/S. Fusionen er gennemført efter *overtagelsesmetoden*. Aktiviteten i 2019 består således af de sammenlagte virksomheder fra 1. januar 2019, men der er i overensstemmelse med årsregnskabsloven ikke sket tilpasning af sammenligningstal. Sammenligningstallene for 2015-2018 hidrører således udelukkende Rejsekort A/S, hvorfor en direkte sammenligning med tallene for 2019 er ikke mulig.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til tidligere år.

Generelt om indregning og måling

Indtægter indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at de indtjenes, herunder indregnes værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser, der måles til dagsværdi eller amortiseret kostpris. Desuden indregnes omkostninger, der er afholdt for at opnå årets indtjening, herunder afskrivninger, nedskrivninger og hensatte forpligtelser samt tilbageførsler som følge af ændrede regnskabsmæssige skøn af beløb, der tidligere har været indregnet i resultatopgørelsen.

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde selskabet, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske ressourcer vil fragå selskabet, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til gevinster, tab og risici, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs.

Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen som en finansiell post.

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens opståen eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under finansielle indtægter og omkostninger.

RESULTATOPGØRELSEN

Nettoomsætning

Nettoomsætningen omfatter salg af udstyr, Rejsekort, data, drift og vedligehold til trafikvirksomheder samt abonnementsafgifter og tilslutningsbidrag. Nettoomsætning indregnes i resultatopgørelsen, når levering og risikoovergang til køber har fundet sted. Alle former for afgivne rabatter modregnes i nettoomsætningen. Selskabets salgsaktiviteter er ensartet og geografisk begrænset til omsætning i Danmark. Som følge heraf er nettoomsætning ikke opdelt i segmenter.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver omfatter virksomhedens personaleomkostninger anvendt til udvikling og implementering af Rejsekort- og Rejseplanssystemerne.

Eksterne omkostninger

Eksterne omkostninger omfatter dels vareforbrug i form af udstyr og Rejsekort, dels omkostninger til drift og vedligeholdelse af Rejsekort- og Rejseplanssystemerne samt andre eksterne omkostninger til reklame, administration, lokaler, kontingenter m.v.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager inkl. feriepenge og andre øvrige omkostninger til social sikring.

Finansielle poster

Finansielle indtægter og omkostninger omfatter renter vedrørende bankindeståender og ansvarlige lån.

Skat af årets resultat

Årets skat, som består af årets aktuelle skat og forskydning i udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte i egenkapitalen med den del, der kan henføres til bevægelser direkte i egenkapitalen.

BALANCEN

Immaterielle aktiver

Udvikling af Rejsekortsystemet og tilknyttede faciliteter

Udviklingsprojekter, der er klart definerede og identificerbare, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og et potentielt fremtidigt marked eller udviklingsmulighed i virksomheden kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille, markedsføre eller anvende projektet, indregnes som immaterielle aktiver, såfremt kostprisen kan opgøres pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for, at den fremtidige indtjening kan dække produktions-, salgs- og administrationsomkostninger samt udviklingsomkostningerne. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes. Udviklingen af Rejsekortsystemet indregnes som immaterielle aktiver.

Udviklingsomkostninger omfatter omkostninger og gager, der direkte og indirekte kan henføres til selskabets udvikling af Rejsekortsystemet.

Udviklingsomkostninger afskrives lineært frem til ultimo 2028. Efterfølgende tilgange til og forbedringer af Rejsekortsystemet afskrives sammen med hovedaktivet. Tilgange og forbedringer, som forventes at have en kortere levetid end levetiden for selve Rejsekortsystemet, afskrives over den forventede brugstid.

Udviklingsprojekter under udførelse afskrives ikke, før de er klar til brug.

Der foretages en årlig revurdering af afskrivningsmetode, brugstid og restværdi for immaterielle aktiver.

Software

Software omfatter investeringer i ERP- og rejseplanssystemerne samt hjemmeside og øvrige it-programmer. Investeringer måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger. Den forventede brugstid udgør 5 år.

Materielle aktiver

Inventar og it-udstyr samt indretning af lejede lokaler måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af forventet restværdi efter afsluttet brugstid.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

| | |
|-------------------------------|--------|
| Inventar og it-udstyr | 3-5 år |
| Indretnings af lejede lokaler | 5 år |

Fortjeneste eller tab ved afhændelse af materielle aktiver opgøres som forskellen mellem salgspris med fradrag af salgsmarkedsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen under afskrivninger på aktiver.

Der foretages en årlig revurdering af afskrivningsmetode, brugstid og restværdi for materielle aktiver.

Værdiforringelse af langfristede aktiver

Den regnskabsmæssige værdi af immaterielle og materielle aktiver vurderes årligt for indikationer på værdiforringelse, ud over det som udtrykkes ved afskrivning. Foreligger der indikationer på værdiforringelse, foretages nedskrivningstest af hvert enkelt aktiv henholdsvis gruppen af aktiver. Der foretages nedskrivning til genindvindingsværdien, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi. Som genindvindingsværdi anvendes den højeste værdi af nettosalgspris og kapitalværdi. Kapitalværdien opgøres som nutidsværdien af de forventede nettoindtægter fra anvendelsen af aktivet eller aktivgruppen.

Varebeholdninger

Varebeholdninger måles til kostpris efter FIFO-metoden. Er nettorealisationsværdien lavere end kostprisen, nedskrives til denne lavere værdi.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris. Der nedskrives til imødegåelse af forventede tab efter en individuel vurdering af tilgodehavender.

Forudbetalte omkostninger

Forudbetalte omkostninger, indregnet under aktiver, omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Udbytte

Foreslået udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på den ordinære generalforsamling (deklareringstidspunktet). Udbytte, som forventes udbetalt for året, vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Reserve for udviklingsomkostninger

Reserve for udviklingsomkostninger omfatter indregnede udviklingsomkostninger fratrukket udskudt skat. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven reduceres eller opløses, hvis de indregnede udviklingsomkostninger afskrives eller udgår af virksomhedens drift. Dette sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver.

Selskabsskat og udskudt skat

Aktuelle skatteforpligtelser og tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst, reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster samt for betalte acontoskatter. Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssig og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser.

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførselsberettiget skattemæssigt underskud, måles til den værdi, hvortil de forventes at kunne realiseres, enten ved udligning i skat af fremtidig indtjening eller ved modregning i udskudte skatteforpligtelser inden for samme juridiske skatteenhed.

Udskudt skat måles på grundlag af de skatteregler og skattesatser, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

Gældsforpligtelser

Finansielle forpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris.

Øvrige gældsforpligtelser måles til nettorealiseringsværdi.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter, indregnet under passiver, omfatter skyldige omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

ÅRSREGNSKAB

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser selskabets pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året, årets forskydning i likvider og selskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrøm fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som årets resultat reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapital og betalt selskabsskat.

Pengestrøm fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter betaling i forbindelse med køb og salg af immaterielle og materielle aktiver.

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af selskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse af lån, afdrag på rentebærende gæld og betaling af udbytte til selskabsdeltagere.

Likvider

Likvider omfatter bankindeståender.

NOTE 2 - NETTOOMSÆTNING

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|--|----------------|----------------|
| Omsætning fra abonnementsafgifter | 346.600 | 338.100 |
| Omsætning fra fakturering af udstyr m.m. | 93.449 | 82.650 |
| Øvrig omsætning herunder tilslutningsbidrag m.m. | 114.146 | 52.179 |
| | <u>554.195</u> | <u>472.929</u> |

NOTE 3 – EKSTERNE OMKOSTNINGER

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|---|----------------|----------------|
| Omkostninger til gennemfakturering af vedligehold, udstyr mm. | 94.260 | 82.383 |
| Andre eksterne omkostninger | 312.619 | 281.554 |
| <i>Drift og vedligeholdelse af systemer</i> | 240.413 | 208.111 |
| <i>Vareforbrug og personaliseringsudgifter</i> | 36.580 | 39.621 |
| <i>Administration, herunder fusionsomkostninger</i> | 35.626 | 33.822 |
| | <u>406.879</u> | <u>363.937</u> |

ÅRSREGNSKAB

Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor

| | | |
|--|--------------|--------------|
| Honorar vedrørende lovpligtig revision | 211 | 238 |
| Erklæringsopgaver med sikkerhed | 1.085 | 1.203 |
| Skatterådgivning | 232 | 51 |
| Andre ydelser | 3.269 | 782 |
| Samlet honorar til EY | <u>4.797</u> | <u>2.274</u> |

NOTE 4 - PERSONALEOMKOSTNINGER

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|---|---------------|---------------|
| Gager | 46.718 | 32.390 |
| Pensioner | 6.478 | 3.281 |
| Andre personaleomkostninger | 2.350 | 1.892 |
| Andre omkostninger til social sikring | 500 | 563 |
| | <u>56.046</u> | <u>38.126</u> |
| Interne udviklingsomkostninger (andel af personaleomkostninger) | <u>1.684</u> | <u>4.614</u> |
| Direktion og bestyrelse | 2.815 | 3.057 |
| Revisionsudvalg | 100 | 100 |
| | <u>2.915</u> | <u>3.157</u> |
| Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede | <u>73</u> | <u>53</u> |

I personaleomkostninger indgår gager og pension til direktionen med 2.515 t.kr. (2018: 2.757 t.kr.) samt honorar til bestyrelsesformand med 300 t.kr. Øvrige bestyrelsesmedlemmer modtager ikke honorar.

NOTE 5 – FINANSIELLE POSTER

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|--|---------------|---------------|
| Renteindtægter og valutakursgevinster, bankindeståender m.v. | 20 | 66 |
| Renteomkostninger og valutakurstab, bankindeståender m.v. | -636 | 0 |
| Renteomkostninger, ansvarlige lån m.v. | -4.386 | -5.217 |
| | <u>-5.022</u> | <u>-5.151</u> |

ÅRSREGNSKAB

NOTE 6 – SKAT AF ÅRETS RESULTAT

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|---|--------------|---------------|
| Årets regulering af udskudt skatteaktiv | 5.499 | -1.805 |
| | <u>5.499</u> | <u>-1.805</u> |

NOTE 7 – IMMATERIELLE AKTIVER

| T.KR. | REJSEKORTSYSTEM | IGANGVÆRENDE UDVIKLING | SOFTWARE | I ALT |
|--|-----------------------|------------------------|---------------------|-----------------------|
| Kostpris 1. januar 2019 | 933.204 | 23.504 | 454 | 957.162 |
| Tilgang fusion | 0 | 0 | 10.013 | 10.013 |
| Tilgang arbejde udført for egen regning | 1.482 | 202 | 0 | 1.684 |
| Tilgang køb hos eksterne leverandører | 14.779 | 1.257 | 643 | 16.679 |
| Overført | 23.280 | -23.280 | 0 | 0 |
| Kostpris 31. december 2019 | <u>972.745</u> | <u>1.683</u> | <u>11.110</u> | <u>985.538</u> |
| Ned- og afskrivninger 1. januar 2019 | -299.047 | 0 | 0 | -299.047 |
| Afskrivninger | -70.413 | 0 | -2.165 | -72.578 |
| Ned- og afskrivninger 31. december 2019 | <u>-369.460</u> | <u>0</u> | <u>-2.165</u> | <u>-371.625</u> |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019 | <u>603.285</u> | <u>1.683</u> | <u>8.945</u> | <u>613.913</u> |

Immaterielle aktiver består af igangværende- og færdigudvikling af Rejsekortsystemet og tilknyttede faciliteter. Omkostningerne sammensætter sig i al væsentlighed af ydelser udført af eksterne konsulenter herunder hovedleverandøren East-West Denmark ApS samt interne omkostninger i form af direkte lønninger.

Fusionen af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, som skete regnskabsmæssigt den 1. januar 2019, er sket via overtagelsesmetoden. I den forbindelse er der tilgang på software i 2019. Aktivet afskrives til udgangen af 2023.

Den regnskabsmæssige værdi udgør pr. 31. december 2019 i alt 614 mio. kr. Rejsekortsystemet forventes fortsat videreudviklet i de kommende år med tilføjelse af nye faciliteter. Afskrivningsperiode, brugstid og restværdi er revurderet pr. 31. december 2019. Revurderingen har haft effekt på afskrivningerne på 4 mio. kr. i øgede afskrivninger.

Det vurderes, at genindvindingsværdien i form af nytteværdien overstiger den regnskabsmæssige værdi. Nytteværdien er opgjort på baggrund af forventede nettopengestrømme på basis af budgetter for årene 2019-2028, som er godkendt af ledelsen.

NOTE 8 – MATERIELLE AKTIVER

| T.KR. | INVENTAR & IT-UDSTYR | INDRETNING AF LEJEDE LOKALER | I ALT |
|--|-------------------------|------------------------------------|---------------|
| Kostpris 1. januar 2019 | 1.899 | 1.403 | 3.302 |
| Tilgang | 67 | 0 | 67 |
| Afgang | -87 | 0 | -87 |
| Kostpris 31. december 2019 | <u>1.879</u> | <u>1.403</u> | <u>3.282</u> |
| Ned- og afskrivninger 1. januar 2019 | -1.579 | -782 | -2.361 |
| Afskrivninger | -154 | -163 | -317 |
| Afskrivninger, afhændede aktiver | 87 | 0 | 87 |
| Ned- og afskrivninger 31. december 2019 | <u>-1.646</u> | <u>-945</u> | <u>-2.591</u> |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019 | <u>233</u> | <u>458</u> | <u>691</u> |

Afskrivningsperiode, brugstid og restværdi er revurderet pr. 31. december 2019. Revurderingen har ikke haft nogen regnskabsmæssig effekt.

NOTE 9 – UDSKUDT SKATTEAKTIV

Udskudt skat omfatter fremførbare skattemæssige underskud fra tidligere år samt forskelsværdier for langfristede immaterielle og materielle aktiver.

Pr. 31. december 2019 udgør det samlede udskudte skatteaktiv netto 156.868 t.kr., hvoraf 134.643 t.kr. ikke er indregnet.

Det forventes, at 0 mio. kr. af den udskudte skat indregnet pr. 31. december 2019 realiseres som aktuel skat i 2020.

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|--|---------------|---------------|
| Udskudt skat 1. januar 2019 | 22.225 | 29.530 |
| Modtaget refusion fra skatte kreditordning | -5.499 | -5.500 |
| Årets regulering af udskudt skat | 5.499 | -1.805 |
| Udskudt skat 31. december 2019 | <u>22.225</u> | <u>22.225</u> |
| Udskudt skat vedrører | | |
| Fremførbare underskud | 22.225 | 22.225 |
| Udskudt skat 31. december 2019 | <u>22.225</u> | <u>22.225</u> |

NOTE 10 – FORUDBETALTE OMKOSTNINGER

Forudbetalte omkostninger udgør 2.730 t.kr. (2018: 6.434 t.kr.) og består af forudbetalte omkostninger primært for kort- og vareleverancer samt licenser.

NOTE 11 - AKTIEKAPITAL

Aktiekapitalen består af 1.219.604 aktier a nominelt 100 kr. Ingen aktier er tillagt særlige rettigheder. De seneste 5 års ændringer af aktiekapitalen specificeres således:

| T.KR. | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Saldo 1. januar | 114.219 | 114.219 | 114.219 | 114.219 | 110.511 |
| Kapitalforhøjelse | 7.742 | 0 | 0 | 0 | 3.708 |
| | <u>121.961</u> | <u>114.219</u> | <u>114.219</u> | <u>114.219</u> | <u>114.219</u> |

NOTE 12 – ANSVARLIG LÅNEKAPITAL

Selskabets ejere har tilført selskabet 386 mio. kr. i ansvarlig lånekapital. I henhold til udarbejdelse af langtidsprognose forventes den ansvarlige lånekapital at være tilbagebetalt ved udgangen af 2025. Bestyrelsen træffer beslutning om tilbagebetaling af lån, under hensyntagen til at selskabet altid skal have nødvendig likviditet til den daglige drift. Betaling af renter og afdrag for 2019 udgør samlet 75 mio. kr. (i 2018: 46 mio. kr.). Ansvarlig lånekapital udgør 386 mio. kr. i 2019.

Anden langfristet gæld består af feriepenge.

NOTE 13 – ANDEN GÆLD

Anden gæld, der udgør 8.165 t.kr. i 2019 (2018: 7.791 t.kr.), omfatter primært skyldig feriepengeforpligtelse og gæld til offentlige myndigheder. Den del af anden gæld, som forfalder efter mere end 1 år, er præsenteret som en langfristet gældsforpligtelse.

NOTE 14 – EVENTUALPOSTER M.V.

Rejsekort & Rejseplan A/S har, som en del af en normal forhandlingsaktivitet, løbende forhandlinger med hovedleverandøren om leverancer og forpligtelser. Udfaldet af disse forhandlinger forventes ikke at påvirke Rejsekort & Rejseplan A/S væsentligt, og er dermed ikke indarbejdet i årsrapporten.

Skyldig rejseforpligtelse over for kunder (modtagne forudbetalinger)

Skyldig rejseforpligtelse over for kunder består af indbetalte og endnu ikke anvendte beløb på Rejsekort. Betalinger fra kunder sker direkte til de tilsluttede trafikvirksomheder, der ligeledes foretager tilbagebetaling til kunder efter disses eventuelle anmodning herom. I henhold til kortbestemmelserne for Rejsekort, er det Rejsekort & Rejseplan A/S, som hæfter overfor kunderne for sådanne forudbetalinger. Rejsekort & Rejseplan A/S har i 2012 indgået en indløsningsaftale med de til Rejsekort tilsluttede trafikvirksomheder. Aftalen indebærer, at trafikvirksomhederne indestår for eventuelle tilbagebetalinger til kunder af sådanne forudbetalinger. Den skyldige rejseforpligtelse (forudbetalinger) andrager 463 mio. kr. pr. 31. december 2019 (31. december 2018: 416 mio. kr. pr.).

NOTE 15 – PANTSÆTNINGER OG SIKKERHEDSSTILLELSER

Selskabet har ikke stillet pant til sikkerhed for gæld eller foretaget kaution og sikkerhedsstillelse over for tredjemand.

NOTE 16 - KONTRAKTFORPLIGTELSE

Selskabet indgik den 30. juni 2005 endelig kontrakt med leverandørkonsortiet East-West Denmark ApS vedrørende udvikling/levering og drift af Rejsekortsystemet. Rejsekort & Rejseplan A/S' kontraktlige forpligtelse udgør 644 mio. kr. 31. december 2019. Den samlede omkostning til drift, vedligeholdelse og anlægsinvesteringer udgør 202 mio. kr. for 2019.

Leverandørkonsortiet har, med henvisning til Corona-epidemien, meddelt, at kontraktens bestemmelser om force majeure gøres gældende. Selskabet er ikke enig heri. Dette skridt påvirker ikke selskabets vurdering af dets forretningssituation, jf. note 21.

Selskabet har indgået lejeaftaler vedrørende leje af lokaler med længere og kortere varighed. Domicil kan tidligst opsiges til fraflytning 1. maj 2023, og øvrigt lejemål kan opsiges med 1-6 måneders varsel. Den samlede forpligtelse vedrørende leje af lokaler udgør 6 mio. kr.

Øvrige kontraktforpligtelser udgør samlet 6 mio. kr.

NOTE 17 – TRANSAKTIONER MED NÆRTSTÅENDE PARTER

Rejsekort & Rejseplan A/S har haft transaktioner med følgende nærtstående parter:

DSB
Trafikselskabet Movia
Metroselskabet I/S
Midttrafik
Sydtrafik
Nordjyllands Trafikselskab
Fynbus
Bus & Tog

Rejsekort & Rejseplan A/S har i 2019 indkøbt udstyr, kort samt drift og vedligeholdelse af Rejsekortsystemet og Rejseplanen, som er videresolgt til ovennævnte parter.

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|--|---------|---------|
| Abonnement og tilslutningsbidrag fra ejere | 363.889 | 337.943 |
| Salg af ydelser til ejere | 85.429 | 62.383 |
| Salg af varer til ejere | 59.423 | 64.854 |
| Salg af administrationsydelser til Bus & Tog | 31.320 | 3.685 |
| Salg af varer til Banedanmark | 28 | 434 |
| Renteomkostninger til ejere | 4.386 | 4.737 |
| Tilgodehavender hos ejere | 68.017 | 11.372 |
| Gæld til ejere | 68.499 | 80.313 |
| Ansvarligt lån til ejere | 386.401 | 456.959 |

Ejerforhold

Følgende kapitalejere er noteret i selskabets ejerbog som ejende minimum 5% af stemmerne eller minimum 5% af aktiekapitalen:

DSB, Taastrup
Trafikselskabet Movia, København
Trafikselskabet Midttrafik, Højbjerg
Metroselskabet I/S, København

NOTE 18 - RESULTATDISPONERING

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| Forslag til resultat disponering | | |
| Overført til egenkapital reserve | 1.902 | 22.943 |
| Overført resultat | 18.654 | -28.363 |
| | <u>20.556</u> | <u>-5.420</u> |

NOTE 19 – PENGESTRØMSOPGØRELSE, REGULERINGER

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|---|---------------|---------------|
| Finansielle indtægter | -20 | -66 |
| Finansielle omkostninger | 5.022 | 5.217 |
| Afskrivninger på immaterielle og materielle aktiver | 72.895 | 73.944 |
| Ændring i udskudt skat | -5.499 | 1.805 |
| | <u>72.398</u> | <u>80.900</u> |

NOTE 20 – PENGESTRØMSOPGØRELSE, ÆNDRING I DRIFTSKAPITAL

| T.KR. | 2019 | 2018 |
|-------------------------------------|----------------|---------------|
| Ændring i tilgodehavende | -49.554 | 27.888 |
| Ændring i varebeholdninger | 10.182 | -9.034 |
| Ændring i kortfristet gæld i øvrigt | 4.767 | 35.314 |
| | <u>-34.605</u> | <u>54.168</u> |

NOTE 21 – BEGIVENHEDER EFTER REGNSKABSÅRETS AFSLUTNING

Der er efter regnskabsperiodens afslutning ikke truffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2019.

Corona-virussen har ikke haft væsentlig indflydelse på virksomhedens forretningssituation. Men situationen og effekten på omverdenen følges tæt, herunder effekten for virksomhedens interessenter i form af leverandører, kunder, medarbejdere m.v.

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 for Rejsekort & Rejseplan A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019.

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

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 31. marts 2020

Direktion:

Claus Rehfeld Moshøj
Administrerende direktør

Bestyrelse:

Lilian Mogensen
Formand

Jan Sigurdur Christensen
Næstformand

Carsten Hyldborg Jensen

Mikkel Sune Smith

Henrik Plougmann Olsen

Lars Berg

Dorthe Nøhr Pedersen

Mette Rosholm

Camilla Struckmann

Jens Erik Sørensen

Eskil Toft Thuesen

Aske Mastrup Wieth-Knudsen

Thomas Eybye Øster

Jörg van den Berk

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

Til kapitalejerne i Rejsekort & Rejseplan A/S

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Rejsekort & Rejseplan A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Vi er uafhængige af selskabet i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. 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.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere selskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere selskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan

forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- ▶ Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandling som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- ▶ Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af selskabets interne kontrol.
- ▶ Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- ▶ Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusion er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at selskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- ▶ Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

PÅTEGNINGER

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

København, den 31. marts 2020

ERNST & YOUNG

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Mogens Andreasen
Statsaut. revisor
mne28603

Morten Weinreich Larsen
Statsaut. revisor
mne42791



SAMFUNDSANSVAR

Rejsekort & Rejseplan A/S har en samfundsgavnlig forretningsmodel: At binde alle landsdele og trafikvirksomheder sammen med både rejseplanlægger, booking, billettering og betaling på tværs af både private og offentlige aktører. Dermed er det nemmere for brugerne at tilvælge den kollektive transport til gavn for klima og miljø og dermed for samfundet. Rejsekort & Rejseplan A/S' væsentligste samfundsmæssige påvirkning sker gennem Rejsekortsystemet og Rejseplanen, der leveres, udvikles og vedligeholdes for hele landet.

Der opstår løbende nye muligheder og udfordringer omkring Rejsekort og Rejseplanen. Der er identificeret følgende CSR-relaterede risici:

- Rejsekort & Rejseplan A/S er en kritisk infrastruktur for den kollektive trafik. Nedbrud eller lav driftsstabilitet i Rejsekort- eller Rejseplanregi, som følge af for eksempel systemnedbrud, databrud eller lignende, medfører en risiko for hele den kollektive trafik til gene for brugere og trafikvirksomheder.
- Rejsekortsystemet rummer personhenførbare data på alle personligt registrerede brugere. Det medfører en risiko for forkert håndtering af data, hvilket vil kunne påvirke brugernes tillid til Rejsekortsystemet negativt.
- Rejsekort & Rejseplan A/S er en vidensinstitution, og medarbejderne er i høj grad fundamentet for den succes, som Rejsekort & Rejseplan A/S har opnået. Det er derfor en CSR-relateret risiko ikke at kunne rekruttere og fastholde de rette kompetencer.
- Som indkøber og leverandør af både Rejsekort- og Rejseplansystemerne vil der være en risiko forbundet med korrruption, leverandørstyring og arbejdsmiljø, der skal håndteres proaktivt.

Håndteringen af disse risici er beskrevet i selskabets CSR-politik og bagvedliggende politikker.

På baggrund af risiciene har Rejsekort & Rejseplan A/S i 2019 arbejdet med følgende CSR-relaterede områder:

- Menneskerettigheder: *It- og datasikkerhed og Brugervenlighed og tilgængelighed for hele samfundet*
- Sociale forhold og medarbejderforhold: *Tiltrækning og fastholdelse af kvalificerede medarbejdere og ledere*
- Antikorrruption og bestikkelse: *Rejsekort & Rejseplan A/S som Professionel og ansvarlig leverandør til trafikvirksomhederne*

På nuværende tidspunkt arbejder selskabet ikke formaliseret med CSR-relaterede KPI'er, hvorfor KPI'er ikke behandles i denne årsrapport.

Menneskerettigheder

Politik på området

Rejsekort & Rejseplan A/S' væsentligste bidrag til beskyttelse af menneskerettigheder er at beskytte og håndtere Rejsekortbrugernes persondata korrekt.

Med afsæt i Rejsekort & Rejseplan A/S' politik for behandling af persondata arbejder selskabet løbende på at sikre og styrke overholdelsen af gældende lovgivning om beskyttelse af persondata samt sikre, at brugeres og medarbejderes personoplysninger behandles under legitime, saglige og proportionale forhold.

Yderligere er det en del af Rejsekort & Rejseplan A/S' politik for samfundsansvar at understøtte og sikre alle brugeres adgang til den kollektive trafik i form af nogle systemer, som er så brugervenlige og tilgængelige som muligt for så mange mennesker som muligt.

Der er fokus på at sikre grundlæggende principper for lige arbejdsforhold om ikke-diskrimination og sikring af løn og arbejdstagerrettigheder. I selskabets personalehåndbog lægges der vægt på, at der i forbindelse med rekruttering sikres ligeværdige arbejdsvilkår, samt at lønvilkår fastsættes uafhængigt af køn, religion, alder, seksuel orientering, politisk observans og etnisk oprindelse.

It- og datasikkerhed - Konkrete indsatser og resultater i 2019

I 2019 har selskabet især arbejdet med at styrke dokumentationen for overholdelse af GDPR, herunder:

- risikovurderinger og konsekvensanalyser målrettet GDPR
- en samlet informationssikkerhedspolitik
- ajourføring af fortegnelser
- privatlivs- og cookiepolitik
- compliancemanualer
- procedurer mv.

Rejsekort & Rejseplan A/S har også arbejdet med at målrette tilsynsarbejdet ud fra en risikobaseret tilgang ved at foretage en intern risikovurdering af selskabets databehandlere.

Det er vigtigt, at:

- Rejsekort & Rejseplan A/S orienteres løbende af trafikvirksomhederne om deres efterlevelse af persondataforordningen og foretagne opfølgninger hos underdatabehandlere. Dette er nødvendigt, for at Rejsekort & Rejseplan A/S kan tilrettelægge målrettet tilsyn hos underdatabehandlere.
- trafikvirksomhederne indleverer systemmæssige revisorerklæringer til Rejsekort & Rejseplan A/S, for at selskabet kan foretage en risikovurdering af selskabets databehandlere.

Selskabet modtog den 16. april 2019 et påbud fra Datatilsynet omkring berigtigelse af rejsedata i de tilfælde, hvor brugernes rejsedata ikke registreres korrekt på grund af fejl på udstyret. Selskabet har på den foranledning udarbejdet en handlingsplan, der er under implementering. Datatilsynet har stillet sig tilfreds med handlingsplanen, og Rejsekort & Rejseplan A/S skal i marts 2020 afrapportere til Datatilsynet, hvordan implementeringen er forløbet.

Rejsekort & Rejseplan A/S har herudover haft 3 hændelser om brud på persondatasikkerheden (indberettet til Datatilsynet). Særligt alvorligt var sikkerhedsbrud om skolers uberettigede indlæsning af elevdata i Skole- og Ungdomskortsystemet. Fejlen er rettet.

Alle medarbejdere har desuden gennemgået et e-læringskursus om databeskyttelsesreglerne, som vil blive gentaget løbende.

Brugervenlighed og tilgængelighed - Konkrete indsatser og resultater i 2019

Rejsekort & Rejseplan A/S varetager en offentlig interesse ved at understøtte og sikre alle danskeres adgang til den kollektive trafik, hvorfor det er afgørende, at selskabet sikrer, at både betalingssystemet og rejseplanlæggeren er brugervenlige og tilgængelige for så mange mennesker som muligt.

Selskabet sikrer igennem sine systemer, at brugerne modtager så præcis realtidsinformation som muligt. En af barriererne for brugen af kollektiv trafik er usikkerhed om, hvorvidt køreplanen overholdes. Her leverer Rejsekort & Rejseplan A/S trafikinformation til både Rejseplanen og til trafikvirksomhederne afgang- og informationstavler, så den barriere kan reduceres ved at skabe tryghed hos brugerne af den kollektive trafik.

I 2019 er der lanceret en ny hjemmeside for rejsekort.dk. Den nye hjemmeside byder på en ny struktur, som understøtter, at mange Rejsekortbrugere bruger rejsekort.dk på farten i bussen eller toget. Af den grund er rejsekort.dk lavet i responsivt design, så hjemmesiden kan bruges dels på pc og dels på tablets og smartphones.

Yderligere er der i efteråret 2019 på Rejseplanen tilføjet fire nye mobilitetsformer, som gør det nemmere for brugerne at få et samlet overblik over supplerende muligheder for en given rejse med afsæt i den kollektive trafik. De nyligt tilføjede mobilitetsformer er indenrigsfly, bycykler, bybiler og samkørsel.

Sociale forhold og medarbejderforhold

Politik på området

Det er Rejsekort & Rejseplan A/S' ambition at være en attraktiv arbejdsplads med engagerede medarbejdere, der er stolte af det bidrag, som Rejsekort & Rejseplan A/S yder til samfundet. Rejsekort & Rejseplan A/S' politik for samfundsansvar beskriver vores mål om at være en attraktiv arbejdsplads, der kan tiltrække og fastholde kvalificerede medarbejdere og ledere.

Tiltrækning og fastholdelse af kvalificerede medarbejdere - Konkrete indsatser og resultater i 2019

Det første halvår af 2019 har været præget af fusionen mellem Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, der blev gennemført den 1. juli 2019. Derfor er der fortsat arbejdet med medarbejderinddragelse, kommunikation og forandringsledelse.

Det udmønter sig blandt andet i udarbejdelsen af en ny governance, som favner og beskriver den måde, hvorpå Rejsekort & Rejseplan A/S for fremtiden skal samarbejde med trafikvirksomheder og leverandører.

Derudover er der gennemført organisationsændringer, hvor medarbejdere fra de to selskaber er blevet knyttet tættere sammen i fagenheder, der skal sikre synergi og samarbejde på tværs i det nye fælles selskab.

For at imødegå de udfordringer og usikkerheder, der naturligt følger i en fusionsproces, er der gennemført flere initiativer.

Der er igangsat en lederuddannelse for alle top- og mellemledere, der skal sikre fokus på personaleledelse som en faglig disciplin. Uddannelsen ruste også lederne til at være retningsættende for medarbejderne i den løbende forandringsproces. Lederuddannelsen løber i 2019 og 2020.

I sommeren 2019 gennemførte Rejekort & Rejseplan A/S en arbejdspladsvurdering (APV). APV'en viste, at der generelt ikke er store udfordringer med det fysiske arbejdsmiljø, men at medarbejderne forståeligt nok var påvirkede af fusionsprocessen.

Anti-korruption og bestikkelse

Politik på området

Ifølge selskabets CSR-politik ønsker Rejekort & Rejseplan A/S at agere som en ansvarlig og professionel leverandør og samarbejdspartner.

Professionel og ansvarlig leverandør - Konkrete indsatser og resultater i 2019

De aktuelle retningslinjer for modtagelse af gaver og deltagelse i leverandørarrangementer er præciseret i personalehåndbogen. Desuden er retningslinjerne blevet genopfrisket og yderligere konkretiseret for medarbejderne i sidste halvdel af 2019 for at sikre, at der ikke kan opstå tvivl om medarbejdernes saglighed og upartiskhed i forbindelse med løsningen af arbejdsopgaverne.

Selskabets whistleblowerordning er senest opdateret i 2018 og dækker alle alvorlige forhold, der vedrører Rejekort & Rejseplan A/S, som for eksempel økonomisk kriminalitet (bestikkelse, afpresning, underslæb, tyveri, mv.), fysisk vold, hærværk og andre overtrædelser af love og regler. Herudover kan der indberettes forhold, som har resulteret i væsentlig person-, ting- eller miljøskade. Der har ikke været behov for at opdatere ordningen i 2019, ligesom der heller ikke har været indberetninger i 2019.

Miljø og klima

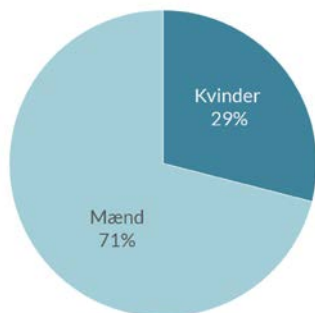
Politik på området

Rejekort & Rejseplan A/S omfattede med udgangen af 2019 78 medarbejdere, der hovedsageligt arbejder på kontor og har derfor som arbejdsplads ikke en væsentlig miljøpåvirkning. Ledelsen har som følge deraf vurderet, at selskabets påvirkning af klima og miljø ikke indebærer større risici, der i CSR-regi bør have særlig opmærksomhed og har derfor valgt ikke at have en politik på området.

Det underrepræsenterede køn

Ifølge Årsregnskabslovens §99b er store virksomheder forpligtede til at opstille måltal for det underrepræsenterede køn i det øverste ledelsesorgan.

Kønsmæssig sammensætning i bestyrelsen i
Rejsekort & Rejseplan A/S 2019 pr. 31. dec. 2019



I januar 2018 besluttede bestyrelsen at arbejde for en målsætning for det underrepræsenterede køn i bestyrelsen på 40 pct. i 2020. Målsætningen skal søges opfyldt via dialog om kompetencer og via sammensætningen af bestyrelsen, og det er henstillet til trafikvirksomhederne at sikre en afbalanceret repræsentation i bestyrelsen.

Dog er medlemmerne i bestyrelsen valgt ind i bestyrelsen qua deres stillinger i selskabets ejervirksomheder samt Transport- og Boligministeriet. Kønsfordelingen i bestyrelsen er således afhængig af, og afspejler, kønsfordelingen på de pågældende stillinger i ejerselskaberne. Når det ikke har været muligt at opnå måltallet, skyldes det, at der ikke har været udskiftninger på de pågældende stillinger i ejerselskaberne og dermed en ændring af kønssammensætningen dér.

Det underrepræsenterede køn i den øverste ledelse

Ved udgangen af 2019 bestod bestyrelsen i Rejsekort & Rejseplan A/S af 14 bestyrelsesmedlemmer, idet bestyrelsen i forbindelse med fusionen til Rejsekort & Rejseplan A/S blev udvidet fra 13 til 14 medlemmer. Der var ved udgangen af 2019 fire bestyrelsesmedlemmer af det underrepræsenterede køn.

I årets løb blev 2 bestyrelsesmedlemmer udskiftet; formanden og et menigt bestyrelsesmedlem. Formandens tiltræden ændrede på andelen af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen, som derved steg fra ca. 23 pct. i 2018 til ca. 29 pct. i 2019. Det kunne, trods stigningen i andelen af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen, konstateres, at sammensætningen ved udgangen af 2019 endnu ikke levede op til målsætningen om 40 pct. af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen.

Af den årsag drøftede bestyrelsen i slutningen af året resultatet af indsatsen for at øge andelen af det underrepræsenterede køn. Der er enighed i bestyrelsen om fortsat at have fokus på, hvordan den kønsmæssige sammensætning kan ændres i forbindelse med indstilling af medlemmer til bestyrelsen.

Det underrepræsenterede køn på selskabets ledelsesniveauer

Ifølge selskabets politik for kønsfordeling ønsker Rejsekort & Rejseplan A/S at øge andelen af det underrepræsenterede køn på alle ledelsesniveauer.

Direktionen bestod ved udgangen af året af 1 kvinde og 3 mænd, mens den øvrige ledelse i selskabet bestod af 3 kvinder og 5 mænd.

På ledelsesniveauerne arbejdes der for at opnå en mere ligelig kønsfordeling, da det kan konstateres, at den nuværende sammensætning ikke er ligelig.

Konkrete indsatser og resultater

For at sikre, at udviklingen med det underrepræsenterede køn fortsat går i den rigtige retning i ledelsen, er der i 2019 fortsat stillet krav om, at de rekrutteringsvirksomheder, der anvendes af Rejsekort & Rejseplan A/S, skal identificere og præsentere egnede kandidater af begge køn. Herudover har ledelsen i 2019 bestræbt sig på, at ansættelsesudvalg altid er bredt sammensat ved rekruttering.

Herudover medvirker den igangsatte lederuddannelse til også at fremme ledertalenter blandt kvindelige mellemledere.

Blandt medarbejderne samlet var der ansat 25 kvinder ud af 80 medarbejdere ved udgangen af 2019. Også her har ledelsen i 2019 bestræbt sig på, at ansættelsesudvalget altid er bredt sammensat ved rekruttering.

Ifølge brancheforeningen IT-Branchen ligger landsgennemsnittet på 25,8 pct. for det underrepræsenterede køn i it-branchen. Dermed ligger Rejsekort & Rejseplan A/S væsentligt højere end branchens landsgennemsnit.

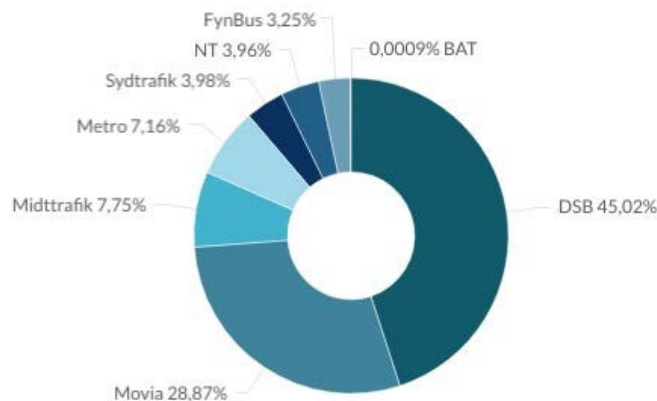
OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S



OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

EJERFORHOLD

Ejerforhold



Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S fusionerede den 1. juli 2019 under navnet Rejsekort & Rejseplan A/S med Rejsekort A/S som det fortsættende selskab. Selskabet ejes af trafikvirksomhederne i Danmark, fællesskab.

Med hjemmel i Lov om lov om ændring af trafikskaber og jernbanelovens §27 skal Rejsekort & Rejseplan A/S drive og udvikle et elektronisk Rejseplansystem for oplysning om rejsetider,

rejseplanlægning og priser m.v. samt et elektronisk Rejsekortsystem for billettering og betaling med videre.

Af loven fremgår det tillige, at Rejsekort & Rejseplan A/S har til formål at:

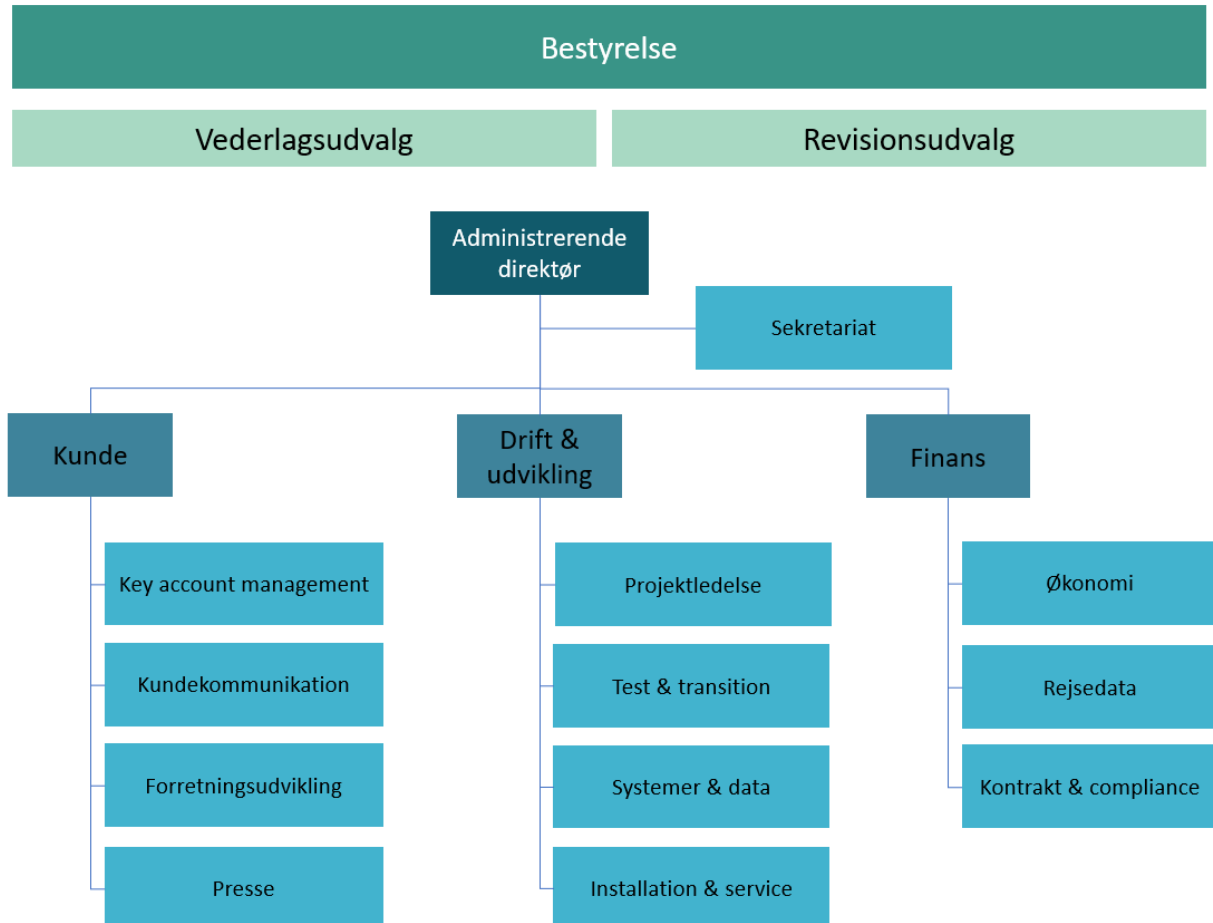
- samle Rejseplanen og Rejsekort i én mobiltjeneste,
- skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til virksomhedens tjenester,
- skabe bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter.

Fremdriften i efterlevelsen af ovenstående nedfældes i en forretningsplan, der opdateres årligt.

Bestyrelsen er Rejsekort & Rejseplan A/S' øverste ledelse og har blandt andet ansvaret for, at selskabet opfylder de formål, som loven angiver. Bestyrelsen udpeges af ejerne, foruden et bestyrelsesmedlem, der udpeges af transportministeren. Bestyrelsesformanden, som er ekstern, er udpeget af ejerne og transportministeren i fællesskab.

OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

ORGANISATION



OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

RISIKOPROFIL & RISIKOSTYRING

Rejsekort & Rejseplan A/S' primære indtægtskilde er abonnementsafgifter indbetalt af trafikvirksomhederne ud fra en model, der sikrer selskabet et årligt overskud. Der udarbejdes kvartalsregnskaber til bestyrelsen, som sammenholder den aktuelle økonomi med budget og prognose for året.

Rejsekort & Rejseplan A/S arbejder med risikostyring med udgangspunkt i blandt andet organisation, systemleverancer, vedligehold og drift, it- og datasikkerhed, svindel og misbrug samt efterlevelse af EU-databeskyttelsesregler. Risikostyringsprocessen bruges til løbende identifikation og kvantificering samt til systematisk håndtering og afrapportering af de risici, som selskabet er eksponeret for.

Selskabet har ansvaret for en kompleks infrastruktur, som trafikvirksomhederne er afhængige af for i stigende grad at sikre deres indtægter og levere trafikinformation på mange kanaler. Selskabet leverer derfor kritisk infrastruktur, som skal sikres et løbende vedligehold og fornyelse, så den meget høje driftsstabilitet kan fastholdes. Der foregår en kontinuerlig overvågning af infrastrukturen og backofficesystemerne. Fejl i overvågning og manglende investeringer kan øge fejlraten på systemet.

Rejsekort & Rejseplan A/S er ansvarlig for at sikre en korrekt afregning og administration af brugernes indestående på Rejsekort. Selskabet er ansvarligt for at sikre, at det til enhver tid gældende takstsæt er gjort tilgængeligt over for de brugervendte enheder, så den pris, som brugerne betaler, er korrekt. Det er trafikvirksomhederne, som er takstmyndighed.

Med vedtagelsen af lov L206 udstikkes nogle overordnede rammevilkår for selskabet. Det betyder at en del af selskabets virke nu er lovbundet, og der skal derfor sikres en efterlevelse af de rammer, som loven udstikker. Selskabet skal årligt levere en forretningsplan til Transport- og Boligministeriet. Forretningsplanen indeholder en status på de gennemførte aktiviteter inden for de seneste 12 måneder, en implementeringsplan for realisering af en samlet mobilitetstjeneste og selskabets efterlevelse af loven inden for tredjeparts adgang til selskabets tjenester, salg af billetter og status på tilsluttede virksomheder.

Derudover er der etableret en procedure for løbende risikovurdering af databehandling i forbindelse med nye kontrakter og udviklingsprojekter. Denne type risikovurderinger tager udgangspunkt i konsekvenserne for de personer, hvis persondata selskabet behandler ved for eksempel datatab, uberettiget adgang med videre.

Selskabet arbejder løbende med compliance i forhold til relevante retsområder såsom selskabsret, databeskyttelsesret, finansiell lovgivning med videre. Overvågning af kontroller og risikostyring sker i regi af Revisionsudvalget. Indsatsen følger Rejsekort & Rejseplan A/S' compliancemanual, som indeholder relevante retningslinjer og instrukser til trafikvirksomhederne. Compliance er omfattet af Rejsekort & Rejseplan A/S' risikostyringsproces.

Rejsekort & Rejseplan A/S foretager periodisk tilsyn med databehandlere i form af skriftlig høring eller fysiske kontrolbesøg hos udvalgte trafikvirksomheder, leverandører og underdatabehandlere, for eksempel Rejsekortproduktionssteder samt kontrol af fremsendte revisionserklæringer.

I april 2019 fik selskabet et påbud af Datatilsynet vedrørende berigtigelse af fejlregistrerede rejselokationer i forbindelse med busrejser. Rejsekort & Rejseplan A/S har udarbejdet en handlingsplan for efterlevelse af påbuddet og forventer idriftsættelse af de nye løsninger i marts 2020.

OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

Rejsekort & Rejseplan A/S arbejder fortsat på at styrke kvaliteten af risikostyringsprocessen i virksomheden.

OM REJSEKORT & REJSEPLAN A/S

SELSKABSOPLYSNINGER

Rejsekort & Rejseplan A/S

Automatikvej 1,

2860 Søborg

Telefon: 70 20 40 08

Hjemmeside: www.rejsekort.dk
www.rejseplanen.dk

E-mail: rkas@rejsekort.dk

CVR-nr.: 27 33 20 72

Stiftet: 18. august 2003

Hjemsted: Gladsaxe

Regnskabsår: 1. januar – 31. december

Bestyrelse

Lilian Mogensen (ekstern formand)

Jan Sigurdur Christensen (næstformand)

Lars Berg

Carsten Hyldborg Jensen

Jörg van den Berk

Henrik Plougmann Olsen

Dorthe Nøhr Pedersen

Mette Rosholm

Camilla Struckmann

Jens Erik Sørensen

Eskil Toft Thuesen

Aske Wieth-Knudsen

Thomas Eybye Øster

Mikkel Sune Smith

Revisionsudvalg

Mikael Heibroek Sørensen (ekstern formand)

Dorthe Nøhr Pedersen

Jan Sigurdur Christensen

Revisionsudvalget har som formål at forberede og effektivisere bestyrelsens arbejde og beslutninger i forhold til regnskabsaflæggelse og compliance. Revisionsudvalget har blandt andet til opgave at føre tilsyn med selskabets interne kontrol- og risikostyringssystem.

Vederlagsudvalg

Lilian Mogensen (ekstern formand)

Mette Rosholm

Camilla Struckmann

Vederlagsudvalget forbereder bestyrelsens arbejde med vederlag til Rejsekort & Rejseplan A/S' bestyrelse, bestyrelsesudvalg og direktion samt bonusordning.

Direktion

Administrerende direktør Claus Rehfeld Moshøj

Revision

EY

Godkendt Revisionspartnerselskab

Dirch Passers Allé 36

2000 Frederiksberg

API

Et API er en applikation, som sikrer, at andre systemer kan kommunikere sammen og udveksle data.

Brugere

Begrebet brugere relaterer her i årsrapporten til brugerne af produkterne Rejsekort og Rejseplanen.

Kommercielle produkter

Kommercielle produkter omfatter blandt andet DSB Orange billetter.

NPS

NPS står for Net Promoter Score og er et internationalt anerkendt pejlemærke for kundeloyalitet. I Rejsekort & Rejseplan A/S' tilfælde måler man, hvor sandsynligt det er, at brugerne af begge produkter vil anbefale disse til venner, bekendte og i deres netværk.

Generelt er en NPS-score mellem 0-50 god, mens en score over 50 er fremragende.

Pushnotifikationer

Notifikationer, som brugerne af Rejseplanen kan abonnere på til rejser, som de selv definerer på deres profil. Hvis der opstår forsinkelser, sporændringer eller andet, der påvirker brugernes sædvanlige rejser, får brugerne automatisk en besked på deres telefon om ændringen.

Realtidsdata

Realtidsdata er data, som opdateres løbende flere tusinde gange dagligt. Realtidsdata tæller forsinkelser, sporændringer, vejarbejde mv.

Trafikvirksomheder

Trafikvirksomhederne i Danmark ejer Rejsekort & Rejseplan A/S. Der er tale om følgende trafikvirksomheder:

- DSB
- Movia
- Metroselskabet
- FynBus
- NT
- BAT
- Midttrafik
- Sydtrafik



Tlf.: 96 34 73 00
aalborg@bdo.dk
www.bdo.dk

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab
Visionsvej 51
DK-9000 Aalborg
CVR-nr. 20 22 26 70

FLEXDANMARK
TANKEDRAGET 7, 9000 AALBORG
ÅRSRAPPORT
1. JANUAR - 31. DECEMBER 2019

Penneo dokumentnøgle: HCPCW-7LUSP-6X2V0-6MEQ0-KH7Y6-E6QIN

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | Side |
|---|-------|
| Virksomhedsoplysninger | |
| Virksomhedsoplysninger..... | 3 |
| Erklæringer | |
| Ledelsespåtegning..... | 4 |
| Den uafhængige revisors revisionspåtegning..... | 5-7 |
| Ledelsesberetning | |
| Ledelsesberetning..... | 8 |
| Årsregnskab 1. januar - 31. december | |
| Resultatopgørelse..... | 9 |
| Balance..... | 10-11 |
| Noter..... | 12-15 |
| Anvendt regnskabspraksis..... | 16-18 |

VIRKSOMHEDSOPLYSNINGER

| | |
|----------------------|---|
| Virksomheden | FlexDanmark Tankedraget 7 9000 Aalborg |
| | CVR-nr.: 34 41 14 25 Stiftet: 1. maj 2012 Hjemsted: Aalborg Regnskabsår: 1. januar - 31. december |
| Bestyrelse | Dorthe Nøhr Pedersen, formand Thomas Øster Jens Erik Sørensen Lars Berg Carsten Hyldborg Jensen |
| Direktion | Per Bo Christensen |
| Revision | BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab Visionsvej 51 9000 Aalborg |
| Pengeinstitut | Danske Bank Finanscenter Nordjylland, Prinsensgade 11 9000 Aalborg |

LEDELSESPÅTEGNING

Ledelsen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019 for FlexDanmark.

Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af virksomhedens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Aalborg, den 25. marts 2020

Direktion:

Per Bo Christensen

Bestyrelse:

Dorthe Nøhr Pedersen
Formand

Thomas Øster

Jens Erik Sørensen

Lars Berg

Carsten Hyldborg Jensen

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

Til ledelsen for FlexDanmark

REVISIONSPÅTEGNING PÅ ÅRSREGNSKABET

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for FlexDanmark for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019, der omfatter resultatopgørelse, balance, noter og anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af virksomhedens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af virksomheden i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere virksomhedens evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere virksomheden, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol.

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om virksomhedens evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at virksomheden ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med ledelsen om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

ERKLÆRING I HENHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG ØVRIG REGULERING

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aalborg, den 25. marts 2020

BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab
CVR-nr. 20 22 26 70

Peter Damsted Rasmussen
Statsautoriseret revisor
MNE-nr. mne40021

LEDELSESBERETNING

Væsentligste aktiviteter

Virksomhedens væsentligste aktiviteter er at eje, drive og udvikle it-systemer til behovstyret kollektiv trafik

Ledelsens beretning om foreningen FlexDanmarks virksomhed i 2019

I 2019 håndterede FlexDanmark kørsel for i alt 1.226.007.081 DKK, hvilket er en stigning på 2,6 % i forhold til 2018. Tendensen er dermed fortsat efter 2017. FlexDanmark håndterede kørsel for 1.132.634.533 DKK i 2017 og 1.195.076.027 DKK i 2018.

Antallet af enkeltture, som blev håndteret i FlexDanmarks systemer i 2019 er steget med 1,3 % til 6.040.425 enkeltture sammenlignet med sidste år. Det betyder, at den gennemsnitlige kørselsomkostning pr. enkelttur er steget med 1,3 % i 2019 sammenlignet med 2018. Antallet i 2017 var 5.976.469 enkeltture og i 2018 5.963.949 enkeltture.

Antallet af indgående opkald til FlexDanmarks Contact Center er for første gang faldet, med 1,9 % til 775.510 opkald, i alt knap 15.000 opkald færre.

FlexDanmarks medarbejderstab bestod ved årets udgang af 62 fastansatte og 51 afløsere i contact centeret.

Som det fremgår nedenfor, er FlexDanmark i en udviklingsproces med store systemomlægninger og opbygning af kompetencer, til at gennemføre omstillingen. 2019 har samtidig været det år, hvor FlexDanmark har leveret flest projekter og opgaver til ejerne samtidig med sikker driftsafvikling. Det betegner ledelsen som tilfredsstillende.

Økonomi og administration

I 2019 har FlexDanmark løbende tilpasset organisationen afstemt med betydningen af de systemomlægninger, FlexDanmark skal levere med Ny Optimerings Platform (NOP). NOP skal erstatte Planet-systemerne. Ledelsesorganisationen er blevet tilpasset, og FlexDanmark har eksekveret på organisationens behov for at rekruttere nødvendige kompetencer i udviklingsprocessen.

FlexDanmarks fokus på sikker drift af Planet har i processen været uforandret, så ejerkredsens krav om stabil drift, udvikling og forandring med fornyelse af systemplatform har kunnet igangsættes.

Året er afsluttet med et resultat på 0 DKK, som bogføres på over-/underdækningskontoen. Denne konto udgør ultimo 2019 0 DKK.

Udvikling

NOP er FlexDanmarks strategisk mest vigtige udviklingsprojekt. NOP bliver bestilt gennem 2 udbud, der står foran at blive bekendtgjort i Q1 2020. FlexDanmark har i 2019 afsluttet 5 projekter og 10 større opgaver. Projekterne og opgaver er leveret i afstemt kvalitet og i afstemt tid med ejerne. FlexDanmark har brugt godt 17.000 timer, hvoraf knap halvdelen er brugt til NOP.

Alle udviklingsaktiviteter mellem FlexDanmark og ejerkredsen fastlægges i fælles handlingsplaner, der evalueres månedligt og tilpasses kvartalsvist. Handlingsplan 2020 blev besluttet af bestyrelsen ultimo 2019.

Drift

IT-driften har i 2019 været stabil med en høj kvalitet hos FlexDanmark. Den daglige drift af systemerne varetages professionelt med overvågning og i døgnvagt. Den største udfordring har været driftsstabiliteten i de største vognkommunikationsløsninger, som FlexDanmarks drift er afhængig af. I 2019 havde 13 eksterne systemleverandører kritisk nedetid på i alt 112 timer. Systemleverandørerne skal i 2020 indgå aftale med FlexDanmark om hvilke krav, de skal overholde for at være godkendt systemleverandør. Kommunikationsløsning gennem udbud samt egen udviklet flådeovervågning og afregningskontrol forventes at være færdigt medio 2020.

Den kritiske nedetid på vognkommunikation har i perioder påvirket driften af bestillingsmodtagelse i FlexDanmarks contact center. Det har været nødvendigt at dedikere ressourcer fra bestillingsmodtagelse til trafikstyring i de perioder, hvor vognkommunikationen uvarslet helt eller delvist har været sat ud af drift.

Betydningsfulde begivenheder, indtruffet efter regnskabsårets afslutning

Der er ikke efter regnskabsårets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for virksomhedens finansielle stilling.

RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER

| | Note | 2019 kr. | 2018 kr. |
|---|------|-------------------|-------------------|
| NETTOOMSÆTNING | 1 | 79.144.926 | 76.457.856 |
| Vareforbrug | 2 | -20.317.809 | -18.690.619 |
| Salgs- og distributionsomkostninger | 3 | -1.060.511 | -1.277.784 |
| Ejendomsomkostninger | 4 | -4.099.214 | -3.534.528 |
| Udviklingsomkostninger | 5 | -14.653.546 | -13.295.857 |
| Administrationsomkostninger | 6 | -4.590.915 | -5.623.330 |
| BRUTTOFORTJENESTE | | 34.422.931 | 34.035.738 |
| Personaleomkostninger | 7 | -32.648.469 | -32.354.250 |
| Af- og nedskrivninger | 8 | -1.730.363 | -1.802.593 |
| DRIFTSRESULTAT | | 44.099 | -121.105 |
| Andre finansielle omkostninger | 9 | -44.099 | -56.350 |
| ÅRETS RESULTAT | | 0 | -177.455 |
| FORSLAG TIL RESULTATDISPONERING | | | |
| Henlæggelser til over-/underdækningskonto | | 0 | -177.455 |
| I ALT | | 0 | -177.455 |

BALANCE 31. DECEMBER

| AKTIVER | Note | 2019 kr. | 2018 kr. |
|---|-----------|-------------------|-------------------|
| Forudbetalinger vedr. immaterielle anlægsaktiver..... | | 148.500 | 0 |
| Immaterielle anlægsaktiver..... | 10 | 148.500 | 0 |
| Andre anlæg, driftsmateriel og inventar..... | | 1.566.007 | 3.296.370 |
| Materielle anlægsaktiver..... | 11 | 1.566.007 | 3.296.370 |
| Lejededpositum og andre tilgodehavender..... | | 1.461.688 | 1.461.688 |
| Finansielle anlægsaktiver..... | 12 | 1.461.688 | 1.461.688 |
| ANLÆGSAKTIVER..... | | 3.176.195 | 4.758.058 |
| Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser..... | | 6.164.986 | 3.669.126 |
| Andre tilgodehavender..... | 13 | 6.025.456 | 4.781.989 |
| Periodeafgrænsningsposter..... | | 4.254.039 | 4.137.396 |
| Tilgodehavender..... | | 16.444.481 | 12.588.511 |
| Likvider..... | | 4.880.257 | 14.072.332 |
| OMSÆTNINGSAKTIVER..... | | 21.324.738 | 26.660.843 |
| AKTIVER..... | | 24.500.933 | 31.418.901 |

BALANCE 31. DECEMBER

| PASSIVER | Note | 2019 kr. | 2018 kr. |
|---|-----------|-------------------|-------------------|
| EGENKAPITAL | | 0 | 0 |
| Anden gæld..... | | 1.403.184 | 0 |
| Langfristede gældsforpligtelser | 14 | 1.403.184 | 0 |
| Gæld til pengeinstitutter..... | 15 | 75.743 | 75.283 |
| Modtagne forudbetalinger fra kunder..... | | 11.483.197 | 20.120.757 |
| Leverandører af varer og tjenesteydelser..... | | 3.026.199 | 1.882.332 |
| Anden gæld..... | 16 | 8.512.610 | 9.340.529 |
| Kortfristede gældsforpligtelser | | 23.097.749 | 31.418.901 |
| GÆLDSFORPLIGTELSE R..... | | 24.500.933 | 31.418.901 |
| PASSIVER | | 24.500.933 | 31.418.901 |
| Eventualposter mv. | 17 | | |
| Pantsætninger og sikkerhedsstillelser | 18 | | |
| Nærtstående parter | 19 | | |

NOTER

| | 2019 kr. | 2018 kr. | Note |
|---|-------------------|-------------------|----------|
| Nettoomsætning | | | 1 |
| Omsætning drift..... | 22.977.173 | 20.625.731 | |
| Omsætning udvikling..... | 15.051.833 | 17.118.037 | |
| Omsætning CC..... | 24.678.760 | 24.053.075 | |
| Licensleje..... | 13.501.128 | 12.692.401 | |
| It ydelser..... | 1.051.464 | 1.029.837 | |
| Anden omsætning udover budget..... | 1.574.008 | 476.470 | |
| Callcenter timer udenfor budget..... | 310.560 | 462.305 | |
| | 79.144.926 | 76.457.856 | |
| Vareforbrug | | | 2 |
| Abonnementer, serviceaftaler og licensleje..... | 18.005.538 | 17.024.794 | |
| Serverrumstelefoner og -internet..... | 1.065.072 | 1.114.693 | |
| Øvrige IT-anskaffelser..... | 332.413 | 470.358 | |
| Konsulentbistand..... | 914.786 | 80.774 | |
| | 20.317.809 | 18.690.619 | |
| Salgs- og distributionsomkostninger | | | 3 |
| Forplejning - møder..... | 16.321 | 31.182 | |
| Kurser, uddannelse og konferencer..... | 806.817 | 805.355 | |
| Rejseomkostninger..... | 122.958 | 118.369 | |
| Rekruttering og stillingsopslag..... | 110.253 | 320.893 | |
| Repræsentation, gaver og blomster..... | 4.162 | 1.985 | |
| | 1.060.511 | 1.277.784 | |
| Ejendomsomkostninger | | | 4 |
| Husleje..... | 2.860.742 | 2.797.553 | |
| Tyverialarm og nødstrøm..... | 30.478 | 13.945 | |
| Varme, el, vand og fællesudgifter..... | 857.463 | 376.501 | |
| Rengøring..... | 350.531 | 346.529 | |
| | 4.099.214 | 3.534.528 | |
| Udviklingsomkostninger | | | 5 |
| Udviklingsomk. - It..... | 65.565 | 152.611 | |
| Udviklingsomk. - øvrige..... | 139.129 | 307.350 | |
| Udviklingsomk. - konsulentbistand..... | 5.403.090 | 5.379.489 | |
| Udviklingsomk. - egenudvikling..... | 9.045.762 | 7.456.407 | |
| | 14.653.546 | 13.295.857 | |

NOTER

| | 2019 kr. | 2018 kr. | Note |
|---|-------------------|-------------------|----------|
| Administrationsomkostninger | | | 6 |
| Service kopimaskine, printere m.v..... | 10.230 | 41.542 | |
| Telefon og internet..... | 204.899 | 216.450 | |
| Revision og regnskabsmæssig assistance..... | 72.375 | 23.376 | |
| Konsulentbistand..... | 849.869 | 2.250.662 | |
| Forsikringer..... | 116.788 | 99.758 | |
| Kontingenter..... | 38.648 | 30.730 | |
| Bankgebyrer..... | 8.965 | 10.099 | |
| Øvrige sekr.-anskaffelser..... | 76.002 | 85.450 | |
| Inventar..... | 40.046 | 10.038 | |
| Personaleomkostninger..... | 425.017 | 279.930 | |
| Lønsumsafgift..... | 2.647.939 | 2.466.223 | |
| Skattefrie godtgørelser..... | 100.137 | 109.072 | |
| | 4.590.915 | 5.623.330 | |
| Personaleomkostninger | | | 7 |
| Antal personer beskæftiget i gennemsnit: 82 (2018: 78) | | | |
| Løn og gager..... | 42.357.173 | 39.334.472 | |
| Løn og gager, i øvrigt..... | -152.270 | 1.041.000 | |
| Lønrefusioner..... | -772.276 | -827.774 | |
| Løn og gager..... | 41.432.627 | 39.547.698 | |
| ATP..... | 187.391 | 176.473 | |
| Pensioner..... | 187.391 | 176.473 | |
| AER, FIB, barsel mv..... | 74.213 | 86.486 | |
| Andre omkostninger til social sikring..... | 74.213 | 86.486 | |
| Forbrug projekter..... | -9.045.762 | -7.456.407 | |
| Overførte lønninger..... | -9.045.762 | -7.456.407 | |
| | 32.648.469 | 32.354.250 | |
| Af- og nedskrivninger | | | 8 |
| Andre anlæg, driftsmateriel og inventar..... | 1.730.363 | 1.802.593 | |
| | 1.730.363 | 1.802.593 | |
| Andre finansielle omkostninger | | | 9 |
| Pengeinstitut..... | 44.099 | 56.350 | |
| | 44.099 | 56.350 | |

NOTER

| | | Note |
|---|---|------------------|
| Immaterielle anlægsaktiver | | 10 |
| | Forudbetalinger vedr. immaterielle anlægsaktiver | |
| Tilgang | 148.500 | |
| Kostpris 31. december 2019..... | 148.500 | |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019..... | 148.500 | |
| Materielle anlægsaktiver | | 11 |
| | Andre anlæg, driftsmateriel og inventar | |
| Kostpris 1. januar 2019..... | 9.316.182 | |
| Kostpris 31. december 2019..... | 9.316.182 | |
| Af- og nedskrivninger 1. januar 2019..... | 6.019.812 | |
| Årets afskrivninger | 1.730.363 | |
| Af- og nedskrivninger 31. december 2019..... | 7.750.175 | |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019..... | 1.566.007 | |
| Finansielle anlægsaktiver | | 12 |
| | Lejededpositum og andre tilgodehavender | |
| Kostpris 1. januar 2019..... | 1.461.688 | |
| Kostpris 31. december 2019..... | 1.461.688 | |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019..... | 1.461.688 | |
| Andre tilgodehavender | | 13 |
| Tilgodehavende feriepengeforpligtelse..... | 5.798.619 | 4.655.228 |
| Øvrige tilgodehavender..... | 226.837 | 126.761 |
| | 6.025.456 | 4.781.989 |

Tilgodehavende feriepengeforpligtelse forventes ikke at forfalde til betaling inden for 1 år.

NOTER

| | | | | | | Note |
|---|--------------------------|--------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------|
| Langfristede gældsforpligtelser | | | | | | 14 |
| | 31/12 2019 gæld i alt | Afdrag næste år | Restgæld efter 5 år | 31/12 2018 gæld i alt | Kortfristet del primo | |
| Anden gæld..... | 1.403.184 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 1.403.184 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Anden gæld vedrører feriepengeforpligtelse for indefrysningsperioden. | | | | | | |
| Gæld til pengeinstitutter | | | | | | 15 |
| Kreditkort..... | | | | 75.743 | 75.283 | |
| | | | | 75.743 | 75.283 | |
| Anden gæld | | | | | | 16 |
| Diverse omkostningskreditorer..... | | | | 1.620.084 | 1.892.167 | |
| ATP og sociale omkostninger..... | | | | 334.249 | 260.538 | |
| Feriepengeforpligtelse..... | | | | 4.046.858 | 4.409.825 | |
| Beskattede feriepenge..... | | | | 348.578 | 245.403 | |
| Skyldig lønsumsafgift..... | | | | 648.620 | 628.634 | |
| Mellemregninger..... | | | | 0 | 650 | |
| Moms..... | | | | 1.514.221 | 1.903.312 | |
| | | | | 8.512.610 | 9.340.529 | |
| Eventualposter mv. | | | | | | 17 |
| Eventualforpligtelser | | | | | | |
| Lejemålet er uopsigeligt i de første 8 år., svarende til en eventualforpligtelse i faste priser på 16,7 mio. kr. og kan herefter opsiges med 12 måneders varsel. Herudover kan øvrigt lejemål opsiges med 24 måneders varsel. Huslejeforpligtelsen i opsigelsesperioden på 12 og 24 måneders varsel kan opgøres til 4.038 t.kr. | | | | | | |
| Pantsætninger og sikkerhedsstillelser | | | | | | 18 |
| Der er ingen pantsætninger og sikkerhedsstillelser. | | | | | | |
| Nærtstående parter | | | | | | 19 |
| FlexDanmark organiseres som en forening mellem offentlige parter. Pr. 31.12.2019 har FlexDanmark følgende medlemmer: | | | | | | |
| - Midttrafik | | | | | | |
| - Nordjyllands Trafikselskab | | | | | | |
| - Sydtrafik | | | | | | |
| - Trafikselskabet Movia | | | | | | |
| - FynBus | | | | | | |

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Årsrapporten for FlexDanmark for 2019 er aflagt i overensstemmelse med den danske årsregnskabslovs bestemmelser for virksomheder i regnskabsklasse B med de tilretninger, der følger af foreningens vedtægter og organiseringsform.

Årsrapporten er udarbejdet efter samme regnskabspraksis som sidste år, bortset fra følgende ændringer.

Ændring i anvendt regnskabspraksis og klassifikation

Anvendt regnskabspraksis er ændret på følgende områder:

- Medarbejderressourcer anvendt udviklingsprojekter som er finansieret af medlemmerne er fuldt ud fratrukket personaleomkostninger og flyttet til udviklingsomkostninger. Tidligere år har denne alene delvis været fratrukket personaleudgifter og samtidig været medtaget som en øget omsætning.

Ændringen er sket med tilpasning af sammenligningstal, efter reglerne omkring fundamentale fejl, men da der er tale om en regulering alene i resultatopgørelsen har den ingen betydning haft for hverken resultat, balancesum eller egenkapital.

- Feriepengeforpligtelsen fra 2019 er optaget efter den konkrete metode inklusiv ferie optjent i tidligere år, som endnu ikke er afholdt. Tidligere har feriepengeforpligtelsen været optaget efter den konkrete metode eksklusiv ferie optjent i tidligere år, som endnu ikke er afholdt.

Der er tale om en ændring i forlængelse af den nye ferielov, hvorfor ændringen ingen indvikning har på sammenligningstal.

RESULTATOPGØRELSEN

Nettoomsætning

Nettoomsætning ved salg af ydelser til medlemmer indregnes i resultatopgørelsen, såfremt levering og risikoovergang til køber har fundet sted inden årets udgang og såfremt indtægten kan opgøres pålideligt og forventes modtaget. Nettoomsætning indregnes inkl. moms og afgifter og med fradrag af rabatter i forbindelse med salget.

Hvor der leveres produkter med høj grad af individuel tilpasning, foretages indregning i nettoomsætningen i takt med, at produktionen udføres, hvorved omsætningen svarer til salgsværdien af årets udførte arbejder (produktionsmetoden). Denne metode anvendes, når de samlede indtægter og omkostninger på kontrakten og færdiggørelsesgraden på balancedagen kan skønnes pålideligt, og det er sandsynligt, at de økonomiske fordele vil tilgå virksomheden.

Vareforbrug

Vareforbrug omfatter omkostninger, der afholdes for at opnå årets nettoomsætning, hvilket primært omfatter it-relaterede udgifter.

Omkostninger

Omkostninger dækker eksterne omkostninger samt udviklingsomkostninger som indeholder primært it- og konsulentudgifter til udviklingsprojekter inden for trafikstyring. Øvrige omkostninger vil også være omkostninger til salg, reklame, distribution, administration, lokaler mv.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager, inklusive feriepenge og pensioner samt andre omkostninger til social sikring mv. til virksomhedens medarbejdere. I personaleomkostninger er fratrukket modtagne godtgørelser fra offentlige myndigheder. I personaleomkostninger er ligeledes fratrukket de lønomkostninger der er forbundet med udviklingsaktivitet.

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Andre finansielle indtægter og omkostninger

Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renteindtægter og -omkostninger. Finansielle indtægter og omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

Skat

FlexDanmark F.M.B.A. er ikke skattepligtig.

BALANCEN

Immaterielle anlægsaktiver

Licenser måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger eller til genindvindingsværdien, hvor denne er lavere. Licenser afskrives over aftaleperioden, dog maksimalt 8 år.

Forudbetalinger for immaterielle aktiver optages til kostpris.

Materielle anlægsaktiver

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af den skønnede restværdi efter afsluttet brugstid.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug.

Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider og restværdi:

| | Brugstid | Restværdi |
|---|----------|-----------|
| It udstyr, servere m.v..... | 4 år | 0 % |
| Inventar..... | 5 år | 0 % |
| Andre anlæg, driftsmateriel i øvrigt..... | 3-10 år | 0-30 % |

Fortjeneste eller tab ved salg af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspris med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen under andre driftsindtægter eller andre driftsomkostninger.

Finansielle anlægsaktiver

Deposita omfatter huslejedeposita, som indregnes og måles til kostpris. Der afskrives ikke på deposita.

Værdiforringelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af immaterielle og materielle anlægsaktiver samt finansielle anlægsaktiver, der ikke måles til dagsværdi, vurderes årligt for indikationer på værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning.

Foreligger der indikationer på værdiforringelse, foretages nedskrivningstest af hvert enkelt aktiv henholdsvis gruppe af aktiver. Der foretages nedskrivning til genindvindingsværdien, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Genindvindingsværdi er den højeste værdi af nettosalgspris og kapitalværdi. Kapitalværdien opgøres som nutidsværdien af de forventede nettopengestrømme fra anvendelsen af aktivet eller aktivgruppen og forventede nettopengestrømme ved salg af aktivet eller aktivgruppen efter endt brugstid.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, hvilket sædvanligvis svarer til nominel værdi. Værdien reduceres med nedskrivning til imødegåelse af forventede tab.

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Periodeafgrænsningsposter, aktiver

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante bankindeståender.

Egenkapital

Institutionens aktivitet skal hvile i sig selv, idet medlemmerne indbetaler medlemsbidrag i forhold til aftale. Et over- eller underskud skal overføres til næste års budget. Årets over- eller underdækning indregnes via resultatdisponeringen og betragtes som henholdsvis et tilgodehavende til eller gæld til medlemmerne. Derfor har institutionen ingen egenkapital.

Gældsforpligtelser

Amortiseret kostpris for kortfristede gældsforpligtelser svarer normalt til nominel værdi.

Penneo

Underskrifterne i dette dokument er juridisk bindende. Dokumentet er underskrevet via Penneo™ sikker digital underskrift. Underskrivernes identiteter er blevet registeret, og informationerne er listet herunder.

“Med min underskrift bekræfter jeg indholdet og alle datoer i dette dokument.”

Lars Berg

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-333883846862

IP: 176.23.xxx.xxx

2020-03-26 07:05:01Z

NEM ID 

Thomas Eybye Øster

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-807759554072

IP: 79.171.xxx.xxx

2020-03-26 09:37:02Z

NEM ID 

Jens Erik Sørensen

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-236075183039

IP: 93.160.xxx.xxx

2020-03-26 12:33:08Z

NEM ID 

Per Bo Christensen

Daglig leder

Serienummer: PID:9802-2002-2-258820404369

IP: 91.221.xxx.xxx

2020-03-27 07:21:32Z

NEM ID 

Carsten Hyldborg Jensen

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-783815655087

IP: 128.76.xxx.xxx

2020-03-28 07:29:04Z

NEM ID 

Dorthe Nøhr Pedersen

Bestyrelsesmedlem

Serienummer: PID:9208-2002-2-410897801058

IP: 129.142.xxx.xxx

2020-03-28 10:20:18Z

NEM ID 

Peter Damsted Rasmussen

Statsautoriseret revisor

Serienummer: CVR:20222670-RID:61470611

IP: 77.243.xxx.xxx

2020-03-29 17:06:08Z

NEM ID 

Penneo dokumentnøgle: HCPCW-7LUSP-6X2Y0-6MEQ0-KH7Y6-EGQIN

Dette dokument er underskrevet digitalt via **Penneo.com**. Signeringsbeviserne i dokumentet er sikret og valideret ved anvendelse af den matematiske hashværdi af det originale dokument. Dokumentet er låst for ændringer og tidsstempelt med et certifikat fra en betroet tredjepart. Alle kryptografiske signeringsbeviser er indlejret i denne PDF, i tilfælde af de skal anvendes til validering i fremtiden.

Sådan kan du sikre, at dokumentet er originalt

Dette dokument er beskyttet med et Adobe CDS certifikat. Når du åbner dokumentet

i Adobe Reader, kan du se, at dokumentet er certificeret af **Penneo e-signature service** <penneo@penneo.com>. Dette er din garanti for, at indholdet af dokumentet er uændret.

Du har mulighed for at efterprøve de kryptografiske signeringsbeviser indlejret i dokumentet ved at anvende Penneos validator på følgende websted: <https://penneo.com/validate>

ÅRSBERETNING

2019

fra

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Årsberetning 2019

Indholdsfortegnelse:

| | |
|--|-----------|
| 1. Nævnens forord..... | 3 |
| 2. Oversigt over medlemmer og sekretariatet..... | 4 |
| 3. Ankenævnets etablering og baggrund..... | 5 |
| 4. Ankenævnets virksomhed / sagsbehandling i sekretariatet..... | 6 |
| 5. Udvalgte afgørelser..... | 8 |
| 6. Statistiske oplysninger / efterlevelseshøjst..... | 19 |

Årsberetning 2019

1. Nævnens formandens forord

Dette er Ankenævnet for Bus, Tog og Metros ellefte årsberetning.

I 2019 modtog sekretariatet i alt 304 klager mod 283 året før. Ankenævnet afgjorde på sine 6 møder i alt 115 sager, som kan læses på hjemmesiden. Der blev i alt afsluttet 294 sager i 2019.

På trods af et stigende antal oprettede sager, faldt nævnets afgjorte sager fra 137 i 2018 til 115 i 2019. Dette fald beror på, at flere sager blev afsluttet allerede under skriftvekslingen i sekretariatet inden oversendelse til nævnsbehandling.

Således frafaldt klagerne deres klage i 35 sager, og trafikvirksomheden imødekom klagerens krav helt eller delvist i 121 sager, svarende til i alt 156 sager. Hertil kommer, at det er et krav for at ankenævnet kan behandle en klage, at der har været rettet henvendelse til trafikvirksomheden først, og dette havde klageren ikke gjort i 21 sager, som herefter blev afvist af sekretariatet, jf. vedtægterne § 5. Disse tre sagstyper udgjorde samlet 177 sager, svarende til ca. 60 % af samtlige afsluttede sager.

Når et så stort et antal sager afsluttes, inden de når til behandling i ankenævnet, viser dette netop nævnets store berettigelse, idet klagerne, som frafalder, enten har fået en forklaring på deres sag fra den indklagede trafikvirksomhed, som de har kunnet bruge til noget, eller har fået information fra sekretariatet om, at de efter nævnspraksis ikke vil kunne få medhold i klagen. Trafikvirksomhederne, som har imødekommet klageren, må have kunnet se klagens berettigelse. I samtlige sagstyper, hvor sagen ikke går videre til behandling i ankenævnet, får klagerne tilbagebetalt det klagegebyr, som de har indbetalt for sagens behandling.

Den 1. juli 2019 trådte lov nr. 206 om ændring af lov om jernbaner og lov om trafikselskaber i kraft. I loven er der nu en pligt for trafikvirksomhederne til at åbne op for tredjeparts billetsalg. Dette indebærer fx, at en tredjepart kan udvikle en app og via den sælge billetter til bus, tog, letbane og metro.

Det er på nuværende tidspunkt uafklaret, hvem der er rette indklaget/ansvarlig i en situation, hvor en trafikvirksomhed udsteder en kontrolafgift til en passager, der har købt billet i tredjeparts app, som fx er ude af drift, hvorefter passageren ikke kan forevise en gyldig billet. Selve kontrolafgiften er udstedt på korrekt grundlag, men fejlen ligger hos tredjepart, der ikke er udbyder af kollektiv transport, og derfor ikke er omfattet af ankenævnets (nuværende) vedtægter.

Det er desuden uafklaret, hvad tredjeparts billetsalg kommer til at betyde for ankenævnets drift (sagsantal) og finansiering. Man kan forestille sig, at dele af det nuværende set-up skal gentænkes.

Ankenævnet har behandlet en række principielle sager, hvor nævnet bl.a. har fortolket de rejse-regler, som passagerne er underlagt. Dette har i flere sager medført genoptagelsesansøgninger fra de indklagede trafikvirksomheder. Mange af disse afgørelser gennemgås nedenfor under "Udvalgte afgørelser" på side 8 og frem.

God læselyst!

Landsdommer Tine Vuust
Formand for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

2. Oversigt over nævnsmedlemmer og sekretariat

Medlemmer i 2019

Nævnensformand:

Landsdommer Tine Vuust

Medlemmer udpeget af udbydere af kollektiv transport inden for bus, tog og metro:

Asra Stinus (DSB)
Helle Berg Johansen (Midttrafik)

Medlemmer udpeget af Forbrugerrådet:

Torben Steenberg
Rasmus Markussen

Sekretariat:

Betina Johansen (sekretariatschef)
Louise Worre Beuchert (juridisk sagsbehandler)
Josephine Hjelm Boesen (stud.jur. indtil 1. februar 2019)
Emil Sørensen (stud.jur. fra 1. juni indtil 31. september 2019)

3. Ankenævnets etablering og baggrund

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro blev etableret den 1. februar 2009 af Forbrugerrådet og udbydere af kollektiv trafik i Danmark. Ankenævnet er et godkendt privat ankenævn i medfør af lov nr. 524 af 29/04/2015 om forbrugerklager. Erhvervsministeren har godkendt ankenævnets vedtægter frem til 31. januar 2022.

Forbrugerrådet og de tilsluttede trafikvirksomheder har nedsat et forretningsudvalg bestående af ankenævnets formand, en repræsentant fra forbrugersiden, en repræsentant fra branchen samt sekretariatschefen. Forretningsordenen kan læses på ankenævnets hjemmeside.

De tilsluttede trafikvirksomheder i 2019 var:

DSB, Telegade 2, 2630 Taastrup
Arriva Tog, Drewsensvej 1 A, Postboks 820, 8600 Silkeborg,
Metroselskabet, Metrovej 5, 2300 København S,
Nordjyllands Trafikselskab, J.F. Kennedys Plads 1 R, 3. sal., Postboks 1359, 9000 Aalborg,
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg,
Sydtrafik, Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen,
FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C,
Bornholms Trafikselskab, Munch Petersens vej 2, 3700 Rønne,
Trafikselskabet Movia, Gl. Køge Landevej 3, 2500 Valby,
Flixbus ApS, Marselis Boulevard 1, 8000 Aarhus C.

4. Ankenævnets virksomhed

Ankenævnet behandler civilretlige tvister - det vil sige hovedsageligt tvister, der vedrører et økonomisk mellemværende – angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af bus, tog, metro og letbane. Ankenævnet har også kompetence til at behandle klager over trafikvirksomheder, som ikke er tilsluttet ankenævnet.

Før ankenævnet kan behandle en klage, skal klageren have rettet skriftlig henvendelse til trafikvirksomheden.

Hvis sagen allerede er afgjort ved dom eller retsforlig, kan man ikke klage til ankenævnet. Ankenævnets afgørelser kan ikke ankes til en højere administrativ myndighed. Hver af parterne kan dog anlægge sag ved domstolene om den tvist, som sagen vedrører, når ankenævnet har truffet afgørelse i sagen.

Det koster et gebyr på 160 kr. at klage, hvis dét beløb, man klager over, er på 160 kr. eller derover. Er beløbet mindre, eller angår klagen ikke et økonomisk anliggende, er klagegebyret 80 kr. Man får i visse tilfælde klagegebyret tilbagebetalt, fx hvis man får medhold i klagen, eller hvis man frafalder klagen.

Sagsbehandling i sekretariatet

Når klageskemaet og klagegebyret er modtaget i sekretariatet, sendes klagen i høring i trafikvirksomheden. Trafikvirksomheden skal stoppe opkrævningen af beløb hos klageren, så længe sagen behandles i ankenævnet.

Sekretariatet sender trafikvirksomhedens svar til klageren, der kan komme med yderligere bemærkninger. I visse tilfælde anmodes trafikvirksomheden herefter om flere kommentarer og oplysninger.

Hvis der i en lignende sagstype foreligger nævnspraksis, henleder sekretariatet klagerens og indklagedes opmærksomhed herpå, således at parten kan tage stilling til, om klagesagen ønskes fortsat eller skal frafaldes.

Sekretariatet udarbejder en sagsfremstilling med gengivelse af sagens faktiske forhold og parternes krav og begrundelser, som sendes til nævnsmedlemmerne inden nævnsmødet sammen med sagens øvrige bilag.

Sagens afgørelse

I afgørelsen deltager som hovedregel alle fem nævnsmedlemmer. Hvis der foreligger afbud eller inhabilitet hos et medlem, tillægges det andet medlem fra den pågældende side to stemmer. Ankenævnet er beslutningsdygtigt med tre medlemmer, og nævnsformanden skal altid deltage.

Ankenævnets afgørelser er skriftlige og bliver sendt til parterne. Hvis klageren får helt eller delvist medhold, tilbagebetales klagegebyret. Hvis en tilsluttet trafikvirksomhed ikke får medhold, skal virksomheden betale sagsomkostninger til ankenævnet på 10.000 kr. inkl. moms for sagens behandling.

Årsberetning 2019

Offentliggørelse

Ifølge vedtægterne offentliggøres afgørelserne på hjemmesiden.

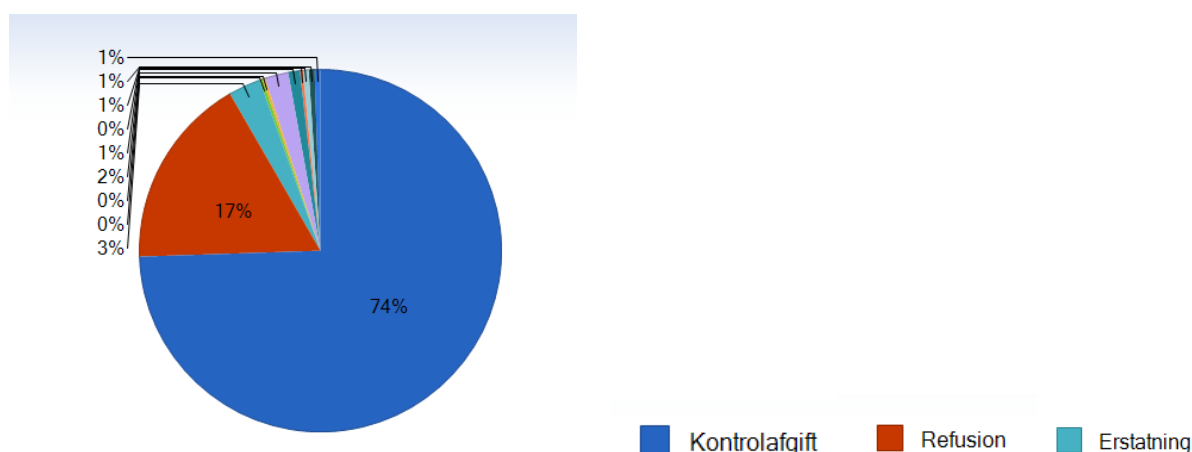
Ankenævnet skal føre en liste over trafikvirksomheder, der ikke har efterlevet en ankenævnsafgørelse, og som ikke har anlagt en sag ved domstolene om forholdet. Oplysninger om trafikvirksomhedens navn tages af listen efter 12 måneder.

5. Udvalgte afgørelser

Generelt

I 2019 udgjorde klager over kontrolafgifter 75 % af de samlede klagepunkter, hvilket er samme procentuelle fordeling som i 2018. 25 % af klagerne drejede sig om en række andre forhold end kontrolafgift, som fx godtgørelse af taxaregning, erstatningskrav ved mistet bagage, fortolkning af regler mv.

Fordelingen mellem sagskategorierne er skitseret i lagkagen nedenfor:



Talmæssige fordeling af klagepunkterne:

| | |
|--|-----|
| Kontrolafgift | 286 |
| Refusion | 66 |
| Erstatning | 11 |
| Personales adfærd | 8 |
| Sagsbehandlingstid/sagsbehandlingsfejl | 4 |
| Fortolkning af rejseregler | 2 |
| Spærring af rejsekort/advarselsliste/inddragelse af kort | 2 |
| Buspassagerrettighedsforordning | 2 |
| Handicapkørsel | 1 |
| Chauffør | 1 |
| Passagerrettighedsforordning 1371/2007 | 1 |
| | 384 |

Samlet antal

Sager om Rejsekort:

I takt med rejsekortets udbredelse ser ankenævnet flere og flere forskellige sagstyper angående rejser med rejsekort. Af de 384 klagepunkter, som ankesagerne vedrørte, omhandlede i alt 128 klagepunkter rejsekort, fordelt med 100 sager om kontrolafgift, 26 sager om refusionskrav og 2 sager om inddragelse/spærring af rejsekort.



Manglende straks-check ind

Ankenævnet har i beretningsåret afgjort 8 sager om manglende straks check ind. Det kan være fristende særligt i busser med indstigning ad andre døren end fordøren ved chaufføren at undlade check ind. Trafikselskaberne har derfor i Rejsekort Kortbestemmelserne fastslået, at check ind skal ske umiddelbart i forbindelse med påstigning på bussen, inden passageren tager plads på et sæde.

Ankenævnet gennemgår derfor de tekniske logs fra bussernes GPS om real-afgangstider fra stoppestedet og sammenholder disse med data fra rejsekorthistorikken om check ind-tidspunkt kombineret med de notater, som kontrollørerne måtte have gjort om passagerens iagttagelser om bord på bussen.

I afgørelserne statuerede ankenævnet, at passageren ikke havde ageret i overensstemmelse med rejsereglerne, fx fordi passageren var steget om bord og først derefter begyndte at lede efter sit rejsekort for at checke dette ind.

Dog afgjorde ankenævnet én sag til fordel for passageren, men dette skete hovedsageligt fordi trafikselskabet ikke havde foretaget en tilstrækkelig sagsbehandling, idet de havde undladt at høre chaufføren og kontrolløren om dét, som klageren havde gjort gældende, og ikke havde taget stilling til et af klagepunkterne.

Ankenævnet udtalte:

"Det fremgår af de fælles landsdækkende rejseregler, at rejsekort skal checkes ind inden rejsens start. Da klageren den 25. juni 2019 rejste med buslinje 1A, checkede hun sit rejsekort ind 14 sekunder efter bussens afgang fra stoppestedet, idet hun havde passeret check-ind-standeren uden samtidig at checke ind.

Kontrolafgiften blev derfor i kontrolsituationen pålagt med rette.

I sin henvendelse til Movia to dage efter kontrolafgiftens udstedelse har klageren gjort gældende, at hun var i gang med at finde rejsekortet i sin pung, da hun steg på bussen, men havde andre passagerer bag sig, samt at chaufføren (og andre passagerer) kom med indvendinger til kontrolløren, som denne ikke ville lytte til. Herudover klagede hun over kontrollørens adfærd.

Movia har på trods af klagerens oplysninger hverken foretaget høring af kontrolløren eller af chaufføren. Henset til, at klagen blev modtaget hos Movia to dage efter kontrolløren, hvorefter såvel kontrollør som chauffør måtte antages at kunne huske det passerede, burde begge efter ankenævnets

Årsberetning 2019

opfattelse have været hørt i en situation som den foreliggende, hvor klagerens oplysninger stred imod det, som kontrolløren havde noteret på kontrolafgiften, hvor der blev klaget over kontrollørens adfærd, og hvor klageren samtidig over for Movia anførte, at chaufføren støttede hendes forklaring.

Da Movia ikke har tilvejebragt et grundlag, som afkræfter klagerens forklaring, kan ankenævnet herefter, uanset den af kontrolløren noterede observation, som efter klagerens oplysninger blev foretaget fra bussens bagerste ende, ikke afvise hendes plausible forklaring om, at hun trådte til side umiddelbart bag chaufføren for at lade andre passagerer komme forbi, mens hun ledte efter rejsekortet og umiddelbart herefter checkede ind.

På denne baggrund sammenholdt med, at 14 sekunder ikke er uforholdsmæssigt lang tid, finder ankenævnet, at Movia skal frafalde kontrolafgiften.

Ankenævnet finder det kritisabelt, at Movia i den indledende sagsbehandling har baseret sine afgørelser på et fejlagtigt kontroltidspunkt, ligesom det er kritisabelt, at Movia på intet tidspunkt har kommenteret klagen over kontrollørens adfærd.

Det bemærkes, at en kontrollør i forbindelse med en kontrol kan få passagerens rejsekort/billet/mobiltelefon/identitetskort i hånden for at undersøge dette nærmere, men kontrolløren må ikke tage dokumenterne fra passageren eller dennes pung. I stedet må det anføres på kontrolafgiften, hvis en passager har nægtet at overlevere dokumenterne.

Da klageren har fået medhold i klagen, pålægges Movia at betale sagsomkostninger på 10.000 kr. for ankenævnets behandling af sagen, jf. ankenævnets vedtægter § 25, stk. 1 og stk. 2."

oOo

Rejse på en andens personlige rejsekort:

Igen i 2019 har ankenævnet behandlet klager, hvor passageren har rejst på en andens personlige rejsekort.

På baggrund af ankenævnets praksis i 2019 kan det konstateres, at hvis der rejses i Takst Vest (vest for Sjælland), hvor der optjenes og ydes rabat på rejser på rejsekort personligt, vil nævnet fastholde kontrolafgiften.

I DOT's område (Østdanmark) ser ankenævnet på, om kortindehaveren selv er med på rejsen, om passageren har et rejsekort derhjemme, om der er betalt korrekt pris for rejsen ved at benytte en andens rejsekort, samt om kortholderen har givet lov (udtrykkeligt eller stiltiende) til at passageren kunne benytte rejsekortet, således at det kan udelukkes, at der har været tale om misbrug.

I sagen 2019-0195 traf ankenævnet afgørelse om, at Metro Service skulle frafalde kontrolafgiften til klagerens mor, som havde rejst på klagerens ægtefælles personlige rejsekort. Hun var med på rejsen og havde selv et gyldigt periodekort som rejsehjemmel.

Ankenævnet begrundede afgørelsen således:

Årsberetning 2019

”Det fremgår tydeligt af de regler, som regulerer passagerens brug af rejsekort personligt, at den, som først er checket ind, altid er kortindehaveren selv. Herefter havde klagerens mor ikke gyldig rejsehjemmel, når der kun var checket én voksen ind på det personlige rejsekort tilhørende klagerens ægtefælle, og kontrolafgiften blev dermed i selve kontrolsituationen pålagt med rette. Imidlertid fremgår det af sagen, at klagerens ægtefælle selv havde et gyldigt pendlerkort til zonerne 01 og 02, og hun havde således via pendlerkortet betalt korrekt pris for sin rejse. Hvis der i en situation som den foreliggende stilles krav om, at en passager, som har sin egen gyldige rejsehjemmel, også skal checke sig ind på sit personlige rejsekort udover en medrejsende, vil der reelt blive betalt for tre passagerer, nemlig én på pendlerkort og to på rejsekort.

I den konkrete sag blev der betalt for én voksen på rejsekort og én voksen på pendlerkort – altså den korrekte pris i kroner for klagerens mor og klagerens ægtefælle. Herefter er det ankenævnets opfattelse, at Metro Service skal frafalde kontrolafgiften på 750 kr.

Det fremgår af rejsekorthistorikken, at der ved skift fra S-tog til metroen ikke blev foretaget et skiftecheck ind, således som de Fælles Landsdækkende Rejseregler foreskriver. Når der ikke foretages skiftecheck ind, kan passageren blive pålagt en kontrolafgift på 10 kr. Da klagerens mor havde gyldig rejsehjemmel ved at være checket ind på rejsekortet, men ikke foretog et skiftecheck ind, kan Metro Service pålægge hende en kontrolafgift på 10 kr.

For så vidt angår sagsomkostninger til ankenævnet, frafaldes disse, idet der for så vidt var tale om klare rejseregler, som klagerens mor sad overhørig.”

Metro Service anmodede efterfølgende om genoptagelse af sagen blandt andet med den begrundelse, at den første, som checkes ind, altid er kortholderen selv, og at klagerens mor i stedet for at blive tjekket ind på klagerens ægtefælles personlige rejsekort kunne have valgt at benytte en almindelig zonebillet, hvorved de ville have undgået at skulle betale for meget (checke ind for 3 personer). Idet klagers ægtefælle ikke var checket ind, opnåede hans mor en uretmæssig rabat, som hun ikke ville have fået, hvis hun havde købt en almindelig billet. Hun betalte i alt kr. 12,80 for rejsen, men hvis hun havde købt en almindelig billet, ville prisen have været 24 kr.

Metro Service gjorde videre gældende, at ankenævnet i en tidligere sag, hvor en søn havde rejst på sin mors rejsekort, havde fastholdt kontrolafgiften, og at man kan købe et rejsekort Flex hvis flere skal kunne benytte rejsekortet.

Ankenævnet genoptog sagens behandling, men fastholdt, at kontrolafgiften skulle frafaldes.

Ankenævnet begrundede dette således:

”I DOT’s område, hvor der ikke optjenes eller ydes rabat på rejsekort, rejser en passager på et rejsekort personligt til samme pris som på et rejsekort FLEX og et rejsekort anonymt. Et rejsekort personligt må derfor antages alene at have den funktion, at hvis kortet mistes, kan kortet ikke misbruges af tredjemand, hvis pågældendes identitet kontrolleres i en kontrolsituation. Men i en situation som den i sagen foreliggende, hvor indehaveren af et rejsekort personligt er med på rejsen og er indforstået med, at rejsekortet anvendes som rejsehjemmel for tredjemand, kan det efter ankenævnets overbevisning udelukkes, at der er tale om misbrug af rejsekortet.

Årsberetning 2019

Man opnår ikke en større rabat ved at have et personligt rejsekort, men man hindres til gengæld efter rejsereglerne i at have nogen med på kortet uden også selv at være checket ind, uanset at man anden gyldig rejsehjemmel ud over rejsekortet.

Ankenævnet finder på den baggrund at håndhævelsen af reglen om, at den først indcheckede passager på rejsekort personligt altid uden undtagelse er indehaveren selv, ikke er tilstrækkelig saglig og rimelig.

Ankenævnet finder videre, at der under de foreliggende omstændigheder ikke er det fornødne grundlag for at sondre mellem et rejsekort personligt og et rejsekort flex. På et rejsekort flex ville klagerens mor have rejst til samme pris, som på svigerdatterens personlige rejsekort.

Ankenævnet finder derfor, at Metro Service ikke har mistet penge ved, at de to typer rejsekort sidestilles på den konkrete rejse, fordi der isoleret set blev betalt korrekt pris for rejsen.

Ankenævnet medgiver, at der er tale om en praksisændring i forhold til den tidligere afgørelse 2018-0142, og ankenævnet har heller ikke pålagt Metro Service at betale sagsomkostninger.

Ankenævnet bemærker, at det fortsat er berettiget at pålægge kontrolafgiften i selve kontrolsituationen, hvor kortholderen medbringer en rejseledsager, som ikke er checket med ind på det personlige rejsekort, selv om kortholderen foreviser anden gyldig rejsehjemmel, og at det først er i back office, at selskabet skal foretage en bedømmelse af, om de konkrete omstændigheder indebærer, at kontrolafgiften skal frafaldes.

Ankenævnet bemærker videre, at nærværende afgørelse alene finder anvendelse på rejser i DOT-området, hvor der ikke optjenes eller ydes rabat på rejsekort."

oOo

Fortolkning af rejseregler:

I sagen 2019-0142 skulle det afgøres, om klagerne havde overholdt bestemmelsen om at påstige transportmidlet inden billettens udløbstidspunkt.

Sagen angik to turister, som dagen inden deres flyafrejse fra Kastrup, havde købt to billetter med udløb kl. 07:15 den følgende morgen, for at rejse med DSB fra Ørestad st. til Lufthavnen. Men de sov over sig og måtte ændre planer, således at de i stedet rejste med Metroen fra Ørestad st. mod Christianshavn st. og dér skiftede til Metroen mod lufthavnen. Undervejs blev de kontrolleret kl. 07:25, hvor de hver blev pålagt en kontrolafgift for udløbet rejsehjemmel. Under ankenævnsagen gjorde Metro Service desuden gældende, at billetterne heller ikke var gyldige til rejse i de pågældende zoner.

Ankenævnet udtalte, at efter ringzoneprincippet, som fremgår af DOT's Vejledningsdokument, var billetterne gyldige zonemæssige. Ankenævnet udtalte videre:

"Ankenævnet lægger til grund, at klagerne steg på metroen på Ørestad st. kl. 07:04, imens billetterne var gyldige. De skiftede derpå metrolinje mod Lufthavnen, som ifølge Metro Service afgik fra Christianshavn st. kl. 07:16 – 1 minut efter billettens udløb kl. 07:15.

Årsberetning 2019

Det følger af Vejledningsdokumentet for DOTs område, at efter mobilbillettens udløb er fortsat rejse tilladt inden for gyldighedsområdet, så længe der ikke skiftes transportmiddel undervejs. Det er ankenævnets opfattelse, at dette må forstås som et forbud mod at skifte mellem transportformerne bus, tog og metro, men ikke til samme transportform, når dette foregår i fremadskridende retning.

Herefter finder ankenævnet, at det afgørende tidspunkt i relation til bedømmelsen af, om billetterne var gyldige ved kontrollen, er, hvornår klagerne steg på metroen på Ørestad st. Efter Metro Services egne oplysninger skete dette kl. 07:04 – altså mens billetterne var gyldige.

Herefter var det ikke berettiget at pålægge de to kontrolafgifter til klagerne, og Metro Service skal frafalde disse. Herudover skal Metro Service som tilsluttet selskab betale 10.000 kr. inkl. moms i sagsomkostninger til ankenævnet."

Metro Service anmodede om, at ankenævnet genoptog sagen og anførte blandt andet, at sidste påstigning skal ske, inden billetten udløber, og at påstigning må anses som at stige ud af en bus og over i en anden eller stige ud af metroen og over i en anden (f.eks. på Christianshavn st. af M1 for at påstige M2). Stiger man af og efterfølgende på igen, hvad enten det er bus, tog eller metro, er der tale om en "ny" rejse, som kræver gyldig billet på påstigningstidspunktet. Metro Service tilbød som følge af sagsbehandlingsfejlen vedrørende zonerne at nedskrive kontrolafgifterne til 125 kr.

Ankenævnet genoptog sagen og udtalte herefter:

"Ankenævnet medgiver ved en fornyet gennemgang af sagen, at der med de ovennævnte regler menes, at enkeltbilletter skal være gyldige ved enhver omstigning også fra én metrolinje til en anden. Ankenævnet finder dog fortsat, at formuleringerne kan give anledning til tvivl hos passagererne om, hvilke regler de skal iagttage ved beregningen af billettens gyldighed ved omstigning til samme transportmiddel/transportform.

I den konkrete sag omsteg klagerne fra en Metro til en anden, som forlod Christianshavn st. kl. 07:16. Passagerernes påstigning er derfor sket før dette tidspunkt. Når dette sammenholdes med, at det på billetterne stod, at de var gyldige til kl. 7:15, hvilket efter ankenævnets opfattelse indebærer, at de er gyldige til kl. 7:15:59, finder ankenævnet, at Metro Service ikke har godtgjort, at klagerne foretog sidste påstigning, efter billetterne udløb. Herefter skal Metro Service frafalde kontrolafgifterne.

Metro Service pålægges at betale omkostninger for sagens behandling til ankenævnet, jf. vedtægterne § 25, stk. 2."

oOo

Årsberetning 2019



I sagen 2019-0187 skulle det afgøres om, det var berettiget, at Metro Service havde pålagt en kontrolafgift for at medbringe et el-løbehjul, der ikke var klappet sammen.

Ankenævnet udtalte:

”Når et el-løbehjul medtages i Metroen, er dette at betragte som en cykel efter de fra den 1. juni 2019 gældende landsdækkende rejseregler. For cykler gælder det, at der skal købes cykelbillet, medmindre cyklen er emballeret og overholder visse mål for bagage, jf. rejsereglerne punkt 4.3.2. Der gælder derudover regler om spærretid mellem kl. 7:00 – 9:00 for cykler, jf. rejsereglerne pkt. 4.3.1.

Klageren rejste den 26. august 2019 med Metroen lidt før kl. 09:00 om morgenen medbringende sit el-løbehjul, som ikke var klappet sammen. Løbehjulet var derfor at betragte som en cykel. Da klageren ikke havde købt cykelbillet og derudover rejste i spærretiden, overtrådte han således rejsereglerne, som på dette tidspunkt havde været gældende i næsten tre måneder, og kontrolafgiften på 100 kr. blev derfor i kontrolsituationen pålagt med rette.

På baggrund af klagerens oplysninger, som ikke er bestridt af Metro Service, lægger ankenævnet til grund, at klageren medbragte et el-løbehjul, som kunne klappes sammen. [...] Ankenævnet bemærker, at den information, som nu findes på DOT's hjemmeside, er ændret [...] idet det er præciseret, at et (el-)løbehjul for at kunne anses som gratis bagage, skal være sammenklappet og i omsluttende emballage. Ankenævnet lægger herefter til grund, at DOT's information på det tidspunkt, hvor klageren rejste, var som oplyst af Metro Service til klageren den 27. august 2019.

[”Hvis løbehjulet måler over 30 x 60 x 100 cm og ikke kan klappes sammen, vil det fremover være det samme som at tage en cykel med i den offentlige transport.”]

Ankenævnet finder, at DOT's oplysninger om den nye regel kunne misforstås, idet det af ordlyden fremgik, at kun hvis løbehjulet ikke kunne klappes sammen, ville det skulle sidestilles med transport af en cykel i metroen. Det fremgik ikke, at løbehjulet skulle være sammenklappet under transporten.

Henset til, at der var tale om en ny regel, og at det ikke var oplyst tilstrækkelig tydeligt, at el-løbehjulet efter de landsdækkende rejseregler som udgangspunkt var at betragte som en cykel og kun kunne medbringes som gratis bagage sammenklappet og i omsluttende emballage, sammenholdt med, at der intet står oplyst om el-løbehjul på informationstavlen på stationerne, finder ankenævnet, at der har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at Metro Service i denne konkrete sag skal frafalde kontrolafgiften.

Årsberetning 2019

På denne baggrund fritages klageren for betaling af kontrolafgiften på 100 kr. Metro Service skal betale 10.000 kr. i sagsomkostninger for ankenævnets behandling af sagen, jf. ankenævnets vedtægter § 25, stk. 1 og stk. 2."



oOo

I sagen 2019-0201 skulle det afgøres, hvorvidt en taxa-regning i forbindelse med driftsforstyrrelser i Metroen kunne sidestilles med en regning for leje af en Green Mobility-bil.

Metroen havde den omhandlede aften indstillet driften og personalet uddelte flyers med vejledning om rejsetidsgaranti og betaling af taxa. Klageren valgte at leje en Green Mobility-bil til en billigere pris, end taxaen til samme destination ville have kostet. Metro Service afviste at godtgøre hans udgifter på 112 kr. og ankenævnet udtalte følgende:

"Efter ordlyden i Metro Services rejsegaranti dækker de udelukkende udgifter til taxakørsel i medfør af lov om persontransport. Reglerne er formentlig vedtaget på et tidspunkt, hvor taxa var det eneste alternativ, når en passager skulle videre i transporten. Dette er ikke længere tilfældet med markedets nye muligheder for at kunne transportere sig.

Det fremgår af rejsegarantien, at taxaen kan tages til det næste stop, hvorfra metroen kører, men i et tilfælde som det foreliggende, hvor der var driftsstop, og rejsen derfor ikke kunne genoptages fra en anden metrostation, lægges det til grund, at klageren – hvis han havde taget en taxi – efter rejsegarantireglerne ville have været berettiget til at få refunderet udgifterne til en taxi op til 300 kr. til sin destination, som efter det oplyste var Lergravsparken Metrostation.

Ifølge Dantaxis pris-beregner koster en aftentur på 10 km i København 313 kr. Klageren valgte at tage en Green Mobility-bil til området omkring Lergravsparken Metrostation; en tur som i henhold til den fremlagte kvittering var på 10,6 km og kostede 112 kr.

Ankenævnet finder, at klageren under de foreliggende omstændigheder og henset til formålet med rejsegarantien – at hjælpe kunderne videre på rejsen ved driftsforstyrrelser - er berettiget til at få

Årsberetning 2019

refunderet udgifterne til denne delebil, som kostede mindre, end en taxi ville have kostet i situationen.

Ankenævnet bemærker, at det ikke hermed er statueret, at passagerer i alle tilfælde af aktivering af rejsegarantien selv kan vælge transportform til den videre rejse." Metro Service skulle ikke betale 10.000 kr. i sagsomkostninger til ankenævnet, da klageren havde overtrådt en for så vidt helt klar formuleret regel.

oOo

Sager om erstatningskrav:

- udgifter til safarirejse

Klageren mistede en flyafgang og dermed en safarirejse, fordi der var tognedbrud, og anmodede i sagen 2018-0254 DSB om at erstatte sine udgifter til rejsen på 19.200 kr. DSB fik medhold, idet ankenævnet udtalte følgende:

"Toget havde teknisk nedbrud, der gjorde, at togdriften ikke kunne fortsætte. Det er ankenævnets opfattelse, at en teknisk fejl med heraf følgende indstilling af togdriften isoleret set udgør et ansvarsgrundlag for DSB.

Ifølge klagerens flybillet skulle check-in foretages i skranken, hvor check ind lukker 60 minutter inden flyafgang kl. 18:40 – altså kl. 17:40. Der er ikke fremlagt dokumentation for ankenævnet, der taler imod denne antagelse.

Togets planmæssige ankomst til København H. var kl. 17:08, hvorfra klageren skulle med tog videre mod lufthavnen. Der afgik et tog kl. 17:20 med ankomst kl. 17:33.

Herefter ville klageren have haft 7 minutter til at nå fra perronen til den korrekte afgangshal, inden check ind-skranken lukkede.

Henset til den korte tidsfrist, som klageren ved sin rejseplanlægning havde mellem ankomst til København H. kl. 17:08, hvorfra han skulle videre med et andet tog, og check ind i lufthavnen senest kl. 17:40, som ville have betydet, at også en påregnelig kortere forsinkelse på en togrejse på 3 timer og 32 minutter ville medføre, at klageren ikke kunne møde rettidigt til check ind, finder ankenævnet, at accept af risiko hos klageren medfører, at DSB ikke skal yde klageren erstatning for, at han ved tognedbruddet endte med ikke at nå sit fly.

Ankenævnet bemærker, at selv om togbusserne var ankommet tidligere, eller klageren med taxa straks var blevet transporteret til Vejle til et andet tog mod København, ville der ikke være sikkerhed for, at klageren havde nået check ind i tide. Det bemærkes endvidere, at der ud fra satellitfotos fra området, hvorefter togskinne løber gennem et landskab med marker på begge sider, ikke er grundlag for at antage, at DSB kunne yde assistance med transport fra toget til jernbanestation eller andet afgangssted efter EU-forordningens artikel 18, pkt. 2., litra c). DSB har kompenseret klageren for de ubenyttede togbilletter."

oOo

Årsberetning 2019



- udgifter til flybillet og taxaregning.

I sagen 2018-0252 valgte klageren at tage et indenrigsfly fra Aalborg til Kastrup, da hans tog var aflyst, og der var indsat togbusser. Ankenævnet gav DSB medhold i, at de ikke var forpligtede til at erstatte klagerens udgifter til taxa til lufthavnen og flybillet.

oOo

Klageren anmodede i sagen 2019-0011 Sydtrafik om at godtgøre ham 689 kr. til taxa, fordi han ved forsøg på check ind på sit rejsekort i en bus var forhindret deri grundet for lav saldo. Han måtte ikke downloade en billet-app for chaufføren, som satte ham af bussen, selv om der var 2 timer til næste bus.

Ankenævnet gav Sydtrafik medhold i, at de var berettiget til at afvise klagerens krav om betaling af taxaregningen og udtalte:

”Det fremgår af udskrift fra klagerens rejsekorthistorik, at han den 7. september 2018 checkede sit rejsekort ud kl. 14:25 på Vejle Trafikcenter (Vejle Busterminal), hvor saldoen herefter udgjorde 14 kr. Når en saldo når under 25 kr., får kunden ved check ud en advarselslyd samt en besked på displayet, om at rejsekortet skal tankes op grundet lav saldo.

Klageren burde derfor ved påstigning på bussen den 8. september 2018 have været vidende om, at han ikke kunne anvende sit rejsekort som rejsehjemmel, medmindre han havde sørget for at tanke dette op i en rejsekortautomat. Herved overføres optankningsbeløbet til rejsekortet med det samme. Klageren checkede ud den 7. september 2018 på Vejle Trafikcenter (Vejle Busterminal). Denne ligger ved Vejle station, hvor der befinder sig en rejsekortautomat, som klageren kunne have anvendt til tank-op.

På den baggrund finder ankenævnet, at klagerens manglende mulighed for check ind den 8. september 2018 grundet for lav saldo beroede på hans egne forhold, hvorfor Sydtrafik ikke kan pålægges at godtgøre hans udgifter til taxa.

Ifølge de landsdækkende rejseregler skal en mobilbillet være modtaget på telefonen inden påstigning på bussen for at kunne anvendes som gyldig rejsehjemmel. Buschaufføren var derfor efter rejsereglerne berettiget til at kræve, at klageren skulle have haft modtaget mobilbilletten inden påstigning. Og da klageren ikke havde mulighed for at købe en billet kontant hos chaufføren, var klageren ikke i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, hvorfor chaufføren også var berettiget til at nægte at transportere klageren.

Årsberetning 2019

Som følge af det anførte sammenholdt med de betingelser, som Sydtrafik stiller for at udbetale rejsegaranti:

- *Bussen kører forbi stoppestedet, og der er mere end 20 min. til næste afgang*
- *Et busskifte mislykkes, grundet forsinkelse på mere end 20 min.*
- *Bussen er kørt før den tid, der står på køreplanen.*
- *Bussen er skyld i, at du vil komme mindst 20 minutter for sent til det sted, hvor din planlagte busrejse slutter.*

er det ankenævnets opfattelse, at Sydtrafik har været berettiget til at afslå at betale klagerens taxaregning.

Spørgsmålet er herefter om Sydtrafik på andet grundlag er forpligtet til at erstatte klagerens udgifter i anledning af, at han ikke kunne køre med bussen.

For at ifalde et erstatningsansvar kræver det, at skadevolder (Sydtrafik) har udvist culpa (handlet erstatningspådragende).

Da det udelukkende beroede på klagerens egne forhold, at han hverken kunne anvende sit rejsekort, inden påstigning havde købt en mobilbillet eller havde medbragt kontanter til at købe billet hos chaufføren, er det ankenævnets opfattelse, at Sydtrafik ikke har handlet erstatningspådragende ved ikke at ville transportere klageren med bussen.

Ankenævnet bemærker navnlig, at den omstændighed, at der var 2 timer til næste busafgang, burde have medført, at klageren havde været særligt opmærksom på at kunne erhverve sig gyldig rejsehjemmel til den omhandlede busrejse. Det betragtes ikke som gyldig rejsehjemmel at ville købe en mobilbillet efter påstigning.”

oOo

6. Statistiske oplysninger/efterlevelsprocent

Der er oprettet 304 klagesager i beretningsåret, som omhandler i alt 384 klagepunkter, idet en sag kan angå flere forhold.

I samtlige sager, hvor trafikvirksomheden ikke har fået medhold i sagen, har virksomheden fulgt ankenævnets afgørelse.

Det samlede antal oprettede og afsluttede sager fra 1. januar 2019 til 31. december 2019

(Tallet i parentes er 2018)

| | | |
|---|-----|-------|
| Oprettede sager: | 304 | (283) |
| Afsluttede sager i alt (inkl. uafsluttede, overførte sager fra 2018): | 294 | (280) |
| - afgjort på nævnsmøde: | 115 | (137) |
| • heraf klageren medhold el. overvejende medhold | 12 | (13) |
| • indklagede medhold el. overvejende medhold | 103 | (124) |
| • afvist af ankenævn | 0 | (1) |
| - afsluttet uden nævnsbehandling: | 179 | (143) |
| • heraf trafikvirksomheden har imødekommet/delvist imødekommet klagerens krav, hvorefter klagen er frafaldet | 121 | (93) |
| • klageren har frafaldet klagen inden nævnsbehandling: | 35 | (37) |
| • sekretariatet har afvist klagen/henvist klageren til at klage til trafikvirksomheden, før der kan klages til nævnet | 23 | (13) |

Procentvise fordeling:



Årsberetning 2019

Detaljerede tal:

| | |
|--|-----|
| Klageren medhold | 10 |
| Klageren overvejende medhold | 2 |
| Selskab medhold | 94 |
| Kl frafaldt efter vejledn. fra sekr. | 14 |
| Selskab frafaldt sagen inden nævnsbehandling | 113 |
| Afvist af sekretariat/ kan ikke behandles | 2 |
| Klageren selv frafaldt | 21 |
| Selskab delvist imødekommet klageren, der herefter frafalder | 8 |
| Henvist klageren til at klage til selskab | 21 |
| Selskab medhold (Dissens) | 9 |
| | 294 |

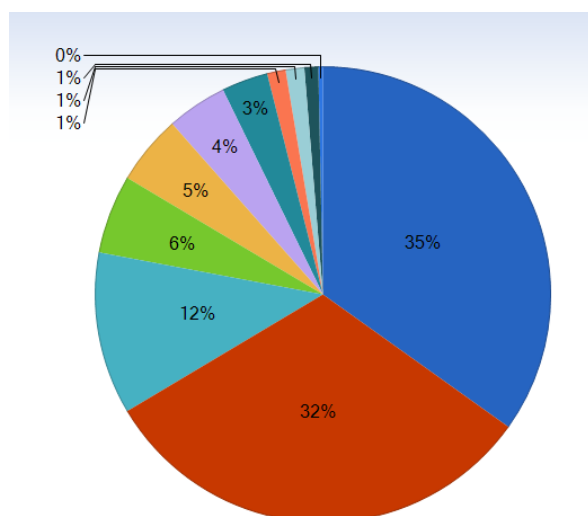
De 103 sager, hvor nævnet har givet trafikvirksomheden medhold eller overvejende medhold, skal ses i forhold til de 121 sager, hvor trafikvirksomheden har imødekommet klagerens krav helt eller delvist allerede under sagens forberedelse. Samlet set har klagerne således fået medhold eller overvejende medhold i 133 af de 294 sager, som blev afsluttet ved ankenævnet uden at være blevet henvist eller afvist, svarende til cirka 45 %.

I alt 60 % af sagerne blev afsluttet i sekretariatet uden at blive behandlet i ankenævnet. 12 % af klagerne frafaldt klagen under forberedelsen i sekretariatet fx efter orientering fra sekretariatet om tidligere afgørelser i lignende sager, som ikke er faldet ud til passagerens fordel.

Klagerne har fået tilbagebetalt deres klagegebyr, når sagen lukkes enten på baggrund af et positivt udfald for klageren, eller når klageren selv trækker klagen tilbage, og når klagen ikke kan behandles i ankenævnet, fx fordi der ikke er blevet klaget til trafikvirksomheden først.

Oprettede sager i antal og % fordelt på trafikvirksomheder i 2019, i alt 304 sager:

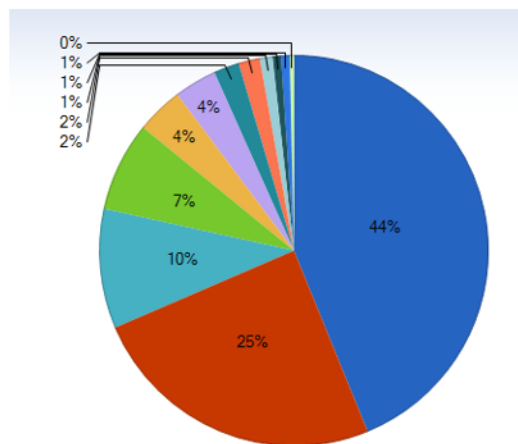
| | Antal |
|----------------|-------|
| MOVIA | 106 |
| Metroservice | 96 |
| DSB | 35 |
| Midttrafik | 17 |
| Arriva Tog A/S | 15 |
| DSB S-tog | 13 |
| Flixbus | 10 |
| NT | 4 |
| FynBus | 4 |
| Lokaltog A/S | 3 |
| Sydtrafik | 1 |



Årsberetning 2019

Fordeling i procent på oprettede sager fordelt på trafikvirksomheder i 2018, i alt 283 sager:

| | Antal | % |
|---------------------|-------|----|
| Metroservice | 124 | 44 |
| MOVIA | 70 | 25 |
| DSB | 28 | 10 |
| Midttrafik | 21 | 7 |
| DSB S-tog | 11 | 4 |
| ARRIVA | 10 | 4 |
| Flixbus | 6 | 2 |
| Lokaltog A/S | 5 | 2 |
| NT | 3 | 1 |
| Sydtrafik | 2 | 1 |
| FynBus | 2 | 1 |
| rejsekortkundece... | 1 | 0 |



Som det fremgår, har Movia og Metro Service byttet plads, således at Movia nu har den største andel af klager på 106 i antal, svarende til 44% mod Metro Services 96 klager, svarende til 32%.

Den øvrige indbyrdes fordeling trafikvirksomhederne imellem er stort set uændret fra 2018 til 2019.

Antal klager over Flixbus er siden 2017 steget fra 1 til 10, hvilket må tilskrives større markedsandele og dermed flere passagerer. For en detaljeret oversigt over sagernes udfald fordelt på trafikvirksomheder se nedenfor på side 23.

Trafikvirksomhedernes andel af afgjorte sager på nævnsmøderne i:

2019

2018

2017

| Firmanavn | Antal |
|----------------|-------|
| Metroservice | 52 |
| MOVIA | 20 |
| DSB | 19 |
| Midttrafik | 8 |
| Arriva Tog A/S | 7 |
| DSB S-tog | 3 |
| NT | 2 |
| FynBus | 2 |
| Lokaltog A/S | 1 |
| Sydtrafik | 1 |

| | |
|--------------|----|
| Metroservice | 71 |
| MOVIA | 24 |
| DSB | 16 |
| Midttrafik | 8 |
| ARRIVA | 7 |
| DSB S-tog | 4 |
| Flixbus | 2 |
| Lokaltog A/S | 2 |
| Sydtrafik | 2 |
| FynBus | 1 |

| | |
|--------------|-----|
| Metroservice | 129 |
| MOVIA | 32 |
| DSB | 10 |
| Midttrafik | 7 |
| ARRIVA | 7 |
| DSB S-tog | 5 |
| Flixbus | 1 |
| Lokaltog A/S | 3 |
| Sydtrafik | 1 |
| FynBus | 0 |

Årsberetning 2019

Som det fremgår, fortsætter faldet i Metro Services andel af afgjorte sager på nævnsmøderne. En del af forklaringen må bero på det generelt faldende antal indkomne klager over Metro Service. Selv om der har været oprettet 10 flere klager over Movia end over Metro Service, udgør Movias sagsantal i afsluttede nævnssager dog under halvdelen af Metro Services. Så på trods af en stigning i indkomne klager over Movia, er deres nævnssager faldet fra 24 i 2018 til 20 i 2019. Ser man isoleret på, hvor mange sager, Movia har frafaldet, er dette tal 51, hvilket forklarer, hvorfor så lille en sagsandel når til en egentlig nævnsbehandling.

Samtlige afsluttede sager fordelt på trafikvirksomhederne i 2019:

| Firmanavn | |
|----------------|----|
| Metroservice | 97 |
| MOVIA | 94 |
| DSB | 40 |
| Midttrafik | 17 |
| DSB S-tog | 14 |
| Arriva Tog A/S | 13 |
| Flixbus | 7 |
| NT | 5 |
| Lokaltog A/S | 3 |
| FynBus | 3 |
| Sydtrafik | 1 |

Årsberetning 2019

Afsluttede sager fordelt på udfald og de enkelte virksomheder 2019:

Tal i () er fra 2018

| | A | B | C | D | E |
|---------------|---|--|---|-----------------------------|---|
| | Selskab medhold eller overvejende medhold | Klageren medhold eller overvejende medhold | Selskab imødekom kl. helt eller delvist inden ankenævnss- behandling | Klageren frafaldt Klagen | Afvist/ Henvist til at klage til selskab |
| DSB S-tog | 3 (4) | 0 (0) | 9 (5) | 1 (1) | 1 (0) |
| Metro Service | 44 (67) | 8 (4) | 21 (24) | 19 (29) | 5 (2) |
| DSB | 18 (13) | 1 (2) | 16 (8) | 3 (0) | 2 (2) |
| MOVIA | 18 (19) | 2 (5) | 51 (41) | 10 (4) | 13 (5) |
| FynBus | 2 (1) | 0 (0) | 1 (1) | 0 (0) | 0 (0) |
| Midttrafik | 8 (8) | 0 (0) | 6 (3) | 2 (2) | 1 (4) |
| Arriva Tog | 7 (7) | 0 (0) | 6 (1) | 0 (2) | 0 (0) |
| DSBØresund | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) |
| Sydtrafik | 0 (1) | 0 (1) | 0 (1) | 0 (0) | 0 (0) |
| Lokaltog A/S | 1 (2) | 0 (1) | 2 (4) | 0 (0) | 0 (0) |
| | | | | | |
| NT | 1 (0) | 1 (0) | 2 (1) | 0 (0) | 1 (0) |
| Flixbus | 0 (1) | 0 (1) | 7 (4) | 0 (0) | 0 (0) |
| | | | | | |

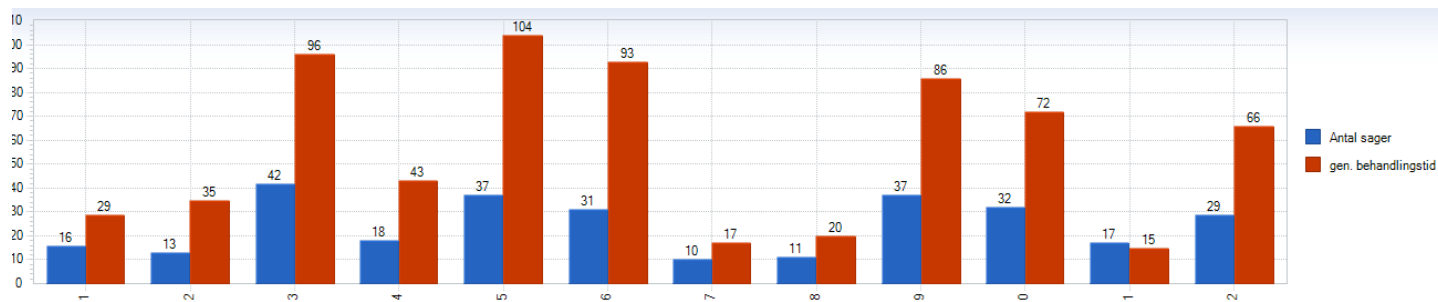
Årsberetning 2019

Sagsbehandlingstid for afsluttede sager 2019:

Denne formulering dækker over sager, som blev afsluttet af sekretariatet uden oversendelse til nævnet, enten fordi klageren trak sin klage tilbage, eller fordi det indklagede trafikselsskab imødekom klagerens krav under sagens forberedelse. Formuleringen dækker desuden over sager, som blev afgjort af nævnet på de 6 møder.

Statistikken viser, at der i januar måned 2019 blev afsluttet 16 sager, og at deres samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 29 dage, og så fremdeles.

Statistikken afspejler, hvornår der blev afholdt nævnmøder, idet sagernes gennemsnitlige sagsbehandlingstid er højere i de måneder, hvor der afsluttes nævnsager, end i de øvrige måneder. Dette er en naturlig følge af, at i de sager, som går videre til nævnsbehandling ofte er under skriftveksling i længere tid, at sekretariatet skal udarbejde en sagsfremstilling til brug for nævnets behandling, samt at der var ca. 2 måneder mellem møderne.

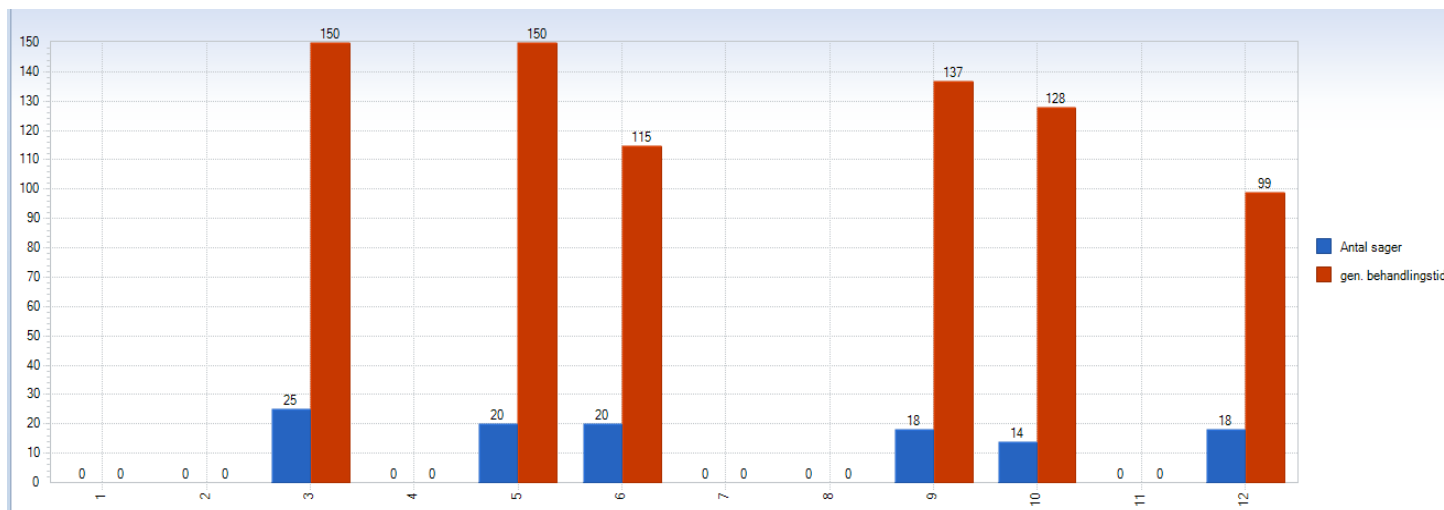


| Periode | Antal sager | gen. behandlingstid |
|----------------|-------------|---------------------|
| January 2019 | 16 | 29 |
| February 2019 | 13 | 35 |
| March 2019 | 42 | 96 |
| April 2019 | 18 | 43 |
| May 2019 | 37 | 104 |
| June 2019 | 31 | 93 |
| July 2019 | 10 | 17 |
| August 2019 | 11 | 20 |
| September 2019 | 37 | 86 |
| October 2019 | 32 | 72 |
| November 2019 | 17 | 15 |
| December 2019 | 29 | 66 |

Årsberetning 2019

Sagsbehandlingstid for sager afgjort i ankenævnet 2019:

Dette tal indeholder udelukkende sager, som ikke er blevet afsluttet under forberedelsen, men er afgjort af nævnet. Der blev afholdt nævnsmøder i marts, maj, juni, september, oktober og december måned. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid varierer fra 99 dage til 150 dage.

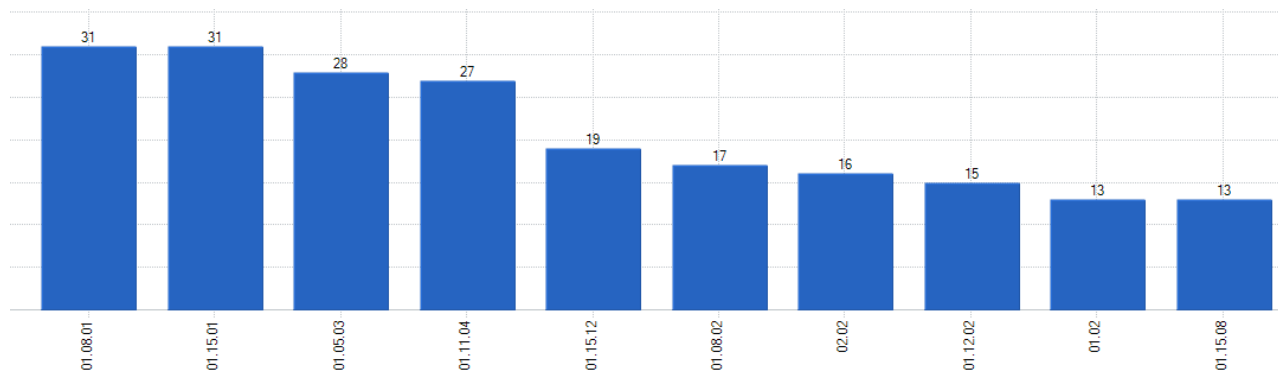


| Periode | Antal sager | gen. behandlingstid |
|----------------|-------------|---------------------|
| January 2019 | 0 | 0 |
| February 2019 | 0 | 0 |
| March 2019 | 25 | 150 |
| April 2019 | 0 | 0 |
| May 2019 | 20 | 150 |
| June 2019 | 20 | 115 |
| July 2019 | 0 | 0 |
| August 2019 | 0 | 0 |
| September 2019 | 18 | 137 |
| October 2019 | 14 | 128 |
| November 2019 | 0 | 0 |
| December 2019 | 18 | 99 |

Den samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid for nævnssager var 131 dage. I 2018 var den 124 dage.

Årsberetning 2019

Top 10 klagepunkterne fordeler sig således på de oprettede sager i 2019:



| | | |
|----------|--|----|
| 01.08.01 | Kontrolafgift - ingen billet | 31 |
| 01.15.01 | Manglende registrering af check-i... | 31 |
| 01.05.03 | Kontrolafgift for få zoner på klippek... | 28 |
| 01.11.04 | Mobilbillet ikke modtaget før påstig... | 27 |
| 01.15.12 | manglende straks-check ind | 19 |
| 01.08.02 | Kontrolafgift - periodekort/klippekor... | 17 |
| 02.02 | Rejsetidsgarantigodtgørelse herun... | 16 |
| 01.12.02 | Kontrolafgift- købt forkert billet/anve... | 15 |
| 01.02 | Kontrolafgift - kvittering/bankudskrif... | 13 |
| 01.15.08 | checkede ud i stedet for ind | 13 |

Tjørnevej 6
7171 Uldum
T: 79755000

Midttrafiks bestyrelse

Lars Oksbjerg
Dir: +4579755112
Mob: +4524341211
e-mail:
Lars.Oksbjerg
@Hedensted.dk
Sagsnr. 00.16.02-P20-2-19

6.3.2020

Fælles kommunal henvendelse til Midttrafiks bestyrelse vedr. projekt "Kollektiv trafik – længere frem i lyset"

Skanderborg, Viborg, Lemvig og Hedensted kommuner mødtes den 3. marts 2020 for at diskutere Midttrafiks udmelding om at skyde projektet "Kollektiv trafik – længere frem i lyset" til hjørne.

De fire kommuner ser store potentialer i at gennemføre projektet, som på fire meget forskellige måder vil informere om kollektiv trafik og mobilitet. Den viden, projektet vil akkumulere, vil helt klart kunne bidrage til, at Midttrafik kan udvikle et endnu bedre og bredere flexprodukt.


Skanderborg, Viborg, Lemvig og Hedensted kommuner opfordrer kraftigt til, at Midttrafik revurderer sin holdning til projektet og ser muligheder frem for begrænsninger. Muligheder for at tilføre den revision og harmonisering af flexprodukterne, som Midttrafik vil iværksætte, uvurderlig viden fra fire konkrete projekter jævnt fordelt i hele Midttrafiks området. Dette endda uden udgift for Midttrafik.

Hedensted Kommune

Region Midtjylland og Hedensted Kommune har i perioden februar 2019 - februar 2020 gennemført kommunikationsprojektet "Kollektiv trafik frem i lyset". Projektet har systematisk opsøgt og kortlagt forskellige målgruppers behov for information om kollektiv trafik og derpå udviklet en række kommunikationstiltag, der alle tager afsæt i oplevede behov og udfordringer.

Projektet er evalueret positivt af projektets styregruppe, samt af Udvalget for Fritid & Fællesskab i Hedensted Kommune og Udvalget for regional udvikling i Region Midtjylland. Herfra er ytret ønske om en udbredelse af projektets metode og effekt til andre kommuner i regionen. Disse ønsker resulterede i en administrativ aftale mellem Region Midtjylland og Hedensted Kommune om videreførelse af projektet i 1 år.

Foruden Hedensted Kommune ønsker tre midtjyske kommuner med vidt forskellige profiler at deltage i videreførelsen af projektet. Skanderborg, en bybuskommune med egen togstation og nærhed til Aarhus. Viborg, en landdistriktkommune med en voksen centerby og et stort opland. Og Lemvig, hvor der (måske) er endnu længere afstande mellem busstop og byer end i Hedensted.



Hedensted Kommune har løbende været i dialog med Midttrafik om videreførelse af projektet, og Midttrafik har indtil en kovending på møde den 20. februar 2020 været positive over for deltagelse i projektet.

Fra referat fra mødet den 20. februar 2020:

Mette Julbo sagde, at dele af Hedensted-projektet er godt - den del af projektet som omhandler kommunernes information og markedsføring af kommunale produkter. Mette sagde også, at projektet med tydelighed viser, at flexprodukterne er meget komplekse, og at de er svære at informere om og markedsføre. Det er det samme som Midttrafik, borgere mv. oplever. Som konsekvens af flexprodukternes kompleksitet og en stor stigning i efterspørgslen har Midttrafik besluttet at indstille til bestyrelsen, at flexprodukterne skal til revision og harmonisering.

På den baggrund kan Midttrafik ikke gå med i den ansøgning, som Hedensted Kommune indstiller til Regionen. Projektet skydes til "hjørne", indtil bestyrelsen har truffet beslutning om, hvad der skal arbejdes videre med på bestyrelsesmødet den 13. marts.

Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommune har med stor interesse fulgt kommunikationsprojektet "Kollektiv trafik frem i lyset" og har derfor også været en stor fortaler for aktivt at deltage i videreførelsen af projektet i form af "Kollektiv trafik – længere frem i lyset".

Skanderborg Kommune ser mange positive effekter af projektet i form af øget kendskab og brug af kommunens kollektive trafik, samt positive fortællinger om den kollektive trafik og mobilitet i kommunen – noget, der er meget efterspurgt og kommer både kommunen, Midttrafik, kollektiv trafik-kunderne, Region Midtjylland mv. til gavn.

Skanderborg Kommune har planlagt en del konkrete kommunikationsaktiviteter i samarbejde med projektet, og Skanderborg Kommune har derfor et stort behov for at igangsætte projektet som planlagt. Nogle af de planlagte elementer, der skal indgå i projektet i Skanderborg Kommune, er:

- Grundresearch og opsøgende arbejde blandt brugere af forskellige former for kollektiv trafik i kommunen, med henblik på at gøre os klogere på brugere, målgrupper til aktiv kommunikation mv.
- En indsats for at øge kendskabet til den kollektive trafik i kommunen via positiv omtale, bl.a. i form af tema i lokalavisen – med fokus på historier om:
 - Digitale nedtællingsmoduler
 - Den nyligt indførte Plusturs-ordning, der har mange brugere
 - Flextur Ung-ordningen
 - Interviews med buschauffør og passagerer i bybussen i Skanderborg om gode oplevelser mv.
 - Interviews med buschauffører på øvrige ruter samt muligvis skolebusser
- Kommunikation om arbejde med superstoppesteder i Skanderborg

- Kommunikation om nyligt vedtagne mobilitetsinitiativer, som det politisk er besluttet at starte op her i 2020 – med fokus på bl.a.:
 - Opgraderinger af gangforbindelser til/fra stoppesteder med henblik på inddragelse af brugerne
 - Kommunikation på bybussen i Skanderborg om, at bussen skal køre på biodiesel
 - Udvikling af en "mobilitetspakke" til kommunens tilflyttere, der inkluderer aktiv kommunikation om kommunens kollektive trafiktilbud
 - Arbejde med transportadfærd i samarbejde med én af kommunens store virksomheder

Ud over ovenstående konkrete behov i regi af projektet, ligger der yderligere kommunikationstiltag, som skal udvikles lokalt og i samarbejde med øvrige aktører. Som det fremgår, er der mange konkrete behov, som skal dækkes i regi af projektet.

Skanderborg Kommune vil derfor på det kraftigste opfordre til, at projekt "Kollektiv trafik – længere frem i lyset" igangsættes som planlagt.

Viborg Kommune

Viborg Kommune oplever ofte, at borgere ikke kan finde rundt i de mange forskellige muligheder, der er for at bruge den kollektive trafik. Man har ikke kendskab nok til Flexbus-systemerne, og det betyder, at mange ikke bruger de systemer.

I forbindelse med de gennemførte regionale besparelser, har Viborg Kommune gjort en stor indsats for at etablere et sammenhængende busnet i landdistrikterne. Der er etableret flere Flexbusser og dermed bedre sammenhæng mellem og til de faste ruter, regionale og lokale, så man kan lave en sammenhængende rejse.

Men kendskabet til det samlede rutenet, hvor man skal ringe efter en del af turen med den kollektive trafik, skal Viborg Kommune være meget bedre til at oplyse borgerne om. Viborg Kommune har en forventning om, at projektet "Kollektiv trafik – længere frem i lyset" vil kunne bruges hertil ud fra de gode erfaringer, der er opnået i Hedensted.

Viborg Kommune kører pt. et forsøg med tre minibusser i tre lokalområder – et projekt kaldet "Vores Tur", hvor der er satset meget på frivillige chauffører. Det ser ud til, at Viborg Kommune inden længe er nødt til at afslutte forsøget, men vi havde håbet, at "Vores Tur" kunne være med til at give en bedre mulighed for en kollektiv trafik betjening i landdistrikterne i Viborg Kommune.

Viborg Kommune har i hele forsøget søgt at arbejde hen mod, at disse lokalt placerede minibusser kan blive en del af det samlede tilbud til borgerne om kollektiv trafik i samarbejde med Midttrafik. Minibusserne er et fleksibelt system, der er ude i lokalområderne, og som derfor kan gennemføre ture, som det almindelige busnet ikke kan klare. Men hvordan er minibusserne blevet brugt, og hvordan kan de indgå i det fremtidige net af kollektiv trafik? Det vil Viborg Kommune gerne have med i en vurdering af den kollektive trafik i Viborg Kommune gennem projektet "Kollektiv trafik - længere frem i lyset".

Lemvig Kommune

Lemvig Kommune har et stærkt ønske om en generel bedre information om de forskellige tilbud i den kollektive trafik. Som strandkyst-/yderkommune med lavt befolkningstal spredt over stort areal er flex-tilbuddene en væsentlig grundstamme i den kollektive trafik, og vi ser et stort potentiale i at få øget opmærksomheden på tilbuddene ved hjælp af kommunikationsprojektet "Kollektiv trafik – længere frem i lyset".

Derudover ønsker Lemvig Kommune meget tiltrængt hjælp til kommunikationstiltag om to konkrete projekter:

- Plustur

Som den første kommune i Region Midtjylland startede Lemvig Kommune 1. september 2018 med Plustur. I perioden 1. september 2018 - 1. februar 2019 er det bestilt 19 ture med 22 kunder. I forhold til erfaringerne fra NT, der siden 1. januar 2018 har tilbudt Plustur i alle kommuner, svarer antallet til det forventede. Lemvig Kommune har besluttet fortsat at tilbyde Plustur, men brugen har indtil nu været begrænset.

- Landsbybusser

Lemvig Kommune fik den 14. september 2018 tilsagn fra Trafikstyrelsen om tilskud fra Pulje til kollektiv trafik i yderområder til Landsbybusser. Formålet med dette projekt er at udvikle nye ruter, som vil give borgerne flere muligheder for at benytte kollektiv trafik til lejlighedsvis kørsel imellem kommunens landsbyer og Lemvig By. Lemvig Kommune indledte ultimo 2018 en dialog med berørte sogne-/borgerforeninger om ønsker til landsbybussernes køreplaner. Der blev indledt med et fællesmøde for alle sogne-/borgerforeninger med efterfølgende individuelle dialoger. Det tog længere tid end forventet at få udarbejdet de endelige forslag til køreplaner, og landsbybusserne blev derfor først sat i drift pr. 1. juli 2019. Lemvig Kommune mangler at gennemføre en kundetilfredsundersøgelse, som forventes gennemført foråret 2020. Der skal også gennemføres endnu en informationskampagne, når kundetilfredshedsundersøgelsen er gennemført, og der evt. er foretaget ændringer i køreplanerne.

Vi anerkender, at Midttrafik kan have ønske om at gentænke den borgerrettede kommunikation om de forskellige kollektive trafiktilbud, herunder flextur, flexbus, plustur, handicapkørsel, siddende patienttransport mv. Vi anerkender også, at flextrafikken gennem de senere år er blevet en del af Midttrafiks kollektive trafiktilbud, der sikrer et godt mobilitetstilbud i ydertidspunkter og yderområder. Trafikplan Djursland, som vi i de øvrige kommuner følger nøje, er et godt eksempel herpå.

Netop fordi trafikplanerne skal sikre mobilitet på tværs af flere kommuner og dermed inddrager regional kollektiv trafikbetjening, giver det mening, at Midttrafik og regionen deltager i kommunikationsprojektet "Kollektiv trafik – længere frem i lyset", og at det igangsættes som planlagt for at imødegå de konkrete, akutte behov listet ovenfor.

Hedensted Kommunes og regionens forsøg i 2019 viser, at det med en målrettet indsats kan lade sig gøre at udbrede kendskabet til kollektiv trafik til relevante målgrupper. Nu ønsker en bredere kreds af kommuner at videreføre og drage nytte af projektets momentum. Naturligvis med inddragelse af Midttrafik og regionen.

Den øgede anvendelse af flextrafik kalder på klar kommunikation til borgerne om muligheder og som konkrete vejledninger. Det har vi alle, Midttrafik, kommuner og regionen en fælles interesse i.

Vi vurderer samtidig, at Midttrafik vil kunne drage nytte af resultaterne fra projektet i forhold til arbejdet med at udvikle den borgerrettede kommunikation om flextrafikken.

På vegne af de 4 kommuner

Lars Oksbjerg
Kørselskoordinator



Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato

11. marts 2020

Journalnummer

4.4.9-02787-2020

Kontaktperson

Mette Julbo-Nielsen

Til Skanderborg, Viborg, Lemvig og Hedensted Kommune
cc til Region Midtjylland

Fælles kommunal henvendelse til Midttrafiks bestyrelse vedr. projektet "Kollektiv trafik – længere frem i lyset"

Tak for jeres henvendelse af 6. marts 2020.

Midttrafik kan indledningsvis oplyse, at vi finder mange positive aspekter i forbindelse med projekt "Kollektiv trafik – længere frem i lyset".

Dette blandt andet i forbindelse med den indsats, der er gennemført i Hedensted Kommune, i forhold til information og markedsføring af kommunale kørselstilbud til kommunens borgere og ansatte. Midttrafik er vidende om og enige med jer om, at Flextrafik produkterne er vanskelige at gennemskue, at forstå og at kommunikere. Af samme årsag behandles på næstkommende bestyrelsesmøde den 13. marts 2020 en indstilling om Flextrafiks åbne kørselsordninger med henblik på at igangsætte arbejdet omkring forenkling og harmonisering af Flextrafik produkterne.

Med afsæt i ovenstående, kan Midttrafik ikke på nuværende tidspunkt deltage i projektet "Kollektiv trafik – længere frem i lyset".

Vi ønsker også at informere jer om, at Midttrafik har ansat en kundeambassadør (via intern omrokering), som kan bookes til deltagelse i diverse møder i foreninger og kommuner i Midttrafiks område. Midttrafiks kundeambassadør deltager på informationsmøder, der handler om Midttrafiks billetprodukter fx pensionistkort, pendlerkort, rejsekort og brugen af Midttrafik app. Kundeambassadøren kan give konkret vejledning i, hvilken billet man skal vælge ud fra sit rejsemønster. Midttrafik deltager også på informationsmøder, der handler om Midttrafiks forskellige kørselstyper fx busser, Flexbus, Flextur og Plustur. Medarbejderen kan give en overordnet introduktion til produkterne.

Vi hæfter os ved, at projektet i Hedensted Kommune har genereret mange henvendelser til kommunen. Det er en ydelse, som kommunerne og regionen i forvejen betaler Midttrafik for at håndtere gennem Midttrafiks Servicecenter og Midttrafiks Kundecenter.

Borgerne kan ringe til Midttrafik og få hjælp, hvis de har spørgsmål til kollektiv trafik i deres kommune også om Flextrafik. Vores medarbejdere er klædt på til at håndtere de mange forskellige forespørgsler, der kan komme om alle Midttrafiks produkter.

Den vejledning som Midttrafik tilbyder, kan med fordel suppleres af vejledning i den enkelte kommune om lokale kørselsordninger og produkter, hvor det er kommunen, der er ansvarlig for at visitere borgeren til f.eks. handicapkørsel, lægekørsel mv. Denne løsning har man valgt i Hedensted Kommune.

Flexbus, Flextur og Plustur er åbne kørselstilbud, som alle kan bruge, og som Midttrafik har ansvaret for at koordinere og informere om. Derfor bør informationen til kunderne gå via Midttrafiks kanaler, da der kan være mange detaljer og informationer, som kan være vanskelige at håndtere lokalt i kommunen, f.eks.:

- Rejsegaranti
- Rejseregler
- Takster
- Regler for afbestilling af ture
- Kontaktoplysninger ved forsinkelse af bil
- Prisaftaler aftaler mellem kommuner
- Særlige forhold og priser ved knudepunkter

På Midttrafiks produkter skal det tydeligt fremgå, at det er Midttrafik, der er afsender sammen med kommunen. Det er Midttrafik, som borgeren skal ringe til for at bestille turen eller via den fælles app eller online portal for alle trafikskaber. Hvis ikke Midttrafik fremgår som tydelig afsender af produkterne, kan det skabe forvirring og utryghed for borgerne, hvilket også kan have betydning for borgernes oplevelse af bestilling og selve turen.

Det er desuden helt i tråd med intentionerne bag loven om trafikskaber, at information og markedsføring samles i trafikskaberne, så det bliver lettere for borgerne.

Midttrafik er ansvarlig for markedsføring og information for både busser, Letbanen, Lemvigbanen, Flexbus, Flextur, Plustur og handicapkørsel.

Midttrafik laver den overordnede basisinformation og markedsføring, som kommer alle 18 kommuner til gode.

Hvis en kommune ønsker at lave en særlig lokal markedsføringsindsats, fx af gratis Flexbus eller en særlig ordning for Flextur for Ung, så er det kommunen, der skal igangsætte og finansiere dette. Midttrafik hjælper gerne med skabeloner mm. til kampagnen. Herudover skal Midttrafik godkende materialerne, så vi er sikre på, at alle informationer er korrekte. Desuden er det vigtigt, at Midttrafik er tydelig afsender på informationen samme med kommunen, fx med Midttrafiks logo og henvisning til Midttrafik Kundecenter.

I forhold til Flextrafik produkterne kan Midttrafik ikke på nuværende tidspunkt markedsføre bredt ud i alle 18 kommuner, dels fordi der er markant forskel på, hvor meget kommunerne ønsker at øge kendskabet til mulighederne med f.eks. Flextur, dels fordi de mange varianter fra kommune til kommune vanskeliggør

kommunikationen. Derfor er det op til den enkelte kommune at igangsætte lokal markedsføring i samarbejde med Midttrafik, hvis man ønsker dette. Måtte Midttrafiks bestyrelse beslutte en harmonisering af Flex produkterne, så giver det fremadrettet helt andre muligheder for fælles information og markedsføring.

Midttrafik har på Fagligt Forum den 18. oktober 2018 præsenteret rammerne for lokal markedsføring for alle deltagere, hvor der også blev vist eksempler på lokale markedsføringsinitiativer i de enkelte kommuner. Præsentationen er vedhæftet som bilag. Præsentationen gav ikke anledning til kommentarer fra kommunerne.

Hvis kommunen har spørgsmål, er man altid velkommen til at kontakte Midttrafiks Markedsføringsafdeling for at høre om de muligheder, der er for lokal markedsføring.

Midttrafik vender tilbage til kommunerne, når vi kender bestyrelsens beslutning angående forenkling af Flex produkterne, og jeres henvendelse vil i øvrigt blive behandlet af bestyrelsen på deres møde i maj.

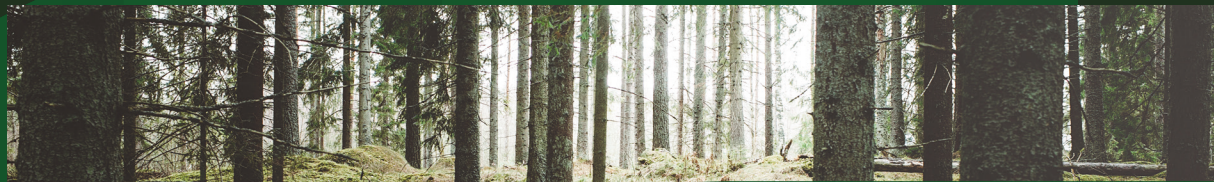
Med venlig hilsen

Mette Julbo
Vicedirektør

Grøn bus

Folie

200x230



**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**





**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**




37 Nordhavn via Raffinaderivej



1920

T. 16200
L. 4950
Siddepl. 33
Ståpl. 32



**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**



**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**



**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**



245X190

I 2022 KØRER 50% AF SKANDERBORGS BUSSE PÅ GRØN ENERGI



Skanderborg
Kommune



midttrafik

23

I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI



MIDTTRAFIKS MILJØVENNLIGE BUSSE
GRØN
GBUS

Skanderborg
midtrafik

SOLARIS

XJ 91 780 164

3A
22
23

100

LÆKKER TUN, MED
SPICY DRESSING
SPINAT, KIMCHI
OG ANDRE GRØNNE
SAGER

GRØNNE
BUSSE
HÆFT

7
Os mark bedre!?

A JCDelux





**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**



**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**



**I 2022 KØRER 50% AF
SKANDERBORGS BUSSE
PÅ GRØN ENERGI**



365x42



**I 2022 KØRER 50%
AF SKANDERBORGS
BUSSE PÅ GRØN ENERGI**



Skanderborg
Kommune



midttrafik



Gratis wi-fi



**I 2022 KØRER 50%
AF SKANDERBORGS
BUSSE PÅ GRØN ENERGI**

Skanderborg midttrafik

490

490



**I 2022 KØRER 50%
AF SKANDERBORGS
BUSSE PÅ GRØN ENERGI**



Skanderborg
Kommune



midttrafik



**I 2022 KØRER 50%
AF SKANDERBORGS
BUSSE PÅ GRØN ENERGI**



Skanderborg
Kommune



midttrafik



**I 2022 KØRER 50%
AF SKANDERBORGS
BUSSE PÅ GRØN ENERGI**



Skanderborg
Kommune



midttrafik



Grobowski
Vestergade 41
8000 Aarhus C

88977070
hej@grobowski.dk

grobowski.dk

Midttrafik

Trivselsundersøgelse og psykisk APV 2020

Rapportspecifikationer

Midttrafik - 2020

| | |
|-------------|-----|
| Gennemførte | 115 |
| Inviterede | 124 |
| Svarprocent | 93% |



enalyzer

Indholdsfortegnelse

Trivselsundersøgelse og psykisk APV 2020

| | |
|--|----|
| Info om undersøgelsen | 3 |
| Overblik | 4 |
| Omdømme | 7 |
| Arbejdsopgaver | 7 |
| Effektivitet | 7 |
| Social Kapital - Samarbejde | 8 |
| Social Kapital - Tillid og retfærdighed | 8 |
| Nærmeste leder | 8 |
| Direktionen | 9 |
| Faglig og personlig udvikling | 9 |
| Forandring og omstilling | 9 |
| Work/Life Balance | 9 |
| Strategi | 10 |
| Psykisk arbejdsmiljø | 10 |
| Krænkende adfærd | 10 |
| Tabeller | 12 |
| Om Enalyzer | 17 |

INFO OM UNDERSØGELSEN

Trivselsundersøgelse og psykisk APV 2020

Forord

Hermed resultaterne af Trivsels- og APV-målingen 2020 hos Midttrafik. Målingen af medarbejdertrivsel og loyalitet er en af de vigtige indikatorer af, hvordan vi sammen formår at leve op til strategien for Midttrafik. Derfor har Midttrafik i en årrække målt på medarbejdernes trivsel sammen med den lovpligtige APV-undersøgelse.

Resultaterne i rapporten udstyrer os med en god forståelse for, hvor og hvordan vi kan blive endnu bedre. Vi investerer årligt i de fysiske forhold i Midttrafik, medarbejdertrivsel og kompetenceudvikling, og denne rapport viser os specifikt på hvilke områder, vores investeringer giver størst afkast og hvor vi kan blive endnu bedre.

God fornøjelse med rapporten, den efterfølgende dialog og arbejdet med at forbedre indsatsområderne, så vi sammen kan gøre Midttrafik til en endnu bedre arbejdsplads.

Med venlig hilsen
Jens Erik Sørensen

Sådan læser du rapporten

Rapporten er bygget op på følgende måde:

Rapporten præsenterer et samlet overblik, en temaoversigt samt en Top 5 og en Bund 5, som illustrerer spørgsmål med højeste og laveste gennemsnit, samt styrker og udviklingsområder.

På de følgende sider består rapporten af grafer, der viser gennemsnittet på samtlige spørgsmål. Hver graf er et tema fra spørgeskemaet. Afslutningsvis er der vedlagt en tabel, der viser scoren og svarfordelingen på alle spørgsmål i undersøgelsen.

Metode

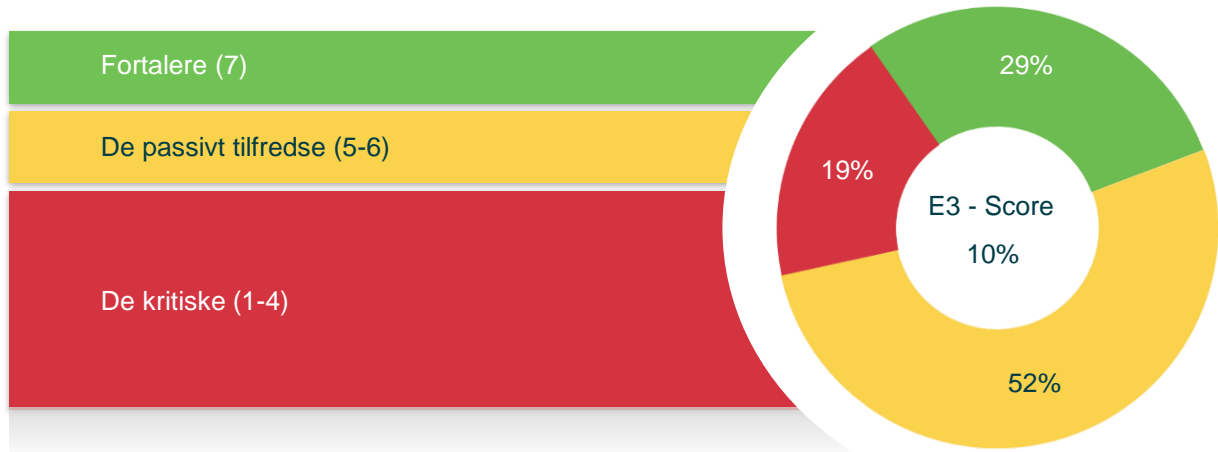
Hele vejen igennem rapporten anvendes farvekoder til at identificere hvilke enheder, tallene repræsenterer. En forklaring af farvekoderne findes nederst på hver side i rapporten.

Samtlige spørgsmål i undersøgelsen er stillet som udsagn, hvor man skulle svare på en enighedsskala fra "Meget uenig" til "Meget enig". Desuden har det ved hvert spørgsmål været muligt at svare "Ved ikke".

OVERBLIK

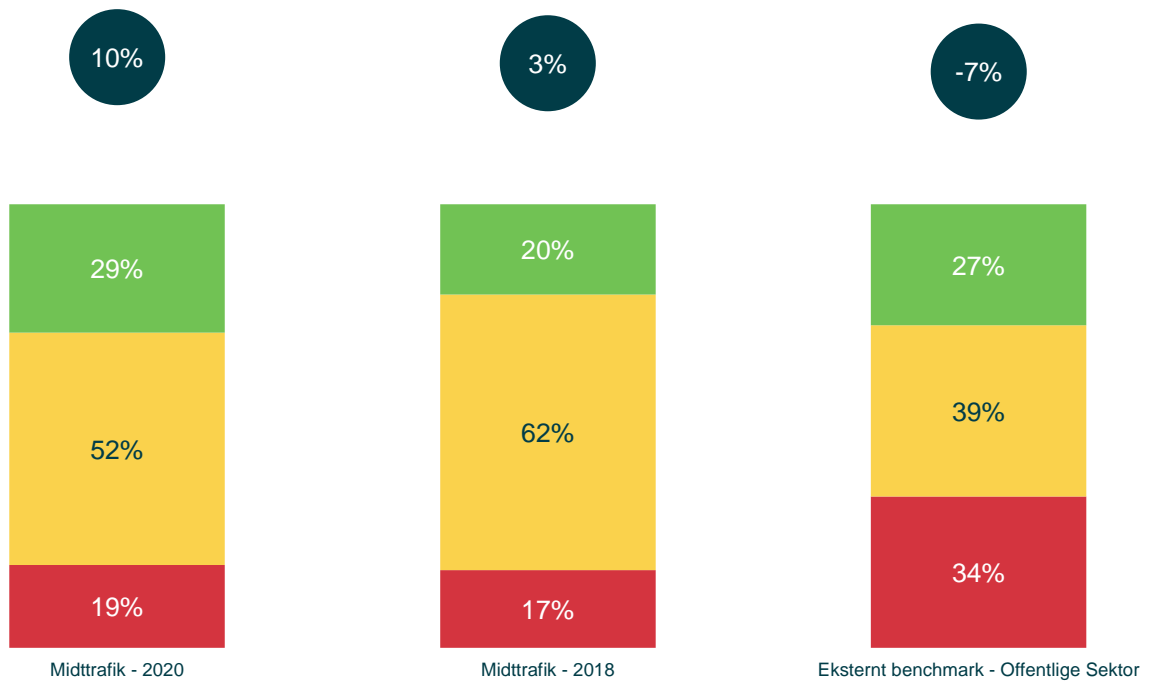
Engagement - Score

Jeg vil anbefale andre at søge job hos min arbejdsgiver



Fortalere - De kritiske = E3 - Score

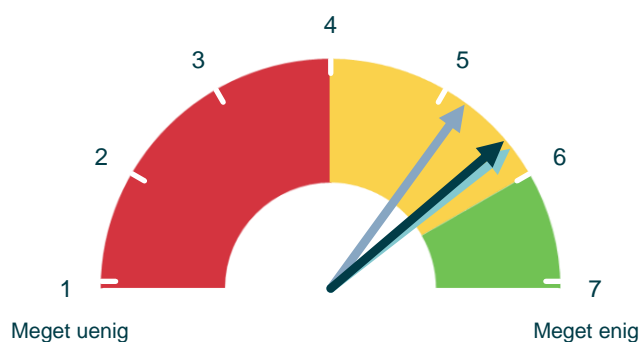
Engagement - Segmentering



- E3 - Score
- Fortalere
- De passivt tilfredse
- De kritiske

OVERBLIK

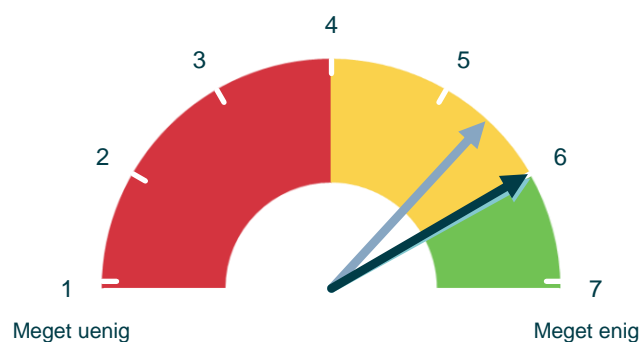
Motivation og Tilfredshed



- Midttrafik - 2020 (5,7)
- Midttrafik - 2018 (5,7)
- Eksternt benchmark - Offentlige Sektor (5,2)

- Niveaueet er ikke tilfredsstillende. Der bør ske forbedringer.
- Niveaueet er tilfredsstillende. Der er dog plads til forbedringer.
- Niveaueet er meget tilfredsstillende.

Engagement og Loyalitet

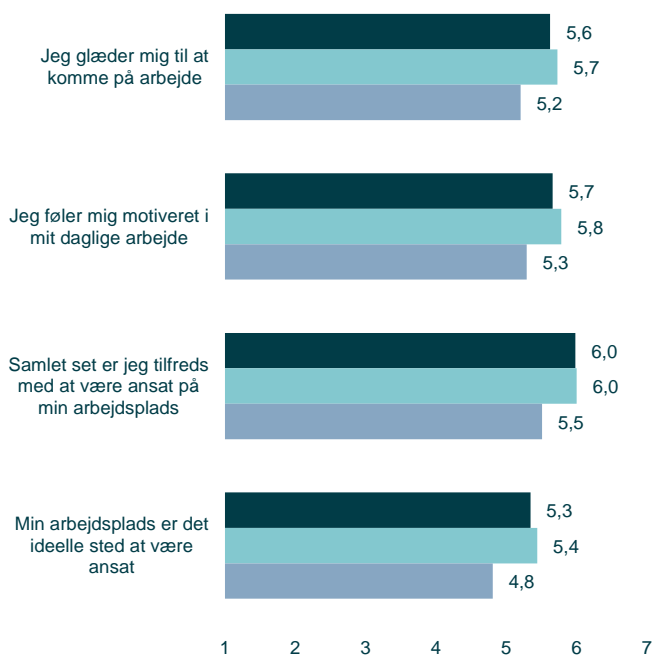


- Midttrafik - 2020 (6,0)
- Midttrafik - 2018 (6,0)
- Eksternt benchmark - Offentlige Sektor (5,4)

- Niveaueet er ikke tilfredsstillende. Der bør ske forbedringer.
- Niveaueet er tilfredsstillende. Der er dog plads til forbedringer.
- Niveaueet er meget tilfredsstillende.

Motivation og Tilfredshed | Enkeltspørgsmål

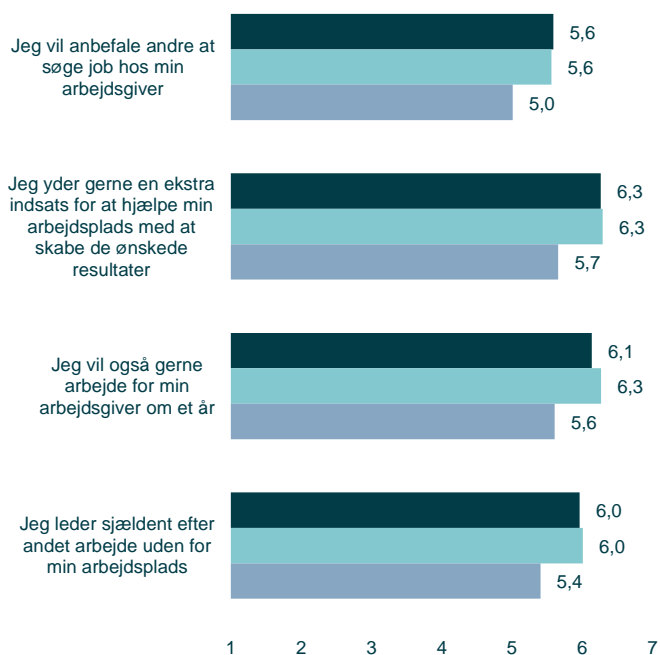
5,7



- Midttrafik - 2020
- Midttrafik - 2018
- Eksternt benchmark - Offentlige Sektor

Engagement og Loyalitet | Enkeltspørgsmål

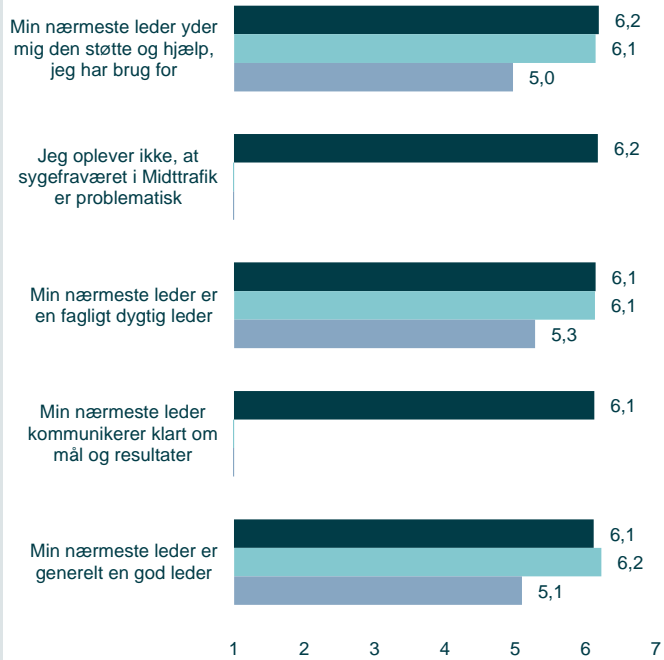
6,0



OVERBLIK

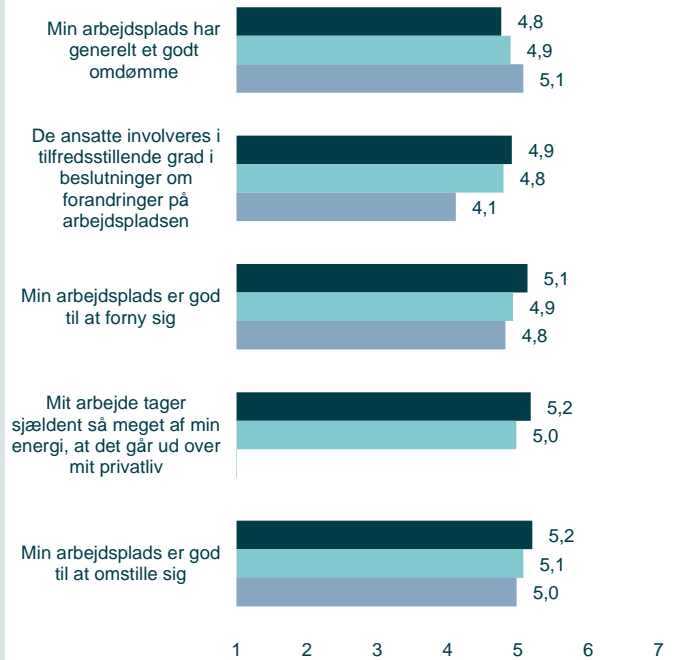
Top 5

De 5 spørgsmål, hvor der er opnået de højeste gennemsnit



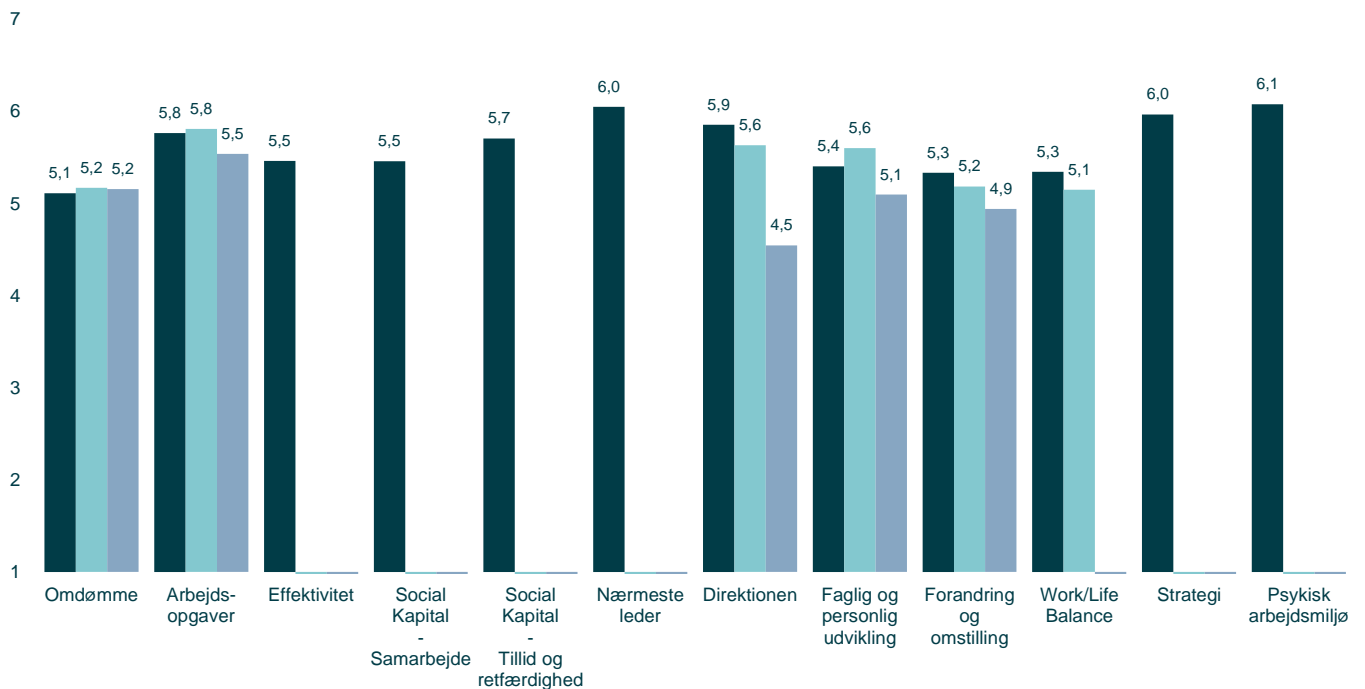
Bund 5

De 5 spørgsmål, hvor der er opnået de laveste gennemsnit



Temaoversigt

Tallene viser de gennemsnitlige scorere for hvert tema

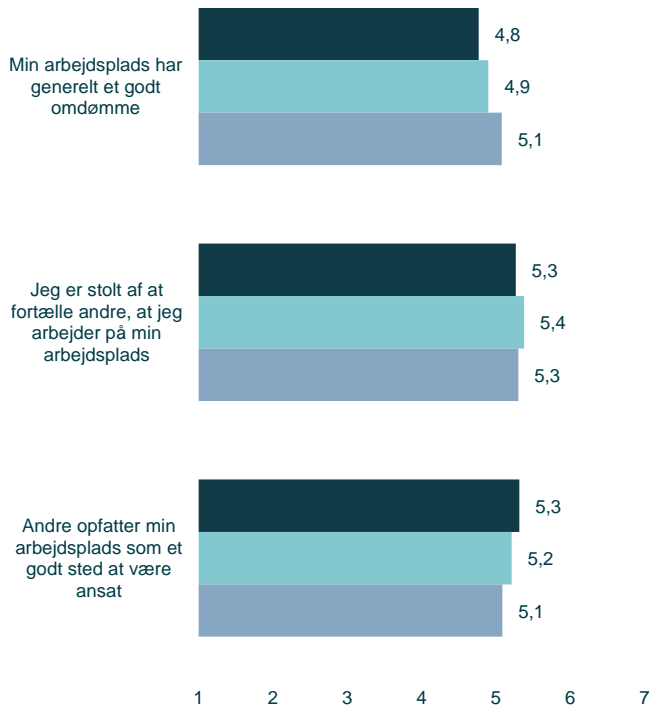


■ Midttrafik - 2020
■ Midttrafik - 2018
■ Eksternt benchmark - Offentlige Sektor

RESULTATER

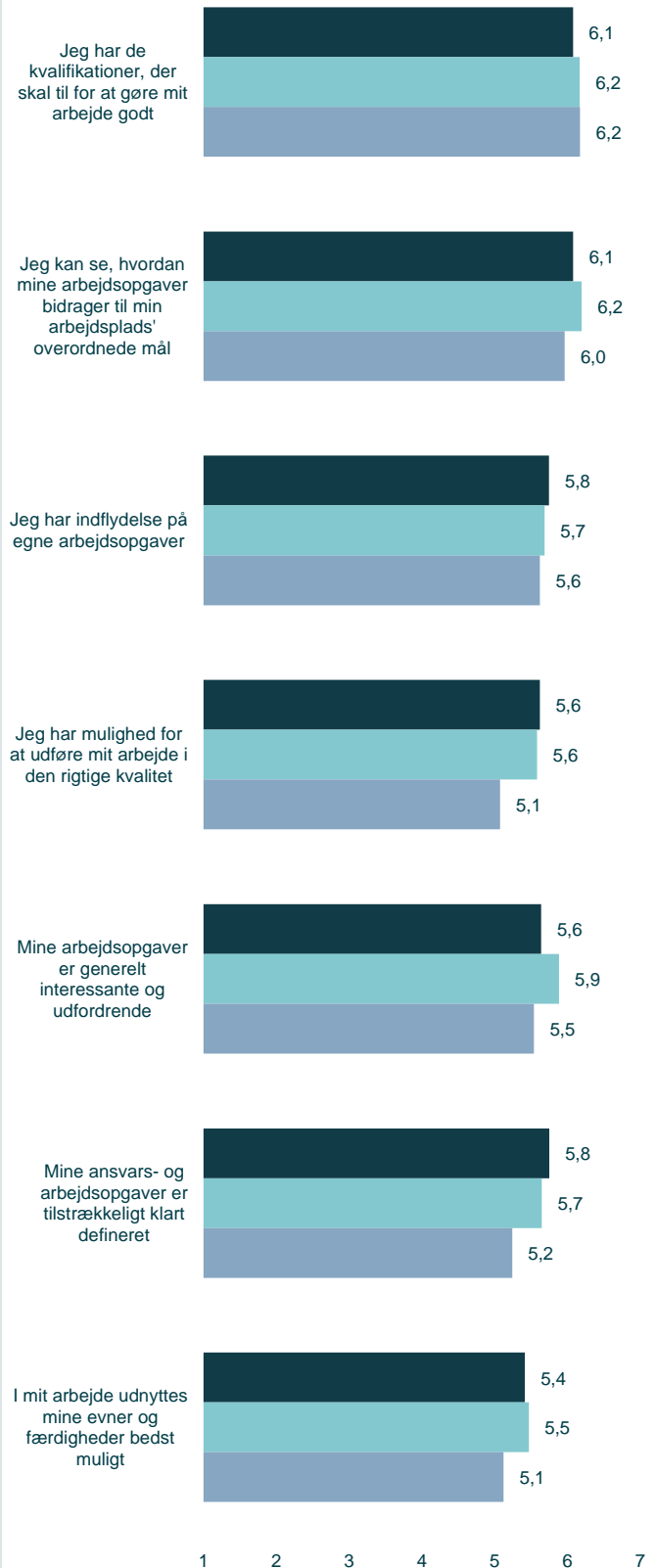
Omdømme

5,1



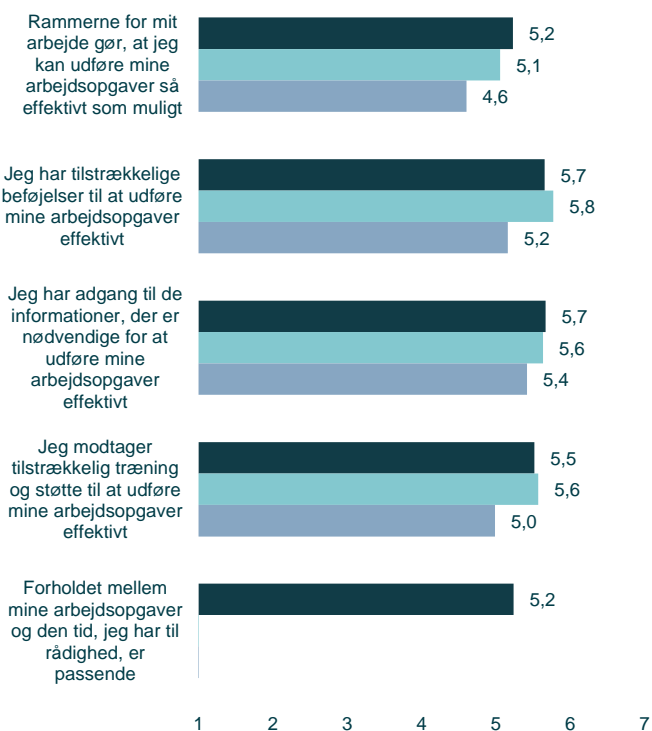
Arbejdsopgaver

5,8



Effektivitet

5,5

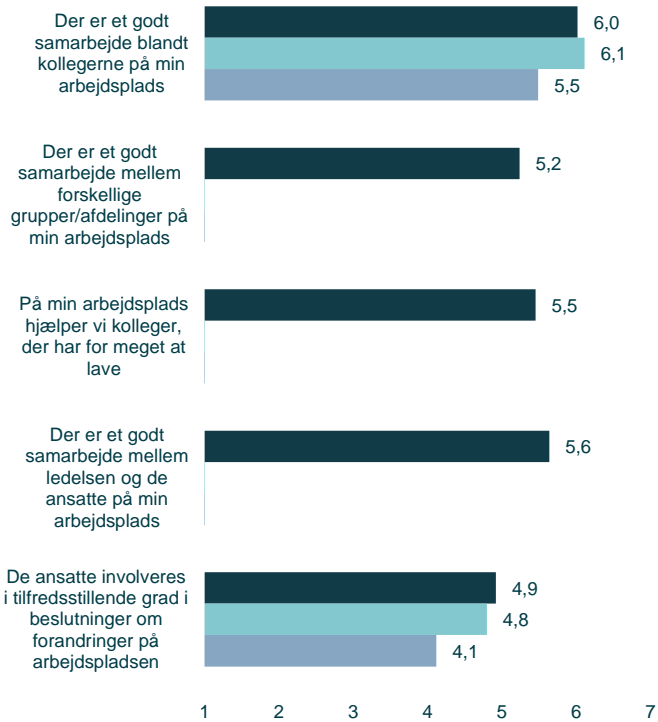


■ Midttrafik - 2020
■ Midttrafik - 2018
■ Eksternt benchmark - Offentlige Sektor

RESULTATER

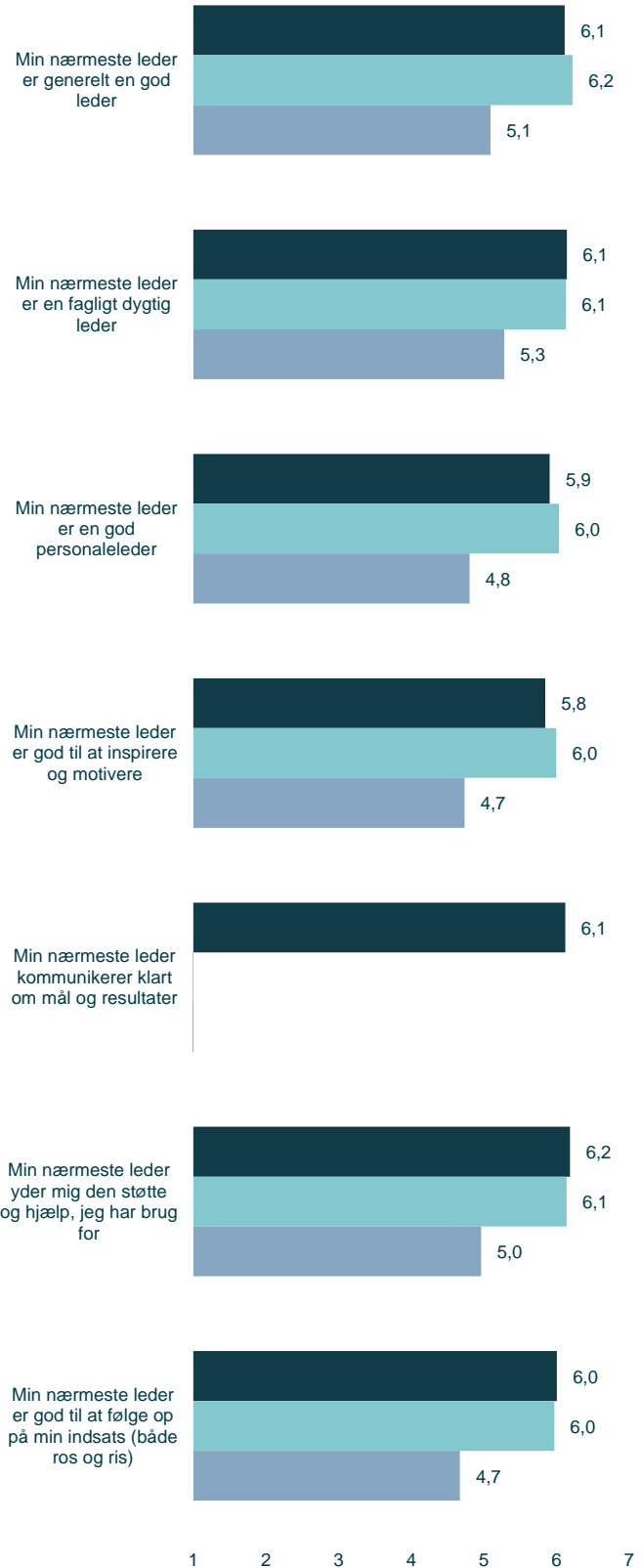
Social Kapital - Samarbejde

5,5



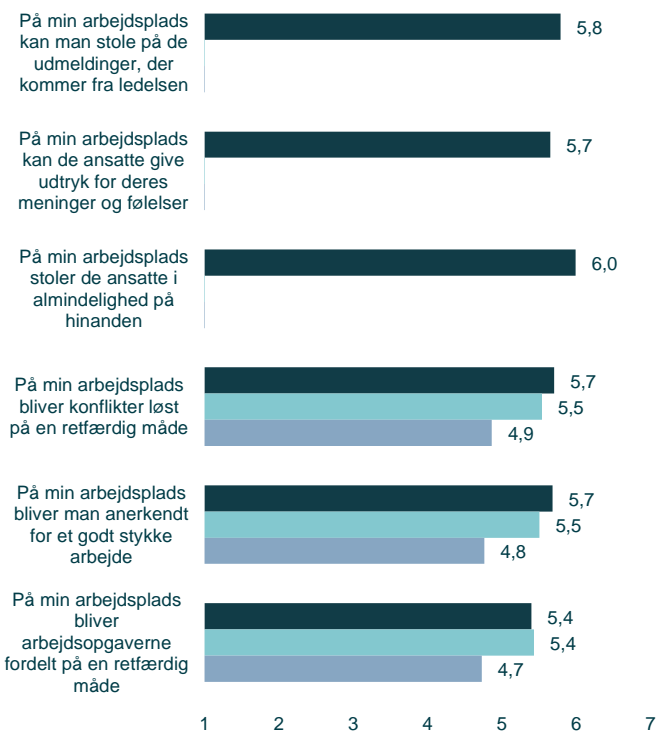
Nærmeste leder

6,0



Social Kapital - Tillid og retfærdighed

5,7

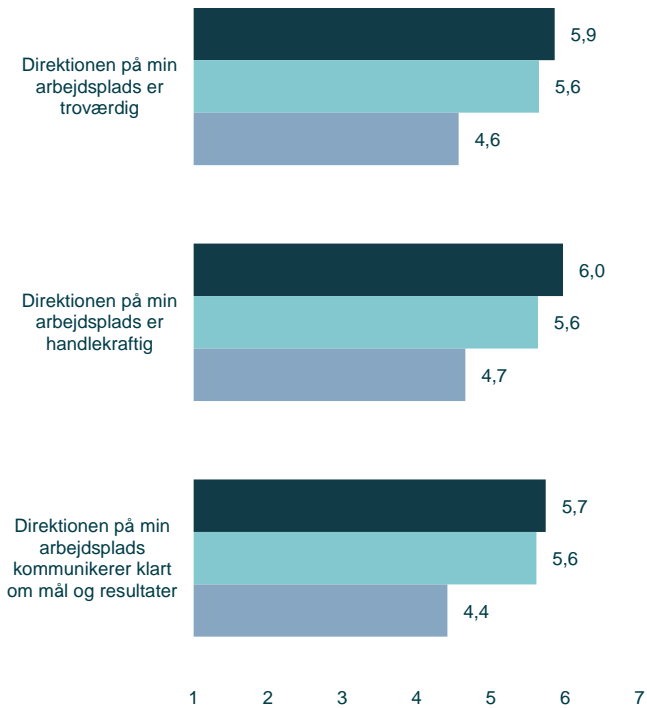


■ Midttrafik - 2020
■ Midttrafik - 2018
■ Eksternt benchmark - Offentlige Sektor

RESULTATER

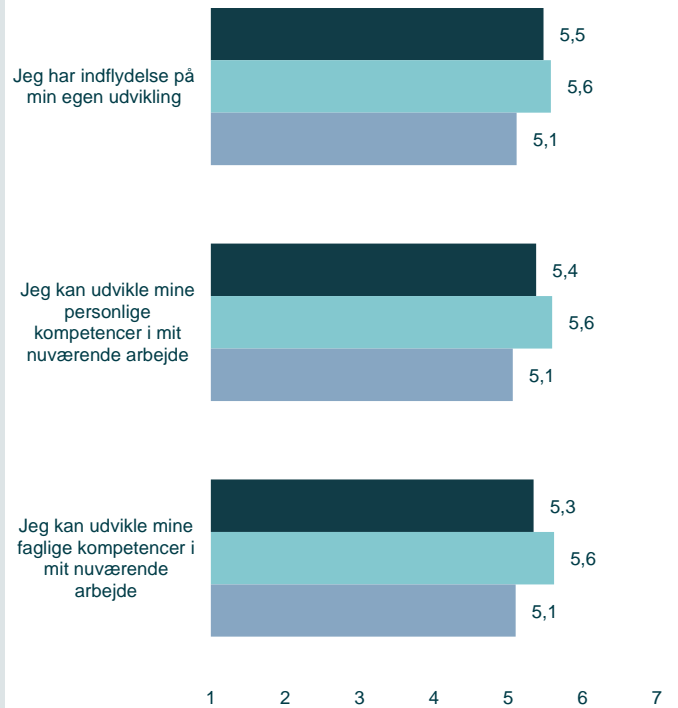
Direktionen

5,9



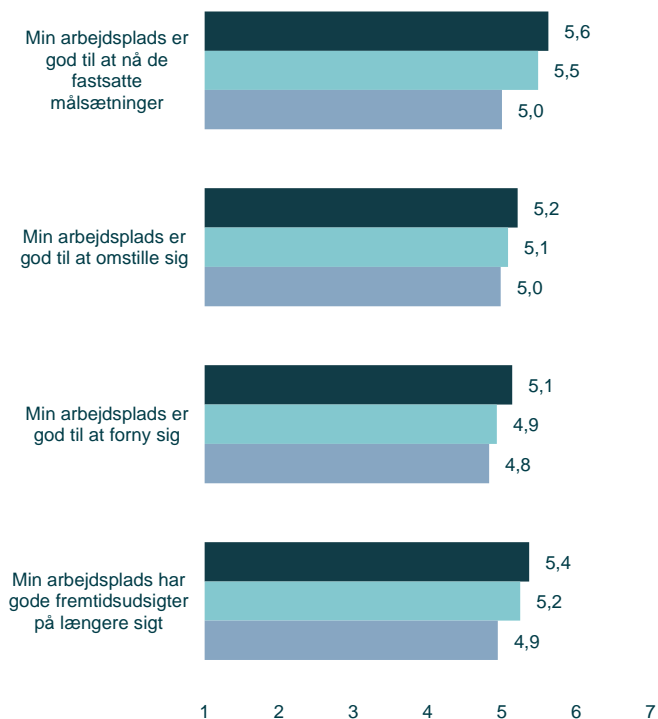
Faglig og personlig udvikling

5,4



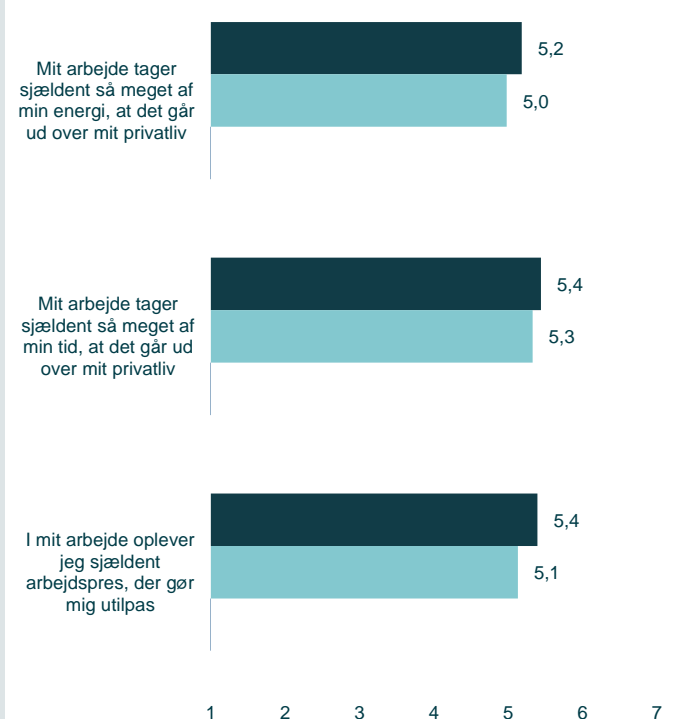
Forandring og omstilling

5,3



Work/Life Balance

5,3

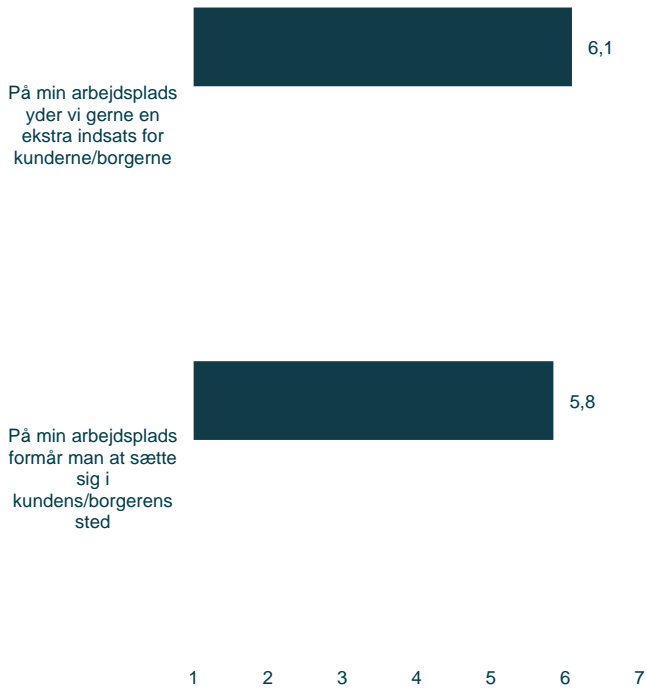


■ Midttrafik - 2020
■ Midttrafik - 2018
■ Eksternt benchmark - Offentlige Sektor

RESULTATER

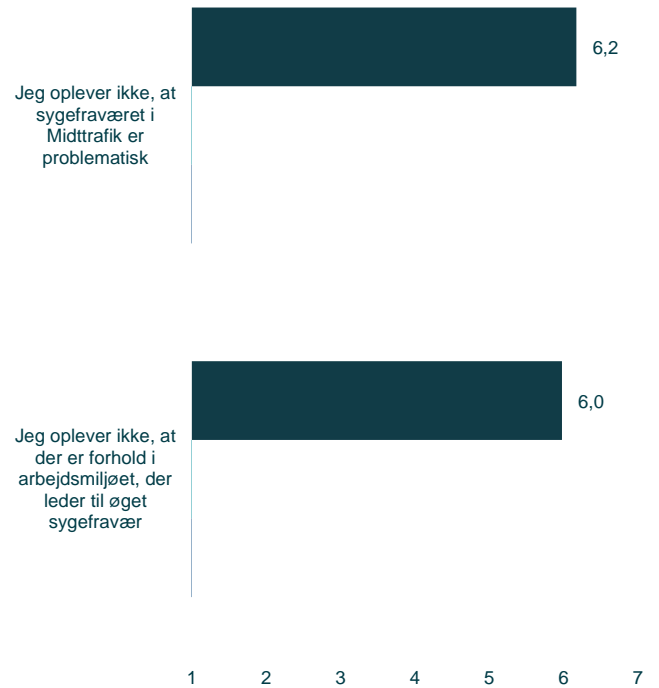
Strategi

6,0

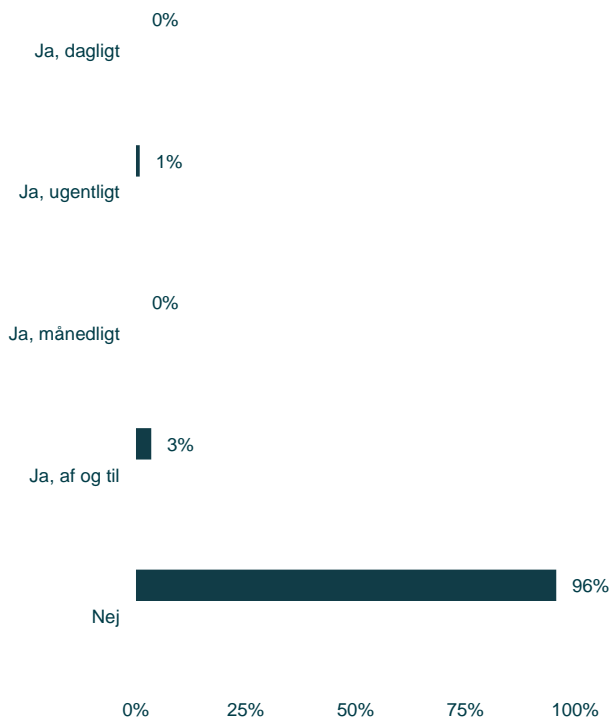


Psykisk arbejdsmiljø

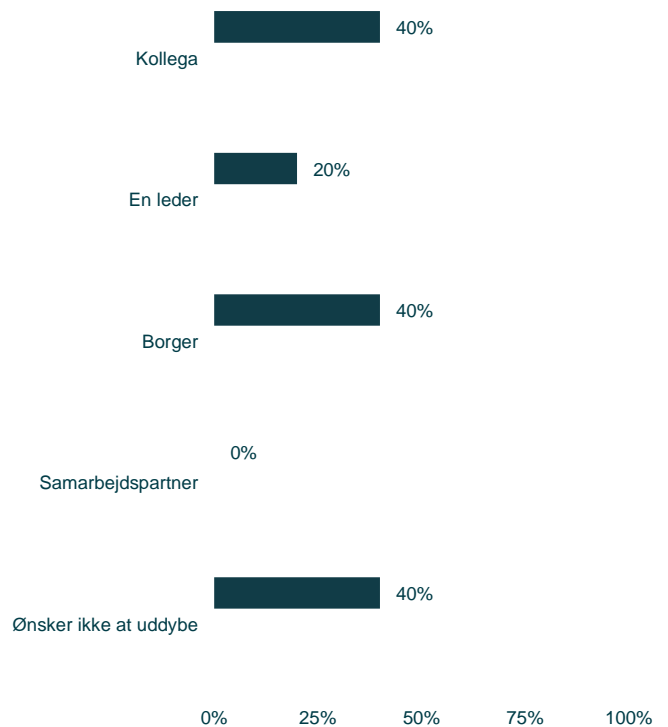
6,1



Har du været udsat for mobning og/eller chikane på arbejdspladsen?

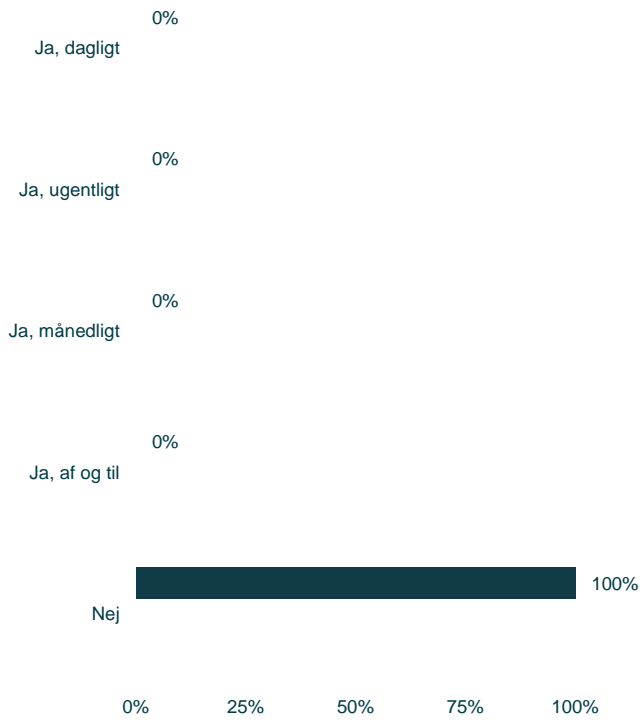


Hvem har udført mobningen/chikanen?

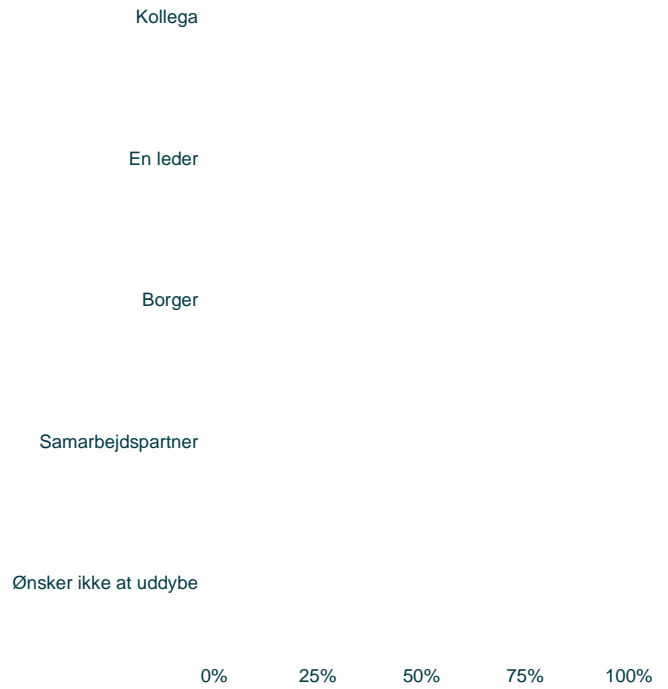


RESULTATER

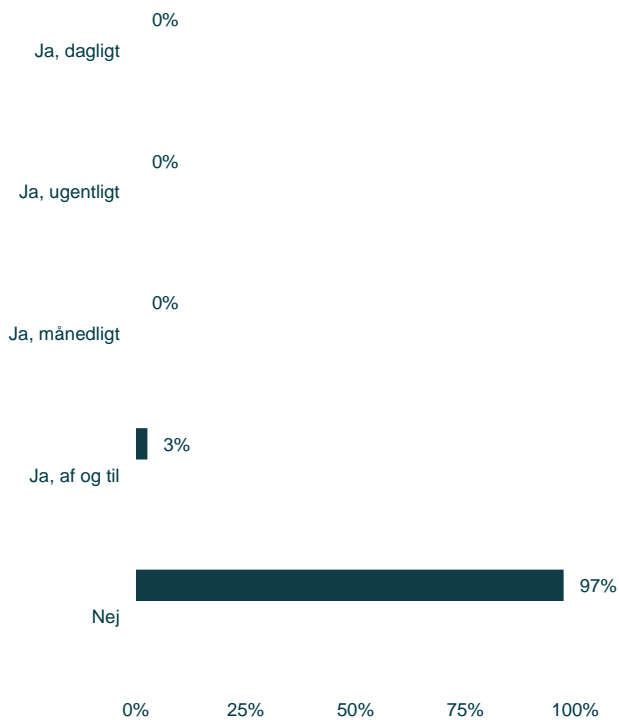
Har du været udsat for vold på arbejdspladsen?



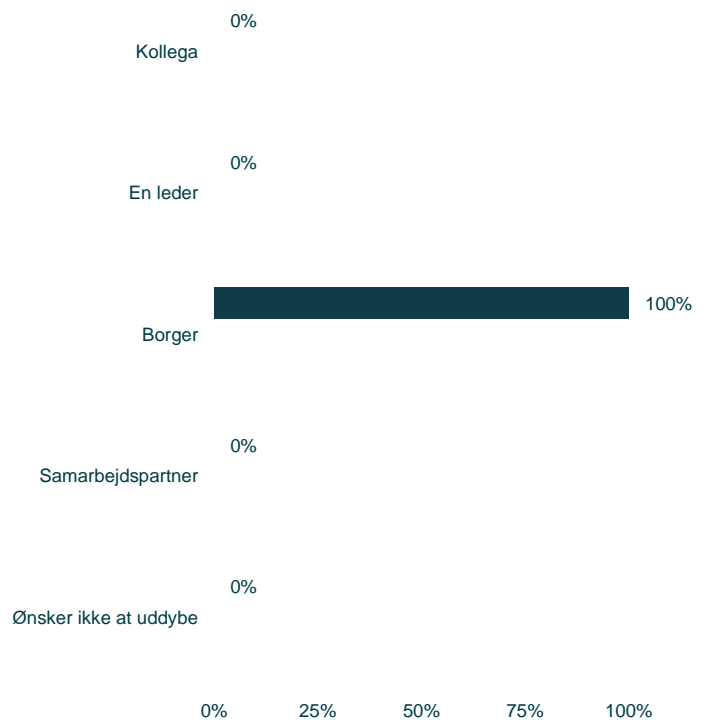
Hvem har udøvet volden?



Har du været udsat for krænkelser på arbejdspladsen?



Hvem har krænket dig?



TABELLER

| Effektivitet | | | | | | | | | Gennemsnit | | |
|--|----------|----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|----------|------------|----------|----------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | ? | | | |
| Rammerne for mit arbejde gør, at jeg kan udføre mine arbejdsopgaver så effektivt som muligt | 0 | 1 | 9 | 23 | 26 | 40 | 15 | 1 | 5,2 | 5,1 | 4,6 |
| Jeg har tilstrækkelige beføjelser til at udføre mine arbejdsopgaver effektivt | 0 | 1 | 6 | 13 | 18 | 48 | 27 | 2 | 5,7 | 5,8 | 5,2 |
| Jeg har adgang til de informationer, der er nødvendige for at udføre mine arbejdsopgaver effektivt | 0 | 1 | 5 | 10 | 25 | 47 | 26 | 1 | 5,7 | 5,6 | 5,4 |
| Jeg modtager tilstrækkelig træning og støtte til at udføre mine arbejdsopgaver effektivt | 0 | 0 | 4 | 15 | 32 | 44 | 19 | 1 | 5,5 | 5,6 | 5,0 |
| Forholdet mellem mine arbejdsopgaver og den tid, jeg har til rådighed, er passende | 0 | 2 | 7 | 20 | 35 | 31 | 18 | 2 | 5,2 | - | - |
| Effektivitet total | 0 | 5 | 31 | 81 | 136 | 210 | 105 | 7 | 5,5 | - | - |

Social Kapital - Samarbejde

| | | | | | | | | | | | |
|---|----------|----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|----------|----------|
| Der er et godt samarbejde blandt kollegerne på min arbejdsplads | 0 | 0 | 4 | 6 | 17 | 44 | 43 | 1 | 6,0 | 6,1 | 5,5 |
| Der er et godt samarbejde mellem forskellige grupper/afdelinger på min arbejdsplads | 0 | 2 | 11 | 15 | 28 | 37 | 16 | 6 | 5,2 | - | - |
| På min arbejdsplads hjælper vi kolleger, der har for meget at lave | 0 | 0 | 7 | 14 | 29 | 39 | 19 | 7 | 5,5 | - | - |
| Der er et godt samarbejde mellem ledelsen og de ansatte på min arbejdsplads | 0 | 1 | 6 | 13 | 20 | 42 | 28 | 5 | 5,6 | - | - |
| De ansatte involveres i tilfredsstillende grad i beslutninger om forandringer på arbejdspladsen | 3 | 3 | 11 | 23 | 25 | 31 | 13 | 6 | 4,9 | 4,8 | 4,1 |
| Social Kapital - Samarbejde total | 3 | 6 | 39 | 71 | 119 | 193 | 119 | 25 | 5,5 | - | - |

Social Kapital - Tillid og retfærdighed

| | | | | | | | | | | | |
|---|----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|----------|----------|
| På min arbejdsplads kan man stole på de udmeldinger, der kommer fra ledelsen | 0 | 2 | 3 | 10 | 21 | 38 | 35 | 6 | 5,8 | - | - |
| På min arbejdsplads kan de ansatte give udtryk for deres meninger og følelser | 0 | 3 | 4 | 12 | 21 | 42 | 30 | 3 | 5,7 | - | - |
| På min arbejdsplads stoler de ansatte i almindelighed på hinanden | 0 | 0 | 2 | 7 | 19 | 47 | 38 | 2 | 6,0 | - | - |
| På min arbejdsplads bliver konflikter løst på en retfærdig måde | 0 | 1 | 2 | 12 | 12 | 45 | 19 | 24 | 5,7 | 5,5 | 4,9 |
| På min arbejdsplads bliver man anerkendt for et godt stykke arbejde | 0 | 1 | 5 | 14 | 21 | 40 | 32 | 2 | 5,7 | 5,5 | 4,8 |
| På min arbejdsplads bliver arbejdsopgaverne fordelt på en retfærdig måde | 0 | 4 | 4 | 14 | 26 | 40 | 18 | 9 | 5,4 | 5,4 | 4,7 |
| Social Kapital - Tillid og retfærdighed total | 0 | 11 | 20 | 69 | 120 | 252 | 172 | 46 | 5,7 | - | - |

Nærmeste leder

| | | | | | | | | | | | |
|--|----------|----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|----------|----------|
| Min nærmeste leder er generelt en god leder | 0 | 0 | 1 | 9 | 20 | 28 | 54 | 3 | 6,1 | 6,2 | 5,1 |
| Min nærmeste leder er en fagligt dygtig leder | 0 | 0 | 2 | 8 | 15 | 33 | 53 | 4 | 6,1 | 6,1 | 5,3 |
| Min nærmeste leder er en god personaleleder | 0 | 1 | 3 | 12 | 17 | 34 | 44 | 4 | 5,9 | 6,0 | 4,8 |
| Min nærmeste leder er god til at inspirere og motivere | 0 | 1 | 4 | 11 | 18 | 39 | 39 | 3 | 5,8 | 6,0 | 4,7 |
| Min nærmeste leder kommunikerer klart om mål og resultater | 0 | 0 | 1 | 8 | 16 | 39 | 49 | 2 | 6,1 | - | - |
| Min nærmeste leder yder mig den støtte og hjælp, jeg har brug for | 0 | 0 | 0 | 9 | 19 | 25 | 58 | 4 | 6,2 | 6,1 | 5,0 |
| Min nærmeste leder er god til at følge op på min indsats (både ros og ris) | 0 | 0 | 2 | 10 | 18 | 36 | 45 | 4 | 6,0 | 6,0 | 4,7 |
| Nærmeste leder total | 0 | 2 | 13 | 67 | 123 | 234 | 342 | 24 | 6,0 | - | - |

TABELLER

| Direktionen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | ? | Gennemsnit | | |
|---|----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| | | | | | | | | | | | |
| Direktionen på min arbejdsplads er troværdig | 0 | 1 | 1 | 9 | 20 | 44 | 30 | 10 | 5,9 | 5,6 | 4,6 |
| Direktionen på min arbejdsplads er handlekraftig | 0 | 0 | 0 | 9 | 19 | 39 | 34 | 14 | 6,0 | 5,6 | 4,7 |
| Direktionen på min arbejdsplads kommunikerer klart om mål og resultater | 0 | 2 | 4 | 10 | 21 | 37 | 33 | 8 | 5,7 | 5,6 | 4,4 |
| Direktionen total | 0 | 3 | 5 | 28 | 60 | 120 | 97 | 32 | 5,9 | 5,6 | 4,5 |
| Faglig og personlig udvikling | | | | | | | | | | | |
| Jeg har indflydelse på min egen udvikling | 1 | 3 | 6 | 9 | 24 | 49 | 19 | 4 | 5,5 | 5,6 | 5,1 |
| Jeg kan udvikle mine personlige kompetencer i mit nuværende arbejde | 3 | 3 | 4 | 12 | 26 | 43 | 20 | 4 | 5,4 | 5,6 | 5,1 |
| Jeg kan udvikle mine faglige kompetencer i mit nuværende arbejde | 1 | 4 | 8 | 13 | 24 | 42 | 21 | 2 | 5,3 | 5,6 | 5,1 |
| Faglig og personlig udvikling total | 5 | 10 | 18 | 34 | 74 | 134 | 60 | 10 | 5,4 | 5,6 | 5,1 |
| Forandring og omstilling | | | | | | | | | | | |
| Min arbejdsplads er god til at nå de fastsatte målsætninger | 0 | 0 | 0 | 13 | 32 | 40 | 19 | 11 | 5,6 | 5,5 | 5,0 |
| Min arbejdsplads er god til at omstille sig | 0 | 2 | 8 | 21 | 25 | 33 | 16 | 10 | 5,2 | 5,1 | 5,0 |
| Min arbejdsplads er god til at forny sig | 0 | 2 | 9 | 21 | 32 | 28 | 16 | 7 | 5,1 | 4,9 | 4,8 |
| Min arbejdsplads har gode fremtidsudsigter på længere sigt | 0 | 3 | 4 | 13 | 33 | 29 | 19 | 14 | 5,4 | 5,2 | 4,9 |
| Forandring og omstilling total | 0 | 7 | 21 | 68 | 122 | 130 | 70 | 42 | 5,3 | 5,2 | 4,9 |
| Work/Life Balance | | | | | | | | | | | |
| Mit arbejde tager sjældent så meget af min energi, at det går ud over mit privatliv | 1 | 4 | 9 | 21 | 23 | 34 | 21 | 2 | 5,2 | 5,0 | - |
| Mit arbejde tager sjældent så meget af min tid, at det går ud over mit privatliv | 1 | 2 | 7 | 16 | 22 | 40 | 25 | 2 | 5,4 | 5,3 | - |
| I mit arbejde oplever jeg sjældent arbejdspress, der gør mig utilpas | 1 | 2 | 5 | 16 | 30 | 39 | 21 | 1 | 5,4 | 5,1 | - |
| Work/Life Balance total | 3 | 8 | 21 | 53 | 75 | 113 | 67 | 5 | 5,3 | 5,1 | - |
| Strategi | | | | | | | | | | | |
| På min arbejdsplads yder vi gerne en ekstra indsats for kunderne/borgerne | 0 | 1 | 0 | 5 | 21 | 41 | 45 | 2 | 6,1 | - | - |
| På min arbejdsplads formår man at sætte sig i kundens/borgerens sted | 0 | 0 | 5 | 7 | 23 | 44 | 34 | 2 | 5,8 | - | - |
| Strategi total | 0 | 1 | 5 | 12 | 44 | 85 | 79 | 4 | 6,0 | - | - |
| Psyisk arbejdsmiljø | | | | | | | | | | | |
| Jeg oplever ikke, at sygefraværet i Midttrafik er problematisk | 0 | 0 | 1 | 8 | 8 | 41 | 45 | 12 | 6,2 | - | - |
| Jeg oplever ikke, at der er forhold i arbejdsmiljøet, der leder til øget sygefravær | 0 | 1 | 3 | 10 | 11 | 39 | 42 | 9 | 6,0 | - | - |
| Psyisk arbejdsmiljø total | 0 | 1 | 4 | 18 | 19 | 80 | 87 | 21 | 6,1 | - | - |

TABELLER

Har du været udsat for mobning og/eller chikane på arbejdspladsen?

| | Antal | | |
|---|-------------------|-------------------|--|
| | Midttrafik - 2020 | Midttrafik - 2018 | Eksternt benchmark - Offentlige Sektor |
| Ja, dagligt | 0 | - | - |
| Ja, ugentligt | 1 | - | - |
| Ja, månedligt | 0 | - | - |
| Ja, af og til | 4 | - | - |
| Nej | 110 | - | - |
| Har du været udsat for mobning og/eller chikane på arbejdspladsen? total | 115 | - | - |

Hvem har udført mobningen/chikane?

| | | | |
|---|----------|----------|----------|
| Kollega | 2 | - | - |
| En leder | 1 | - | - |
| Borger | 2 | - | - |
| Samarbejdspartner | 0 | - | - |
| Ønsker ikke at uddybe | 2 | - | - |
| Hvem har udført mobningen/chikane? total | 7 | - | - |

Har du været udsat for vold på arbejdspladsen?

| | | | |
|---|------------|----------|----------|
| Ja, dagligt | 0 | - | - |
| Ja, ugentligt | 0 | - | - |
| Ja, månedligt | 0 | - | - |
| Ja, af og til | 0 | - | - |
| Nej | 115 | - | - |
| Har du været udsat for vold på arbejdspladsen? total | 115 | - | - |

Hvem har udøvet volden?

| | | | |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|
| Kollega | - | - | - |
| En leder | - | - | - |
| Borger | - | - | - |
| Samarbejdspartner | - | - | - |
| Ønsker ikke at uddybe | - | - | - |
| Hvem har udøvet volden? total | - | - | - |

TABELLER

| | Antal | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Har du været udsat for krænkelser på arbejdspladsen? | | | |
| Ja, dagligt | 0 | - | - |
| Ja, ugentligt | 0 | - | - |
| Ja, månedligt | 0 | - | - |
| Ja, af og til | 3 | - | - |
| Nej | 112 | - | - |
| Har du været udsat for krænkelser på arbejdspladsen? total | 115 | - | - |

Hvem har krænket dig?

| | | | |
|------------------------------------|----------|----------|----------|
| Kollega | 0 | - | - |
| En leder | 0 | - | - |
| Borger | 3 | - | - |
| Samarbejdspartner | 0 | - | - |
| Ønsker ikke at uddybe | 0 | - | - |
| Hvem har krænket dig? total | 3 | - | - |

OM ENALYZER

Enalyzer bistår virksomheder og offentlige myndigheder med at fastholde og udbygge deres relationer. Værdifuld information om eksempelvis medarbejdernes trivsel, kundernes loyalitet og borgernes tilfredshed indsamles med relationsmålinger via netbaserede spørgeskemaer.

Enalyzer er pioner og markedsleder. Vores målingskoncepter er forankrede i skræddersyede softwareløsninger og kompetent rådgivning, som skaber værdi. Vi kalder det RelationsIntelligence®, fordi virksomheden får konkret viden om den aktuelle situation såvel som et solidt beslutningsgrundlag for fremtiden.



enalyzer

Midttrafik

Fysisk APV 2020

Rapportspecifikationer

Midttrafik - 2020

| | |
|-------------|-----|
| Gennemførte | 115 |
| Inviterede | 124 |
| Svarprocent | 93% |



enalyzer

Indholdsfortegnelse

Fysisk APV 2020

| | |
|------------------------------|---|
| Info om undersøgelsen | 3 |
| Indeklima | 4 |
| Belysning | 4 |
| Støj | 4 |
| Ergonomi | 4 |
| Fællesarealer | 5 |
| Tabeller | 6 |
| Om Analyzer | 7 |

INFO OM UNDERSØGELSEN

Fysisk APV 2020

Forord

Hermed resultaterne af Trivsels- og APV-målingen 2020 hos Midttrafik. Målingen af medarbejdertrivsel og loyalitet er en af de vigtige indikatorer af, hvordan vi sammen formår at leve op til strategien for Midttrafik. Derfor har Midttrafik i en årrække målt på medarbejdernes trivsel sammen med den lovpligtige APV-undersøgelse.

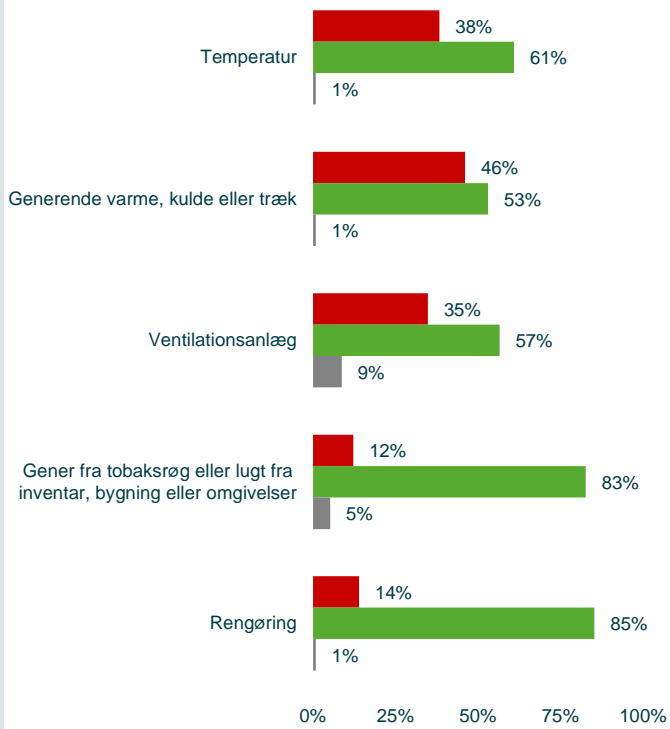
Resultaterne i rapporten udstyrer os med en god forståelse for, hvor og hvordan vi kan blive endnu bedre. Vi investerer årligt i de fysiske forhold i Midttrafik, medarbejdertrivsel og kompetenceudvikling, og denne rapport viser os specifikt på hvilke områder, vores investeringer giver størst afkast og hvor vi kan blive endnu bedre.

God fornøjelse med rapporten, den efterfølgende dialog og arbejdet med at forbedre indsatsområderne, så vi sammen kan gøre Midttrafik til en endnu bedre arbejdsplads.

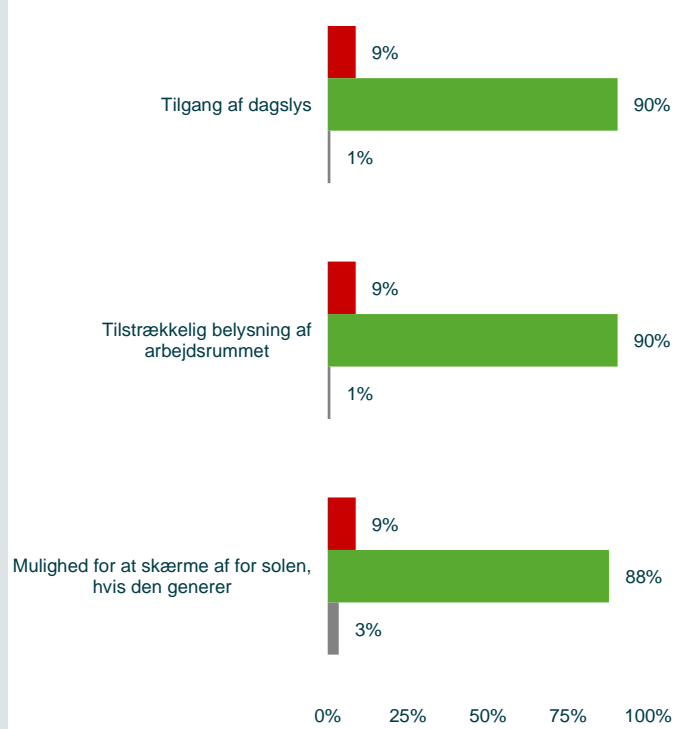
Med venlig hilsen
Jens Erik Sørensen

RESULTATER

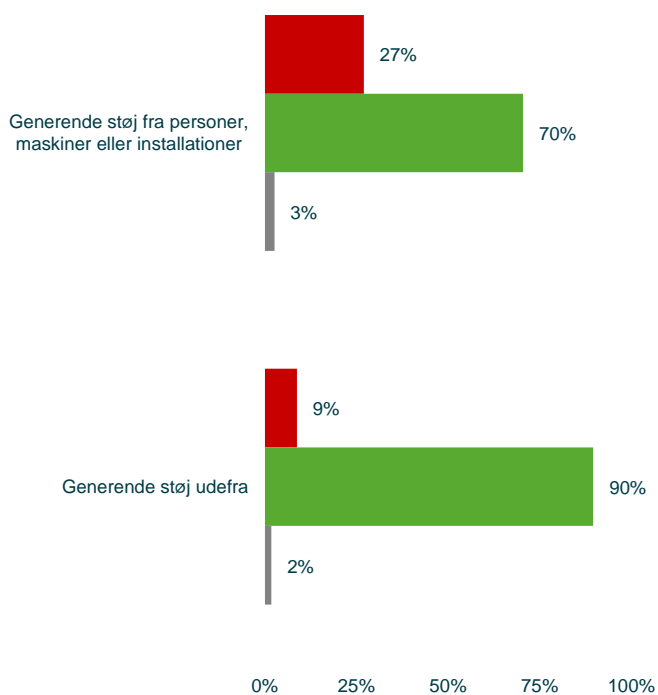
Indeklima



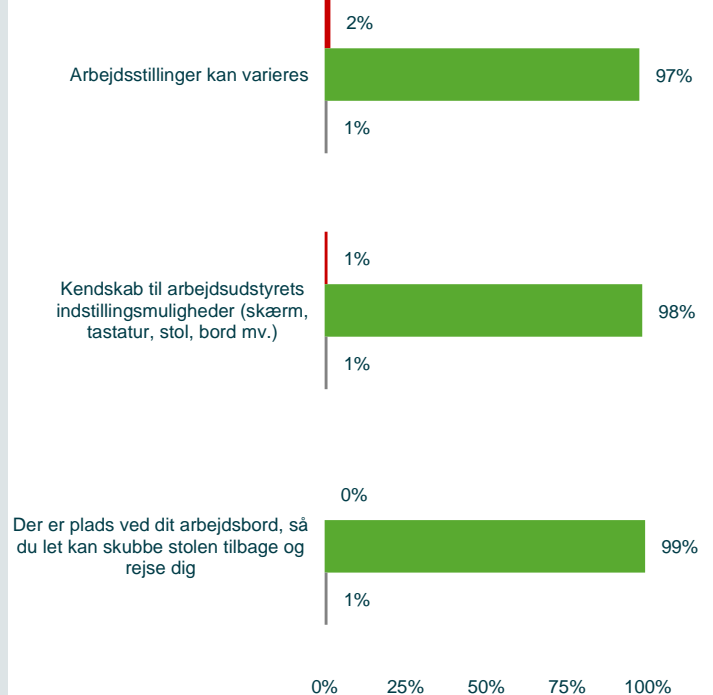
Belysning



Støj



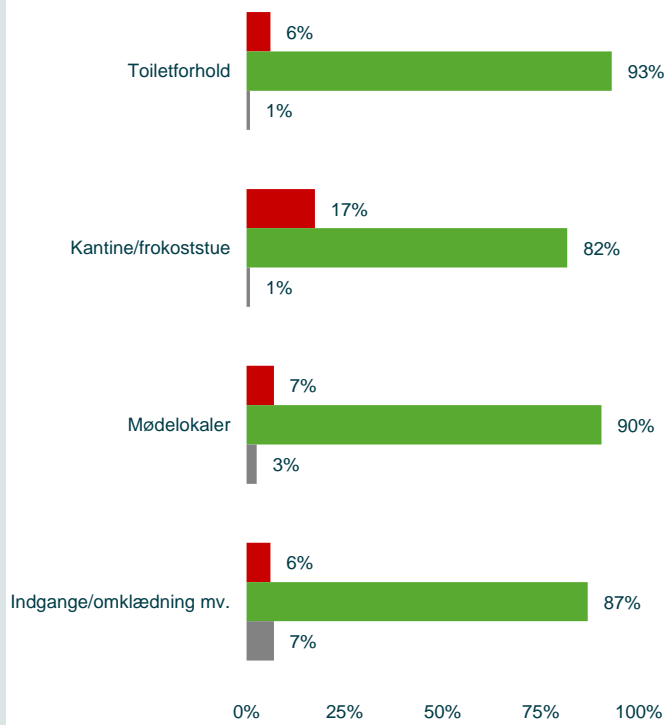
Ergonomi



■ Problem
■ Ikke problem
■ Ikke relevant



RESULTATER

Fællesarealer



- Problem
- Ikke problem
- Ikke relevant

TABELLER

| Indeklima | Antal | | |
|---|---|---|---|
| |  |  |  |
| Temperatur | 44 | 70 | 1 |
| Generende varme, kulde eller træk | 53 | 61 | 1 |
| Ventilationsanlæg | 40 | 65 | 10 |
| Gener fra tobaksrøg eller lugt fra inventar, bygning eller omgivelser | 14 | 95 | 6 |
| Rengøring | 16 | 98 | 1 |
| Indeklima total | 167 | 389 | 19 |

Belysning

| | | | |
|---|-----------|------------|----------|
| Tilgang af dagslys | 10 | 104 | 1 |
| Tilstrækkelig belysning af arbejdsrummet | 10 | 104 | 1 |
| Mulighed for at skærme af for solen, hvis den generer | 10 | 101 | 4 |
| Belysning total | 30 | 309 | 6 |

Støj




| | | | |
|--|-----------|------------|----------|
| Generende støj fra personer, maskiner eller installationer | 31 | 81 | 3 |
| Generende støj udefra | 10 | 103 | 2 |
| Støj total | 41 | 184 | 5 |

Ergonomi

| | | | |
|--|----------|------------|----------|
| Arbejdsstillinger kan varieres | 2 | 112 | 1 |
| Kendskab til arbejdsudstyrets indstillingsmuligheder (skærm, tastatur, stol, bord mv.) | 1 | 113 | 1 |
| Der er plads ved dit arbejdsbord, så du let kan skubbe stolen tilbage og rejse dig | 0 | 114 | 1 |
| Ergonomi total | 3 | 339 | 3 |

Fællesarealer

| | | | |
|----------------------------|-----------|------------|-----------|
| Toiletforhold | 7 | 107 | 1 |
| Kantine/frokoststue | 20 | 94 | 1 |
| Mødelokaler | 8 | 104 | 3 |
| Indgange/omklædning mv. | 7 | 100 | 8 |
| Fællesarealer total | 42 | 405 | 13 |

 Problem
 Ikke problem
 Ikke relevant

OM ENALYZER

Enalyzer bistår virksomheder og offentlige myndigheder med at fastholde og udbygge deres relationer. Værdifuld information om eksempelvis medarbejdernes trivsel, kundernes loyalitet og borgernes tilfredshed indsamles med relationsmålinger via netbaserede spørgeskemaer.

Enalyzer er pioner og markedsleder. Vores målingskoncepter er forankrede i skræddersyede softwareløsninger og kompetent rådgivning, som skaber værdi. Vi kalder det RelationsIntelligence®, fordi virksomheden får konkret viden om den aktuelle situation såvel som et solidt beslutningsgrundlag for fremtiden.



enalyzer