



*Aarhus, 01. maj 2019*

**Bilagssamling til Åben dagsorden  
til møde i bestyrelsen for Midttrafik  
den 16. maj 2019 kl. 09.30  
Hotel Scandic,  
Udgårdsvej 2,  
8600 Silkeborg**

**Årsregnskab 2018  
for  
Midttrafik**

**Godkendt på bestyrelsesmødet 16. maj 2019**

**CVR nummer: 29943176**

## **Indholdsfortegnelse**

Oplysninger om selskabet	3
Ledelsespåtegning	4
Den uafhængige revisors erklæringer	5
Ledelsesberetning	9
Midttrafiks regnskab 2018	16
Resultat 2018	16
Byrdefordeling 2018	17
Balance pr. 31. december 2018	17
Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2018	18
Efterfølgende begivenheder	19
Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse	23

## Oplysninger om selskabet

Navn	Midttrafik
Adresse, postnr., by	Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg
CVR-nr.	29943176
Regnskabsår	1. januar – 31. december
Hjemmeside	<a href="http://www.midttrafik.dk">www.midttrafik.dk</a>
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.

## Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018. 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 2018 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2018.

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 16. maj 2019

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 2018, jf. siderne 16-36 i årsregnskabet 2018, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og anvendt regnskabspraksis samt uddrag af internt regnskab for 2018 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.

#### **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 12 år frem til og med regnskabsåret 2018. Vi blev senest valgt efter en udbudsrunde i 2015, hvor vi fik forlænget revisionsaftalen for en 4-årig periode frem til og med regnskabsåret 2019.

#### **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 2018. 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 revisionshandling som reaktion på vores vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet. Resultatet af vores revisionshandling, herunder de revisionshandling 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 indtægtssystemer og indtægtskilder, herunder fra serviceleverandører. Som følge heraf har vi anset dette område som et centralt forhold ved 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 revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere gennemgået grundlaget for periodiseringer af indtægter i det omkostningsbase-rede regnskab samt analyseret eventuelle reguleringer vedrørende tidligere år.

### **Fremhævelse af forhold vedrørende revisionen**

Midttrafik har som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2018. 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 9-15.

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 inkonsistente 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 16. maj 2019  
ERNST & YOUNG  
Godkendt Revisionspartnerselskab  
CVR-nr. 30 70 02 28

Jes Lauritzen  
statsaut. revisor  
mne10121

Lis Andersen  
statsaut. revisor  
mne10892

## Ledelsesberetning

Resultatet til byrdefordeling 2018 mellem kommunerne, Region Midtjylland, Fynbus og Sydtrafik blev 45,4 mio. kr. lavere end budgetteret. Udviklingen skyldes primært den sene opstart med letbanetrafik på strækningen til Odder og Grenaa, der netto reducerer byrdefordelingen med 26,2 mio. kr. Desuden er der givet en rabat på 21,4 mio. kr. for ikke-udbudt kørsel ved Busselskabet Aarhus Sporveje.

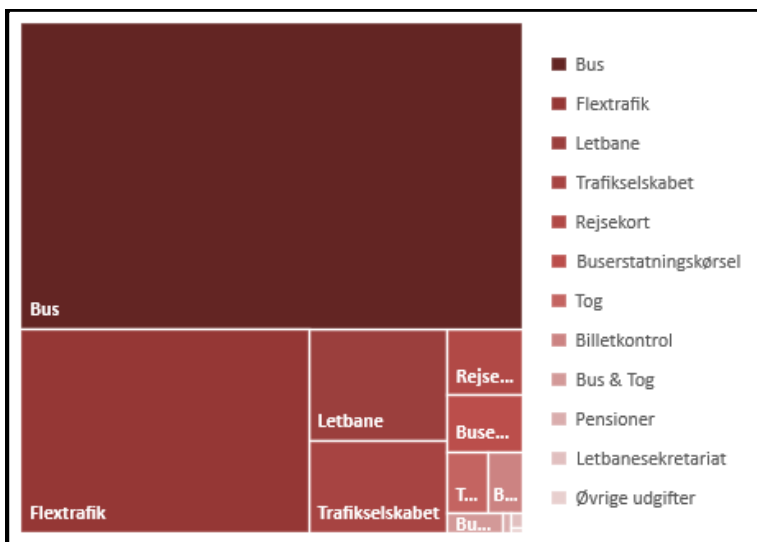
Resultatopgørelsen viser et udgiftsbaseret resultat efter finansiering på 2,1 mio. kr. i overskud, og et omkostningsbaseret resultat på -7,6 mio. kr. Reguleringen af det omkostningsbaserede resultat vedrører afskrivninger på rejsekortudstyr og bus-IT samt hensættelse til tjenestemandspensioner og periodisering af forudbetalte billetprodukter.

Det ses af nedenstående diagrammer, at Midttrafiks største aktivitetsområde stadig er busdriften, idet udgifterne vedrørende busdriften udgør knap 2/3-dele af Midttrafiks samlede udgifter. Efter busdriften er Flextrafik det næststørste område som tegner sig for 23 % af de samlede udgifter. På indtægtsiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter, hvor indtægterne ved bus og letbane udgør 94 % af de samlede indtægter.

### Udgifter 2018

(Beløb i mio. kr.)

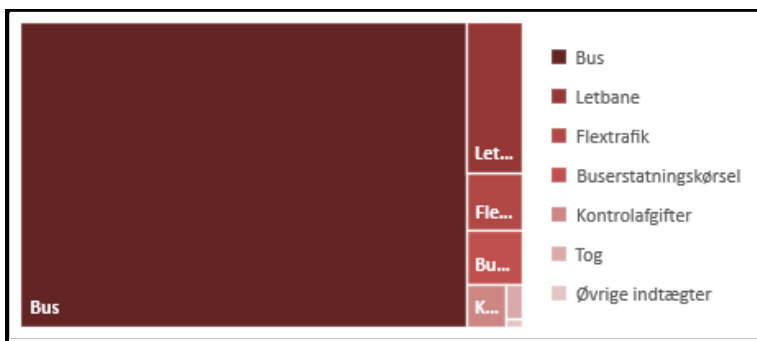
Område	Regnskab 2018
Bus	1.414,2
Flextrafik	536,9
Letbane	141,9
Trafikselskabet	116,3
Rejsekort	45,7
Buserstatningskørsel	39,5
Tog	22,8
Billetkontrol	19,6
Bus & Tog	9,6
Pensioner	1,5
Letbanesekretariat	1,4
Øvrige udgifter	0,4
<b>I alt</b>	<b>2.349,8</b>



### Indtægter 2018

(Beløb i mio. kr.)

Område	Regnskab 2018
Bus	718,0
Letbane	45,0
Flextrafik	17,3
Buserstatningskørsel	16,1
Kontrolafgifter	9,1
Tog	2,8
Øvrige indtægter	0,7
<b>I alt</b>	<b>809,0</b>



Der indledes med en kort gennemgang af de forskellige forretningsområder med tilhørende oversigtstabeller, hvori specifikationerne vises som afrundede tal. Efter oversigtstabellerne

præsenteres Midttrafiks regnskab, byrdefordeling, balance og pengestrømsopgørelse for regnskabsåret 2018 med tilhørende noter. I regnskabets tilhørende bilagssamling gennemgås byrdefordeling for de enkelte kommuner og Region Midtjylland.

## **Busdrift**

### Busdrift - Regnskab 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
<i>Udgifter</i>	1.386.459	1.395.542	9.083	0,7 %
<i>Bus-IT og øvrige udgifter</i>	18.488	18.705	217	1,2 %
<i>Rejsekort - busser</i>	51.000	44.765	-6.235	-12,2 %
<i>Indtægter</i>	-683.000	-708.326	-25.326	3,7 %
<i>- heraf Bus &amp; Tog-samarbejdet</i>	67.000	9.647	-57.353	-85,6 %
<i>- heraf busindtægter</i>	-750.000	-717.973	32.027	-4,3 %
<b>Busdrift i alt</b>	<b>772.947</b>	<b>750.686</b>	<b>-22.261</b>	<b>-2,9 %</b>

### Kørselsudgifter

Udgifter til buskørsel i 2018 er 9,3 mio. kr. højere end det vedtagne budget, men denne afvigelse omfatter også rabatten for ikke-udbudt kørsel på 21,4 mio. kr. og dermed er de reelle udgifter 30,4 mio. kr. højere end det vedtagne budget. Årsagen til dette er i høj grad et stigende omkostningsindeks som følge af stigende dieselpriiser i 2018, og samlet set vurderes det højere omkostningsindeks at have givet en merudgift på 17,0 mio. kr. i forhold til budgettet.

I forhold til budgettet for 2018 er den samlede kørselsaktivitet forøget med 15.143 køreplantimer til i alt 1.924.014 timer, svarende til en forøgelse på 0,8 %. Dette har resulteret i en merudgift på 10,9 mio. kr. Forøgelsen i køreplantimer er primært drevet af en forøgelse i regionens kørsel på 12.331 køreplantimer.

Den resterende merudgift på 2,5 mio. kr. i forhold til budgettet fremkommer af modsatrettede kommunespecifikke udgifter. Særligt har Aarhus Kommune haft øgede kørselsudgifter, da budgettets forudsætning om reduktioner på busdriften ikke kunne gennemføres på grund af udsættelsen af Letbanen. Desuden har der været merudgifter i forbindelse med genudbud af billige buskontrakter på regional kørsel.

### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er et samlet merforbrug til drift af bus-IT, billettering, kunde- og holdepladsfaciliteter samt rejsegaranti på 0,2 mio. kr., som skyldes merudgifter til bus-IT, samt færre udgifter til billetteringsudstyr.

Udgifterne til drift og vedligehold af IT-udstyr i busserne er højere end forventet, og der er ekstraordinære udgifter vedrørende den gamle tælleløsning i Aarhus, der fremover bliver omfattet af Midttrafiks standardløsning for tælleudstyr.

Ved udskiftning af busser flyttes it-udstyr mellem busserne, og Aarhus Kommune har i den forbindelse en ikke budgetteret ekstraudgift i kompensationsbetaling. Der har i 2018 ikke været kørsel på nye kontrakter hvilket giver en generel besparelse vedrørende flytning af udstyr.

Der har været lavere udgifter til billetteringsudstyr der dels skyldes lavere udgifter til drift af udstyret, dels færre udgifter til transaktionsgebyrer i Midttrafik app.

### Rejsekort - busser

For rejsekort i busser er der netto et mindreforbrug på 6,2 mio. kr. sammenlignet med budgettet.

Afvigelsen skyldes lavere udgifter til drift af udstyr, og udgifterne til leasing af udstyr har været væsentlig lavere i 2018, end normalt. Desuden har der været lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S og en højere tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S.

Flere kunder har brugt rejsekortet i 2018, og det medfører højere kunderelaterede udgifter, ligesom der har været ekstra udgifter til udvikling af gruppe-check-ind-funktionalitet i by-busser.

### Busindtægter

I 2018 blev busindtægterne 25,3 mio. kr. højere end budgetteret, da der i forbindelse med Trafikplan Aarhus blev forudsagt færre busindtægter på grund af letbanen, og det har ikke været så markant som forventet. Samtidig er der større afvigelser i positiv retning på den statslige refusion for rejser med off-peak rabat og i negativ retning for indtægter på Skolekort og Ungdomskort. Nedenfor er de væsentligste afvigelser i forhold til budgettet forklaret nærmere.

## Busindtægter - Regnskab 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

Indtægtskategorier	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Passagerindtægter	467.600	501.961	34.361	7,3 %
Refusion/takstnedsættelse - off-peak	12.000	19.052	7.052	58,8 %
Erhvervskort	3.600	471	-3.129	-86,9 %
Omsætning Ungdomskort	93.200	84.397	-8.803	-9,4 %
Ungdomskort - kompensation fritidsrejse	9.000	8.594	-406	-4,5 %
Omsætning skolekort	32.100	23.396	-8.704	-27,1 %
Kompensation - Fælles børneregler	36.600	37.314	714	2,0 %
Fribefordring Værnepligtige	1.800	1.614	-186	-10,3 %
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	100	137	37	37,4 %
Billetiindtægter - Togrejser DSB/Arriva	67.000	13.638	-53.362	-79,6 %
Billetiindtægter - Tog omstigningsrejser	27.000	27.397	397	1,5 %
<b>Indtægter Busdrift</b>	<b>750.000</b>	<b>717.973</b>	<b>-32.027</b>	<b>-4,3 %</b>
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-67.000	-9.647	57.353	-85,6 %
<b>Passagerindtægter i alt</b>	<b>683.000</b>	<b>708.326</b>	<b>25.326</b>	<b>3,7 %</b>

Passagerindtægterne – som er kundernes køb af kort og billetter – er 34,4 mio. kr. større end budgetteret. Det skyldes primært, at det er lykkedes at gennemføre bustilpasningerne i Aarhus-området uden de negative indtægtsmæssige konsekvenser som var forventet ved indførelse af Letbanen.

Off-peak kompensationen fra staten er ca. 7 mio. kr. over budgettet. Forklaringen er øget brug af Rejsekort, der i forbindelse med Takst Vest blev relativt mere favorabelt i forhold til klippekort. Derfor vælger flere kunder Rejsekort, og det udløser større rabat til kunderne – og tilsvarende kompensation til Midttrafik – end forventet. Off-peak rabatten er på 20 % i forhold til normal rejsekortpris.

Omsætningen på Erhvervskort er 3,1 mio. kr. mindre end forventet, da kortet blev afskaffet i forbindelse med Takst Vest, og blot kunne købes i første kvartal af 2018.

Indtægter for salg af Ungdomskort til unge på ungdomsuddannelser er 8,8 mio. kr. mindre end budgetteret. Det er desværre en generel tendens, at indtægterne fra disse kort falder. Tendensen har stået på de sidste 3-4 år, og ses også i de øvrige trafikelskaber.

Takstsamarbejdet er ændret efter indførelsen af Takst Vest, hvor der nu kun afregnes for periodekortrejser. Indtægter og udgifter i 2018 vedrører således udelukkende første kvartal samt endelig afregning fra tidligere år, da pendlerkortrejser opgøres som en del af de samlede passagerindtægter. Dette er forklaringerne på den store afvigelse vedrørende taksamarbejdet.

I budgettet var forudsat billetindtægter for togoperatørerne på 67 mio. kr., som tilsvarende var forudsat afregnet som efterfølgende betaling til togoperatørerne. Regnskabet viser indtægter på 13,6 mio. kr., og betaling til DSB og Arriva på 9,6 mio. kr.

I 2018 er der lavet endelig afregning med DSB til og med 2016 og der er lavet foreløbig afregning af takstsamarbejdet i 2017. I takstsamarbejdet med Arriva er der indgået aftale om endelig afregning svarende til den allerede afregnede aconto betaling.

Samlet er der merindtægter på knap 4 mio. kr. vedrørende takstsamarbejdet med DSB og Arriva.

Omsætning på salg af Skolekort er 8,7 mio. kr. mindre end budgetteret. I forbindelse med Takst Vest blev det aftalt, at alle periodekort til børn skulle have 50 % rabat i forhold til voksentakst, og samtidig er kommunerne blevet refunderet for en fejl i forhold til betalingen de tidligere år. Det skal bemærkes, at der ikke er tale om et nettotab for kommunerne, idet kommunerne har haft en tilsvarende mindre udgift ved at købe kortene.

To kommuner har indført billige pensionistkort efter budget 2018 var godkendt af bestyrelsen. Dette har en konsekvens for passagerindtægterne på 0,7 mio. kr.

## **Flextrafik**

### **Flextrafik - Regnskab 2018**

(Beløb i 1.000 kr.)

	<b>Budget 2018</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Difference</b>	<b>Difference i pct.</b>
Handicapkørsel	36.140	36.615	475	1,3 %
Flextur	11.810	12.905	1.095	9,3 %
Flexbus	2.343	2.102	-241	-10,3 %
Kommunal kørsel	466.631	468.042	1.411	0,3 %
<b>Flextrafik i alt</b>	<b>516.923</b>	<b>519.663</b>	<b>2.740</b>	<b>0,5 %</b>

### Handicapkørsel

Kommunernes udgifter til handicapkørsel er 36,6 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 1,3 %.

Årsagen til merforbruget skal findes i flere kørte ture, som skyldes indførelse af kørsel med stærkt svagtseende samt kørsel til behandling, genoptræning mv.

### Flextur

Kommunernes udgifter til Flextur udgør 12,9 mio. kr., hvilket er en merudgift på 1,1 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 9,3 %.

Årsagen til merforbruget skyldes en vækst hos flere kommuner, og tilskrives et bedre kendskab til produktet blandt borgerne.

### Flexbus

Kommunernes samlede udgifter til Flexbus udgør 2,1 mio. kr., hvilket er en mindre udgift på 0,2 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til -10,3 %.

Flexbus er endnu ikke en udbredt form for kollektiv trafik, og derfor vil umiddelbart små ændringer have betydning for afvigelsen i forhold til budgettet. I 2018 er særligt en enkelt rute blevet benyttet i mindre grad end tidligere.

### Kommunal kørsel

Kommunal kørsel i Midttrafik er 468,0 mio. kr. i 2018, hvilket er et merforbrug på 1,4 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 0,3 %.

Årsagen til det lille merforbrug skal ses samlet for de mange kørselsområder der er under kommunal kørsel. Der er ikke en entydig forklaring på resultatet men derimod en blanding af mer- eller mindre forbrug fordelt ud på kommuner og kørselsområder. Siddende patientbefordring, som udføres for Region Midtjylland, har et merforbrug på 7,9 mio. kr. i 2018 på grund af flere kørte ture, men dette udlignes af et væsentligt mindreforbrug i kørslen for fem andre kommuner.

## **Tog og Letbane**

### **Tog og Letbane - Regnskab 2018**

(Beløb i 1.000 kr.)

	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
<b>Tog og letbane</b>				
Letbanedrift	142.700	96.956	-45.744	-32,1%
Letbanesekretariat	1.016	1.422	406	39,9%
Rejsekort - Letbane	6.004	4.667	-1.337	-22,3%
Buserstatningskørsel	3.800	23.363	19.563	514,8%
Togdrift	19.852	20.073	221	1,1%
<b>Tog og Letbane i alt</b>	<b>173.372</b>	<b>146.480</b>	<b>-26.892</b>	<b>-15,5 %</b>

### Letbanedrift

Regnskabsresultatet viser et mindreforbrug på 45,7 mio. kr. i forhold til budgettet. Afvigelsen skyldes hovedsageligt den forsinkede opstart med letbanedrift.

I budgettet var forudsat fuld letbanedrift i 12 måneder på indre strækning og på strækningen mod Odder, samt opstart af letbanedrift mod Grenaa fra 1. april 2018. Den forsinkede

opstart med letbanedrift mod Odder og Grenaa har en tilsvarende konsekvens både for udgifterne til køb af letbanetraffic og for passagerindtægterne.

### Letbanesekretariat

Regnskabet viser et merforbrug til Letbanesekretariatet på 0,4 mio. kr. Budgetoverskridelsen skyldes flere udgifter til rådgivning og til ekstern konsulentbistand end forventet. Merforbruget finansieres fra tidligere års opsparede midler i Letbanesekretariatet.

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

### Rejsekort – letbane

Driftsudgifterne til rejsekort på Letbanen giver et mindreforbrug på 1,3 mio. kr. i 2018 sammenlignet med budgettet. Afvigelsen er sammensat af lavere udgifter til udstyrsdrift, lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S samt højere kunderelaterede udgifter, da flere kunder har benyttet rejsekort i 2018 end forventet i budgettet.

### Buserstatningskørsel

Regnskabet for buserstatningskørslen viser en merudgift på 19,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Den store budgetoverskridelse skyldes den forsinkede åbning af Letbanen på strækningen mod Odder og Grenaa. I budgettet var forudsat åbning mod Odder allerede fra 1. januar 2018 og åbning af letbanetraffic mod Grenaa fra 1. april 2018. Midttrafik har derfor opretholdt buserstatningskørslen i en længere periode end forventet.

### Togdrift

Udgifterne til togdrift var i 2018 på 20,1 mio. kr. og dermed en merudgift i forhold til budgettet på 0,2 mio. kr. Det skyldes dels et fald i antal passagerer og dels en efterregulering af kontraktbetalingen til Midtjyske Jernbaner

## **Administration og Øvrige**

### **Administration og øvrige områder - Regnskab 2018**

(Beløb i 1.000 kr.)

	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
<b>Administration</b>				
Busadministration	104.753	89.419	-15.334	-15%
Handicapadministration	13.941	12.636	-1.305	-9%
<b>Trafikskabet primær drift</b>	<b>118.694</b>	<b>102.055</b>	<b>-16.639</b>	<b>-14%</b>
Udviklingsprojekter	23.728	14.263	-9.465	-40%
<b>Trafikskabet i alt</b>	<b>142.422</b>	<b>116.318</b>	<b>-26.104</b>	<b>-18 %</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Billetkontrol	9.250	10.526	1.276	14%
Tjenestemandspensioner	1.722	1.488	-234	-14%
<b>Øvrige områder i alt</b>	<b>10.972</b>	<b>12.015</b>	<b>1.043</b>	<b>10 %</b>

### Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2018 et samlet budget på 118,7 mio. kr., for busadministration og handicapadministration. Det samlede forbrug for de to områder er 102,1 mio. kr.

Mindreforbruget på 16,6 mio. kr. ønskes overført til 2019, hvor det - udover en medfinansiering på 4,1 mio. kr. vedrørende regionens besparelser - vil blive disponeret til udviklingsprojekter med henblik på forbedrede administrative og kundevendte processer. Der vil således kunne disponeres over 12,5 mio. kr. til nye projekter og budgetværn i 2019.

Midttrafiks administration har i 2018 disponeret over et akkumuleret mindreforbrug på 24,5 mio. kr., der - bortset fra akkumuleret mindreforbrug ved Letbanesekretariatet - i henhold til bestyrelsens beslutning anvendes til udviklingsprojekter.

I løbet af regnskabsåret er der godkendt projekter for 23,7 mio. kr. Der er tale om forskellige projekter indenfor bus-IT og billetsystemer, men der er også prioriteret projektmidler til forbedring af IT i administrationen og opfyldelse af GDPR-lovgivningen. Få projekter har endnu ingen udgifter, og en del er ikke helt afsluttede. Det samlede forbrug til udviklingsprojekter i 2018 er på 14,3 mio. kr., og dermed er tidligere års akkumulerede overskud til udviklingsprojekter nedbragt til 9,5 mio. kr. Uafsluttede projekter i 2018 fortsættes i 2019.

Trafikselskabets udgifter til administration har i 2018 udgjort 3 % af Midttrafiks samlede udgifter, hvilket er på niveau med de foregående år.

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

### Billetkontrollen

Billetkontrollen vedrører udgifter til billetkontroladministration, indtægter fra kontrolafgifter samt overførsel af ubetalte kontrolafgifter, og vedrører kontrol i bybusser, letbanen og på regionale og kommunale ruter. Sammenholdt med budget 2018 er der en merudgift på 1,3 mio. kr. Resultatet i billetkontrollen påvirkes af, at ubetalte kontrolafgifter fra Aarhus Kommunes busser overføres til kommunen og dermed ikke indgår i Midttrafiks regnskab.

Midttrafik har en aftale med Opkrævningen i Aarhus Kommune som varetager inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter, og herunder eventuel overførsel til inddrivelse via SKAT. I 2018 er andelen af overførte kontrolafgifter steget til ca. 76 %, hvilket er en stigning i forhold til 2017, men er på niveau med tidligere år.

Det skal bemærkes, at Midttrafik i 2018 har haft en udgift på ca. 0,4 mio. kr. til dækning af advokatomkostninger vedrørende igangværende personalesager.

### Tjenestemandspensioner

Samlet er der mindreudgift til tjenestemandspensioner i 2018 på 0,2 mio. kr. sammenholdt med budgettet. I 2018 var der et budget for tjenestemandspensioner på 1,7 mio. kr. mod et forbrug på 1,5 mio. kr.



## Midttrafiks regnskab 2018

Midttrafiks resultat for 2018, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1. januar 2018 - 31. december 2018, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt det omkostningsbaserede resultat.

### Resultat 2018

Resultatopgørelsen viser indtægter henholdsvis udgifter fordelt på de enkelte aktivitetsområder, og resultat af primær drift udgør nettoudgifter på 1.541,2 mio. kr. Dermed er udgiftsniveauet 45,2 mio. kr. lavere end det vedtagne budget, og udover rabat for ikke-udbudt kørsel er årsagen, at Letbanens kørsel mod Odder og Grenaa ikke er begyndt som planlagt.

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et overskud på 2,1 mio. kr.

Årets indtægter udgør 808,9 mio. kr. mod 844,9 mio. kr. i 2017. Udviklingen skal ses i forlængelse af Trafikplan Aarhus, der har medført reduceret buskørsel i Aarhus i forbindelse med Letbanens åbning. Desuden har der været færre indtægter fra togrejser ved DSB og Arriva.

De samlede udgifter i 2018 udgør 2.350,1 mio. kr. mod 2.252,2 mio. kr. i 2017. Stigningen skyldes stigende busudgifter som følge af øgede brændstofpriser samt kørsel med Aarhus Letbane på den indre strækning i Aarhus, samt til Odder.

Finansindtægter i 2018 vedrører Midttrafiks likviditetsdepot, kontante indlån samt renteindtægt på ansvarligt lån til Rejsekort A/S og gav en samlet gevinst efter gebyrer på 0,2 mio. kr.

Likviditetsdepotet gav 1,7 mio. kr. i renteindtægt og urealiseret gevinst, og realiserede et kurstab på 1,6 mio. kr. Før gebyrer er årets resultat på likviditetsdepotet således under 0,1 mio. kr.

Midttrafik har i første halvdel af 2018 haft et stort kontant indlån, da en del af den likvide beholdning afventede en mere langsigtet investering i henhold til finanspolitikken. Markedet herfor var dog ikke gunstigt og i stedet blev det eksisterende depot øget med 170 mio. kr. Samtidigt blev kassekreditte øget og dermed er det lettere at bevare cashflow indenfor rammerne af kassekreditte, så renteudgifter af positivt indlån minimeres. Konsekvensen af de kontante indlån i 2018 har medført renteudgifter på knap 0,3 mio. kr.

Det ansvarlige lån til Rejsekort A/S har i 2018 fået tilskrevet renter for 0,5 mio. kr.

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 7,6 mio. kr., hvor det i 2017 var et underskud på 37,1 mio. kr. Resultatet i 2017 var påvirket af en regulering på hensættelse til tjenestemandspension på 27,1 mio. kr. Den tilsvarende regulering i 2018 er på 3,9 mio. kr.

Årets afskrivninger på 16,0 mio. kr. er primært fordelt med 10,1 mio. kr. vedrørende billetsystemer og 4,1 mio. kr. vedrørende Bus-IT.

### **Byrdefordeling 2018**

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2018. Resultatet af primær drift korrigeres i byrdefordelingen for tidsforskydningen ved lånefinansiering på rejsekort.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2018, 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 øges netto med 6,3 mio. kr. til byrdefordelingen for 2018. Lånefinansiering af rejsekortinvesteringen samt tilbagebetaling af ansvarligt lån til Rejsekort A/S udgør 3,6 mio. kr. af reguleringen, mens resultatet af Trafikselskabet, Letbanesekretariatet samt finansindtægter ikke byrdefordelles og dermed øger resultat til byrdefordeling med 2,4 mio. kr.

Samlet byrdefordelles i alt 1.547,5 mio. kr. vedrørende 2018. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

### **Balance pr. 31. december 2018**

Midttrafik har pr. 31. december 2018 samlede aktiver på 638,3 mio. kr. mod 588,7 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2017.

Ændringen i balancen skyldes hovedsageligt Midttrafiks beholdning af likvide aktiver, en reduktion i kortfristede tilgodehavender, en øgning af kortfristet gæld til leverandører samt en øget gældsforpligtelse vedr. afregning af byrdefordeling.

Beholdningen af immaterielle og materielle anlægsaktiver er reduceret med netto 6,9 mio. kr. Midttrafik har store afskrivninger på ibrugtaget rejsekortudstyr og bus-IT m.m. og der er investeret i nyt IT i mødelokaler samt i IT-infrastruktur. Ultimo 2018 er der igangværende arbejde for 5,6 mio. kr. vedrørende en ny app til Ungdomskort, og udvikling af program til den kommende indtægtsdeling fra 2020. Udskiftning til nyt pc-miljø i Midttrafiks administration er også et igangværende projekt ved udgangen af 2018. De immaterielle anlægsaktiver er øget med 2,6 mio. kr. hvilket afspejler investeringer i nye løsninger i Midttrafik app herunder tilpasninger til Takst Vest.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er reduceret med 7,6 mio. kr. som primært skyldes tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S. Værdien af aktiebeholdningen i Rejseplan A/S er reduceret med 0,1 mio. kr.

Det langfristede tilgodehavende vedrørende pension til tjenestemænd er øget med 3,1 mio. kr., hvoraf 2,5 mio. kr. skyldes en regulering vedrørende Region Midtjylland. Årets lovpligtige hensættelse på 20,3 % til tjenestemandspension udgør 0,6 mio. kr.

Den lovpligtige hensættelse til tjenestemandspension er byrdefordelt, men opkræves ikke, da den nuværende udbetaling af pensioner er på et lavt niveau. Derfor registreres hensættelsen som et langfristet tilgodehavende.

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 2018 er

det langfristede tilgodehavende vedrørende udstyr nedbragt med 6,2 mio. kr. Det langfristede tilgodehavende afdrages indtil kontraktudløb med Rejsekort A/S i 2028.

Tilgodehavender er reduceret med 63,7 mio. kr. og skyldes i alt væsentlighed nedbringelse af øvrige debitorer, samt rettidig betaling af a conto-bidrag fra kommuner og region, og afspejler administrationens effektive opfølgning på tilgodehavender.

Midttrafiks likvide aktiver, indestående på bankkonti samt likviditetsdepot, er øget med 127,9 mio. kr. til 332,9 mio. kr. ultimo 2018. Korrigeres der for likviditet fremskaffet via repo-forretning pr. 31. december 2018 udgør de likvide aktiver 217,9 mio. kr. Denne store likvide beholdning opstår dels ved udnyttelse af kassekredit sammen med repo-forretningerne, dels årets mindreforbrug i forhold til a conto afregningen.

Midttrafiks egenkapital er reduceret med 9,6 mio. kr. til 69,2 mio. kr. ved udgangen af 2018. Årets reguleringer i egenkapitalen er primært fra nettoreguleringer af investeringer og afskrivninger i rejsekortudstyr og bus-IT samt aktier og ansvarligt lån.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning foretaget af Sampension. Årets regulering af hensættelsen er på 3,9 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 111,8 mio. kr.

Gældsforpligtelsen til kommunerne og regionen er netto øget med 28,1 mio. kr. og afspejler byrdefordelingen for 2018 i forhold til årets a conto-betalinger.

### **Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2018**

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2018 viser en positiv likviditetspåvirkning fra driften på 26,2 mio. kr. og dermed er likviditetsvirkningen fra driften ændret med 47,2 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2017. Det omkostningsbaserede resultat var i 2017 påvirket af en høj regulering af hensættelse til tjenestemandspensioner, hvor den i 2018 blot var på 3,9 mio. kr. Dette forhold afspejler sig dels i resultatet, dels i de ikke-likvide reguleringer til resultatet.

Ændringen i driftskapital er i 2018 på 46,5 mio. kr. og skyldes årets samlede reduktion i tilgodehavender samt en øget kreditorgæld, og øget gæld til kommuner og regionen vedr. efterregulering af årets resultat. Bankgæld på 115 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 9,1 mio. kr. i immaterielle og materielle anlægsaktiver til Bus-It og Midttrafik app. Udbetaling af en andel af det ansvarlige lån bidrager positivt til likviditeten med 7,5 mio. kr. og afdrag på den langfristede gæld vedr. rejsekortinvesteringen reducerer likviditeten med 11,6 mio. kr.

De likvide aktiver er øget med 127,9 mio. kr. og udgør 332,9 mio. kr. ultimo 2018. Stigningen i den likvide beholdning kan primært henføres til fald i tilgodehavender på 63,8 mio. kr. og en øgning af den kortfristede gæld på 47,0 mio. kr.

## Efterfølgende begivenheder

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2018.

### Resultatopgørelse 1. januar 2018 - 31. december 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

	Note	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
<b>Indtægter</b>				
Bus		-717.973	-750.000	-794.031
Handicapkørsel		-9.371	-9.329	-8.765
Kommunal kørsel		-22	-31	-29
Flextur og Flexbus		-7.872	-7.000	-8.841
Togdrift		-2.769	-2.900	-2.516
Buserstatningskørsel		-16.138	-3.400	-17.581
Letbanedrift		-44.984	-70.800	0
Kontrolafgifter	4	-9.080	-13.106	-11.073
Rente- og øvrige indtægter	6	-670	0	-2.069
<b>Indtægter i alt</b>		<b>-808.879</b>	<b>-856.566</b>	<b>-844.905</b>
<b>Udgifter</b>				
Bus	2	1.414.247	1.404.947	1.416.961
Handicapkørsel		45.986	45.469	42.939
Kommunal kørsel		453.767	452.069	452.881
Flextur og Flexbus		19.117	17.590	18.781
Flextrafik administration		18.058	18.156	13.939
Tog, drift		19.318	19.228	18.679
Tog, investering		3.524	3.524	3.390
Buserstatningskørsel		39.501	7.200	44.788
Trafikselskabet*	3	116.318	118.694	111.850
Billetkontrollen	4	19.607	22.356	19.160
Letbanesekretariat		1.422	1.016	760
Tjenestemandspensioner		1.488	1.722	1.390
Letbanedrift		141.939	213.500	27
Rejsekort	5	45.731	50.533	47.168
Bus & Tog samarbejdet		9.647	67.000	58.849
Øvrige udgifter	6	428	0	606
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.350.098</b>	<b>2.443.003</b>	<b>2.252.168</b>
<b>Resultat af primær drift</b>		<b>1.541.219</b>	<b>1.586.437</b>	<b>1.407.263</b>
<b>Finansiering</b>				
Finansiering Kommuner og Region Midtjylland*		-1.250.155	-1.291.410	-1.135.453
Finansiering, Sydtrafik og FynBus		-293.138	-295.027	-281.051
Udskudt finansiering vedr. Bus-IT		-36	0	0
<b>Finansiering i alt</b>		<b>-1.543.330</b>	<b>-1.586.437</b>	<b>-1.416.504</b>
<b>Udgiftsbaseret resultat</b>		<b>-2.111</b>	<b>0</b>	<b>-9.239</b>
<b>Øvrige omkostninger</b>				
Anlægsudgifter optaget på balancen		-9.127		-4.816
Afskrivning på anlægsaktiver		16.015		18.158
Regulering vedr. pensionsforpligtelse		3.922		27.083
Periodisering, rejsekort og periodekort		-1.072		5.891
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>9.738</b>	<b>0</b>	<b>46.316</b>
<b>Omkostningsbaseret resultat 2018</b>		<b>7.628</b>	<b>0</b>	<b>37.077</b>

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 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Underskudskud, jf. resultatopgørelsen		7.628	0	37.077
Overført vedr. tidligere år, Trafikselskabet		-24.036	-24.511	-16.726
Overført vedr. tidligere år, Letbanesekretariatet		-475	-475	-242
<b>Resultat til disponering, i alt</b>		<b>-16.883</b>	<b>-24.511</b>	<b>20.109</b>

## Byrdefordeling 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

	Note	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
<b>Resultat 2018 af primær drift</b>		<b>1.541.219</b>	<b>1.586.437</b>	<b>1.407.265</b>
Rejsekort, afdrag på lån		11.630	11.631	11.625
Regulering af rejsekortinvestering, Samsøs udtræden		68	0	0
Bus-IT, byrdefordeles i 2019-2020		-36	0	0
Regulering Administration og Letbanesekretariat		2.376	0	7.776
Rejsekort til bagebetaling ansvarligt lån		-7.997	-5.160	-6.855
Finansindtægter, byrdefordeles ikke		241	0	1.463
<b>Resultat til byrdefordeling</b>		<b>1.547.501</b>	<b>1.592.908</b>	<b>1.421.274</b>
<b>Byrdefordeling</b>				
Favrskov		22.420	21.625	20.897
Hedensted		4.882	4.658	5.369
Herning		41.143	40.677	40.334
Holstebro		28.052	26.926	27.085
Horsens		40.349	37.058	36.619
Ikast-Brande		15.444	15.460	15.046
Lemvig		9.419	9.469	9.038
Norddjurs		21.757	24.002	19.682
Odder		7.471	6.895	6.914
Randers		76.135	74.980	75.151
Ringkøbing-Skjern		25.124	24.643	23.654
Samsø		50	54	2.291
Silkeborg		43.531	42.819	40.656
Skanderborg		24.984	24.554	23.522
Skive		33.184	32.757	32.096
Struer		6.733	6.945	7.896
Syddjurs		17.793	18.514	17.941
Viborg		38.100	37.307	36.612
Aarhus		274.521	318.658	264.345
Region Midtjylland		522.763	529.881	434.975
Øvrige trafikselskaber		293.138	294.927	281.051
Midttrafik		507	101	99
<b>Byrdefordeling i alt</b>		<b>1.547.500</b>	<b>1.592.908</b>	<b>1.421.274</b>

## Balance pr. 31. december 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

	Note	Regnskab 2018	Regnskab 2017
<b>AKTIVER</b>			
<b>Anlægsaktiver</b>			
Immaterielle anlægsaktiver	7	2.689	677
Materielle anlægsaktiver	7	103.244	112.144
Finansielle anlægsaktiver	8	72.215	79.821
Deposita, tilgodehavende		13	12
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>178.161</b>	<b>192.654</b>
<b>Langfristede tilgodehavender</b>			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	9	11.370	8.293
Langfristede tilgodehavender - Rejskort og Bus-IT	10	55.832	62.007
<b>Langfristede tilgodehavender i alt</b>		<b>67.202</b>	<b>70.300</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Tilgodehavender		53.582	117.296
Tilgodehavende, efterregulering bestillere	13	6.407	3.416
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>59.989</b>	<b>120.712</b>
<b>Likvide aktiver</b>			
<b>Likvide aktiver i alt</b>		<b>332.945</b>	<b>205.018</b>
<b>Aktiver i alt</b>		<b>638.297</b>	<b>588.684</b>
<b>PASSIVER</b>			
<b>Egenkapital</b>			
Egenkapital		78.770	115.433
Årets overskud og bevægelser		-9.617	-36.663
<b>Egenkapital i alt</b>	12	<b>69.153</b>	<b>78.770</b>
<b>Hensatte forpligtelser</b>			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		94.646	90.724
Hensat forpligtelse, øvrige		1.627	1.627
<b>Hensættelser i alt</b>		<b>96.273</b>	<b>92.351</b>
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	11	111.845	123.475
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>111.845</b>	<b>123.475</b>
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>			
Deposita, gæld		133	103
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere	13	107.627	76.536
Forudbetalinger vedr. rejskort og periodekort		17.110	18.183
Kortfristet gæld i øvrigt		236.156	199.266
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>361.026</b>	<b>294.087</b>
<b>Passiver i alt</b>		<b>638.297</b>	<b>588.684</b>

## Pengestrømsopgørelse 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

	Note	Regnskab 2018	Regnskab 2017
<b>Pengestrøm fra driftsaktivitet</b>			
Omkostningsbaseret resultat		-7.628	-37.077
Reguleringer	14	16.960	45.748
Ændring i driftskapital	15	16.831	-29.687
<b>Pengestrøm fra driftsaktivitet i alt</b>		<b>26.163</b>	<b>-21.016</b>
<b>Pengestrøm fra investeringsaktivitet</b>			
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-2.556	-1.015
Køb af materielle anlægsaktiver		-6.570	-3.800
Afdrag på finansielle anlægsaktiver		7.456	4.274
Salg af finansielle aktiver vedr. andre kapitalandele		65	0
<b>Pengestrøm fra investeringsaktivitet i alt</b>		<b>-1.605</b>	<b>-541</b>
<b>Pengestrøm fra finansieringsaktivitet</b>			
Afdrag på langfristet gæld		-11.630	-11.625
Likviditet fremskaffet via repo-forretning		115.000	70.000
<b>Pengestrøm fra finansieringsaktivitet i alt</b>		<b>103.370</b>	<b>58.375</b>
<b>Årets pengestrøm</b>			
Årets pengestrøm		127.928	36.818
Likvide beholdninger, primo		205.018	168.200
<b>Likvid beholdning ultimo regnskabsåret</b>		<b>332.946</b>	<b>205.018</b>

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 115 mio. kr.

Noter uden henvisning:

- Eventualforpligtelse og sikkerhedsstillelser
- Personaleoversigt
- Resultatopgørelse, Busselskabet Aarhus Sporveje 1. januar 2018 - 31. december 2018
- Busselskabet Aarhus Sporveje, balance pr. 31. december 2018

Midttrafiks overskud i 2018 på netto 16,5 mio. kr. fremgår fordelt på bevillingsniveau af nedenstående tabel.

### Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

		Budget 2018	Regnskab 2018	Resultat	Overførsel til 2019
<b>Busdrift</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	721.947	705.884	-16.063	0
<b>Handicapkørsel</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	36.140	36.615	475	0
<b>Flextur og Flexbus</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	10.590	11.245	655	0
<b>Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	452.038	453.746	1.708	0
<b>Flextrafik administration</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	18.156	18.058	-98	0
<b>Buserstatningskørsel</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	3.800	23.363	19.563	0
<b>Togdrift</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	19.852	20.073	221	0
<b>Rejsekort</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	50.533	45.767	-4.766	0
<b>Letbanedrift</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	142.700	96.956	-45.744	0
<b>Letbanesekretariatet</b>					
Resultat er finansieret af akk. mindreforbrug	(3)	1.016	1.422	406	406
<b>Renter</b>					
Resultat overføres	(1)	0	-241	-241	-241
<b>Billetkontrollen</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	9.250	10.526	1.276	0
<b>Tjenestemandspensioner</b>					
Resultat byrdefordeles	(1)	1.722	1.488	-234	0
<b>Trafikselskabet</b>					
Resultat overføres	(1)	118.694	102.056	-16.638	-16.638
Disponeret overskud vedr. tidligere år	(2)	23.728	14.263	-9.465	-9.465
I alt		1.610.165	1.541.220	-68.945	-25.939

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

- (1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 15. september 2017 - 2. behandling af budget 2018
- (2) Besluttet på bestyrelsesmødet den 16. maj 2018 - at det akkumuleret mindreforbrug vedr. tidligere år overføres til 2018
- (3) Mørforbruget i 2018 er finansieret af mindreforbrug i de to forgående regnskabsår

Bevillingsoversigtens budget indeholder den andel af det overførte 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 tilgængelig afskrives over hovedaktivets resterende brugstid.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger 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.

#### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter omfatter forudbetalte omkostninger vedrørende efterfølgende 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.

#### *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 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
<b>Udgifter</b>			
Drift af busruter	1.395.156	1.386.459	1.402.568
Advokatombkostninger vedr. billetkontrol	385	0	584
Bus-IT	18.705	18.488	13.810
<b>Udgifter i alt</b>	<b>1.414.247</b>	<b>1.404.947</b>	<b>1.416.961</b>

### Note 3: Trafikselskabet

(Beløb i 1.000 kr.)

	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
<b>Busadministration</b>			
Løn og personale	51.849	57.636	53.304
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	24.600	31.712	32.195
IT-anskaffelser (realtid installation, tællesystem)	1.121	1.523	2.588
Drift og vedligehold af IT, servere	8.205	8.547	7.215
Husleje og Rengøring	7.971	7.376	7.955
Konsulentytelser og rådgivning mm.	-4.325	-2.041	-4.372
<b>Busadministration i alt</b>	<b>89.420</b>	<b>104.753</b>	<b>98.885</b>
<b>Handicapadministration</b>			
Løn og personale	7.058	7.103	6.941
Materiale- og aktivitetsudgifter (FlexDanmark og Overhead)	5.578	6.838	6.024
<b>Handicapadministration i alt</b>	<b>12.636</b>	<b>13.941</b>	<b>12.965</b>
<b>Primær administration i alt</b>	<b>102.056</b>	<b>118.694</b>	<b>111.850</b>
<b>Projekter</b>			
Disponeret vedr. overskud tidligere år	0	-23.728	0
Akkumuleret overskud letbanesekretariat - overførsel	0	475	0
App, Takst Vest, Indtægtsdelingsmodel, GDPR-lovgivning	10.621	15.451	0
Kontrolløsning, udskiftning af kabler og andre IT projekter	1.938	5.065	0
FlexDanmark , udvikling trafikservice, snitflader mm.	1.704	2.737	0
<b>Projekter i alt</b>	<b>14.263</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikselskabet resultat i alt</b>	<b>116.319</b>	<b>118.694</b>	<b>111.850</b>

**Akkumuleret overskud 2018**

**-26.103**

Tabellen i Note 3 viser de overordnede formål med de afholdte udgifter i Trafikselskabet i 2018, opdelt på henholdsvis Bus- og Handicapadministration.

Der er registreret indtægter for 4,3 mio. kr. som hovedsageligt vedrører kommunernes ekstraordinære betaling for konkrete rådgivningsydelser, men også afspejler lejemaal på Midttrafiks 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 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Kontrolafgifter	-9.080	-13.106	-12.200
Billetkontroladministration	12.725	14.197	11.999
<b>I alt</b>	<b>3.645</b>	<b>1.091</b>	<b>-201</b>
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	6.881	8.159	9.366
<b>Nettoudgifter</b>	<b>10.526</b>	<b>9.250</b>	<b>9.164</b>

### Note 5: Rejsekort

(Beløb i 1.000 kr.)

	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
<b>Drift og investering</b>			
Kontantfinansierede anlægsudgifter	100	0	0
Lånefinansierede anlægsudgifter	0	0	0
Finansiering - renter	1.952	1.896	2.119
Drift	43.679	48.637	45.050
<b>Resultat af drift</b>	<b>45.731</b>	<b>50.533</b>	<b>47.168</b>
<b>Korrektion af resultat til byrdefordeling</b>			
Betalte afdrag på lån i Kommunekredit	11.630	11.631	11.625
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-7.997	-5.160	-6.855
Regulering vedr. Samsø's udtræden af Midttrafik	68	0	0
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<b>49.432</b>	<b>57.004</b>	<b>51.939</b>

### Note 6: Øvrige indtægter og udgifter

(Beløb i 1.000 kr.)

	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Likviditetsdepot renter, kursgevinst, øvrige renteindtægter	-128	0	-1.353
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort A/S	-542	0	-716
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-670</b>	<b>0</b>	<b>-2.069</b>
Likviditetdepot gebyr, renter, kurstab, øvrige renteudgifter	428	0	606
<b>Resultat, netto</b>	<b>-241</b>	<b>0</b>	<b>-1.463</b>

### Note 7: Materielle og immaterielle anlægsaktiver

(Beløb i 1.000 kr.)

	Ombygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar og it	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
<b>Kostpris</b>						
Kostpris pr. 1. januar 2018	3.377	160.398	2.490	673	8.724	175.663
Tilgang	814	127	737	5.567	1.883	9.127
Overført vedr. igangværende arbejde				-673	673	0
Afgang		-2.246	-941		-7.241	-10.428
<b>Kostpris pr. 31. december 2018</b>	<b>4.191</b>	<b>158.279</b>	<b>2.286</b>	<b>5.567</b>	<b>4.039</b>	<b>174.362</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2018	-2.376	-50.173	-2.246	-	-8.047	-62.842
Årets afskrivninger	-501	-14.602	-368	-	-544	-16.015
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	2.246	941	-	7.241	10.428
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2018</b>	<b>-2.877</b>	<b>-62.529</b>	<b>-1.673</b>	<b>0</b>	<b>-1.350</b>	<b>-68.429</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2018</b>	<b>1.314</b>	<b>95.750</b>	<b>613</b>	<b>5.567</b>	<b>2.689</b>	<b>105.933</b>

### Note 8: Finansielle anlægsaktiver

(Beløb i 1.000 kr.)

	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejsekort A/S	Andre kapitalandele	Aktier i Rejseplan A/S	I alt
<b>Kostpris</b>					
Kostpris pr. 1. januar 2018	79.319	64.752	58	1.584	145.713
Årets til- og afgang	0	0	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31. december 2018</b>	<b>79.319</b>	<b>64.752</b>	<b>58</b>	<b>1.584</b>	<b>145.713</b>
<b>Reguleringer</b>					
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2018	-60.031	-5.127	7	-742	-65.893
Årets reguleringer og afdrag	0	-7.456	-65	-84	-7.605
Tilbageført værdiregulering, afhændede aktiver					
<b>Reguleringer 31. december 2018</b>	<b>-60.031</b>	<b>-12.583</b>	<b>-58</b>	<b>-826</b>	<b>-73.498</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2018</b>	<b>19.288</b>	<b>52.169</b>	<b>0</b>	<b>758</b>	<b>72.215</b>

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 72,2 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S. Aktieposten er i årsregnskabet 2018 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 %.

### Note 9: Langfristet tilgodehavende vedr. pension til tjenestemænd

(Beløb i 1.000 kr.)

	Saldo primo 2018	Regulering 2018	Saldo ultimo 2018
Favrskov	20	4	24
Hedensted	24	2	26
Herning	362	20	382
Holstebro	231	12	243
Horsens	366	21	387
Ikast-Brande	89	5	94
Lemvig	52	2	54
Norddjurs	83	5	88
Odder	38	3	41
Randers	684	38	722
Ringkøbing-Skjern	157	9	166
Samsø	43	-43	0
Silkeborg	162	27	189
Skanderborg	51	8	59
Skive	235	13	248
Struer	69	3	72
Syddjurs	41	5	46
Viborg	366	23	389
Aarhus	3.205	168	3.373
Region Midtjylland	2.014	2.753	4.767
<b>I alt</b>	<b>8.292</b>	<b>3.078</b>	<b>11.370</b>

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 2018 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 94,6 mio. kr. og reguleringen af hensættelsen er foretaget i det omkostningsbaserede resultat.

**Note 10: Tilgodehavender vedr. rejsekort og Bus-IT**

(Beløb i 1.000 kr.)

	<b>Primo 2018</b>	<b>Ændring 2018</b>	<b>Ultimo 2018</b>
Favrskov	191	-15	176
Hedensted	337	-50	287
Herning	1.954	-196	1.758
Holstebro	1.098	-99	999
Horsens	77	-20	57
Ikast-Brande	-48	48	0
Lemvig	-24	24	0
Norddjurs	84	2	86
Odder	96	-14	82
Randers	4.056	-476	3.580
Ringkøbing-Skjern	620	-29	591
Samsø	-36	36	0
Silkeborg	105	-28	77
Skanderborg	863	-134	729
Skive	1.212	-150	1.062
Struer	148	6	154
Syddjurs	248	-1	247
Viborg	2.381	-263	2.118
Aarhus	16.588	-1.320	15.268
Region Midtjylland	32.058	-3.497	28.561
<b>I alt</b>	<b>62.008</b>	<b>-6.176</b>	<b>55.832</b>

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 nedenstående fordeling af låneforpligtelsen.

### Note 11: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering

(Beløb i 1.000 kr.)

	Ultimo 2018
Favrskov	381
Hedensted	478
Herning	3.534
Holstebro	2.031
Horsens	61
Ikast-Brande	293
Lemvig	147
Norddjurs	247
Odder	134
Randers	7.027
Ringkøbing-Skjern	1.390
Silkeborg	82
Skanderborg	1.226
Skive	2.449
Struer	451
Syddjurs	651
Viborg	4.601
Aarhus	32.984
Region Midtjylland	53.678
<b>I alt</b>	<b>111.845</b>

### Note 12: Egenkapital

(Beløb i 1.000 kr.)

	Regnskab 2018	Regnskab 2017
Egenkapital 1. januar 2018	78.770	115.433
Omkostningsbaseret resultat 2018	-7.628	-37.077
Øvrige egenkapitalreguleringer	-1.989	415
- heraf investering i rejsekort, mellemregning over tid	-2.511	
- heraf værdiregulering af aktier	-84	
- øvrige reguleringer	606	
<b>Egenkapital pr. 31. december 2018</b>	<b>69.153</b>	<b>78.770</b>



**Note 13: Specifikation af efterregulering med bestillere**

(Beløb i 1.000 kr.)

	Primo 2018	Årets øvrige bevægelser	Hensættelser byrdefordeling 2018	Ultimo 2018
Favrskov	-1.511	1.367	796	651
Hedensted	-627	-304	224	-708
Herning	616	369	464	1.449
Holstebro	-2.061	2.093	1.173	1.205
Horsens	-2.820	2.315	-77	-582
Ikast-Brande	-374	738	-16	348
Lemvig	-10	0	-50	-60
Norddjurs	157	-101	-949	-893
Odder	-229	12	576	359
Randers	832	-612	514	733
Ringkøbing-Skjern	-350	-175	481	-43
Samsø	-94	95	-27	-26
Silkeborg	-1.653	1.014	-13	-651
Skanderborg	438	54	430	923
Skive	-1.455	28	-329	-1.756
Struer	-107	10	-182	-279
Syddjurs	1.373	87	-721	739
Viborg	-1.077	152	794	-130
Aarhus	-15.143	15.369	-44.143	-43.918
Region Midtjylland	-49.025	7.304	-16.861	-58.582
<b>Total</b>	<b>-73.120</b>	<b>29.816</b>	<b>-57.916</b>	<b>-101.220</b>

**Note 14 - Reguleringer til pengestrøm**

(Beløb i 1.000 kr.)

	Ultimo 2018	Ultimo 2017
Afdrag vedr. rejsekortinvestering, kommuner og Region Midtjylland	-2.511	-1.908
Reguleringer vedr. forudbetalte billetprodukter	-1.072	5.891
Afskrivninger ifølge anlægsnote	16.015	18.158
Regulering af hensættelse til tjenestemandspension	3.922	27.083
Øvrige reguleringer	606	-3.476
<b>Reguleringer i alt</b>	<b>16.960</b>	<b>45.748</b>

**Note 15 - Ændring i driftskapital**

(Beløb i 1.000 kr.)

	Ultimo 2018	Ultimo 2017
Ændring i deposita, tilgodehavende	-2	0
Ændring i tilgodehavender	63.821	-18.181
Ændring i kortfristet gæld, herunder bankgæld vedr. repo-forretning	-46.988	-11.506
<b>Ændring i driftskapital i alt</b>	<b>16.831</b>	<b>-29.687</b>

## Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

(Beløb i 1.000 kr.)

	Ultimo 2018
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	489
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	52.714
<b>Eventual forpligtelser i alt</b>	<b>53.203</b>

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.

Der afventer endelig afregning med DSB for Bus & Tog samarbejdet i 2017.

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 2018 er 107,0 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2018, er 5,4 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

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

## Personaleoversigt

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

Afdeling	Årsværk 2017
<b>Direktion</b>	
Direktion	2,00
<b>Direktionssekretariat</b>	
Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling	3,91
Løn, HR, sekretariatsbetjening og intern service	6,00
<b>FLEX Planlægning og udvikling</b>	
FLEX Planlægning og udvikling	25,66
<b>BUS Planlægning og udvikling</b>	
Rådgivning og mobilitet	7,00
Køreplanlægning	15,80
<b>Økonomi, It og Kontrakter</b>	
- Økonomi og Regnskab	12,78
- Kontrakter, It og Afregning	10,41
<b>Kundeservice</b>	
- Kundeservice	26,70
- Trafikservice	11,00
<b>I alt</b>	<b>121,26</b>

Antallet af årsværk 2018 betragtes reelt som uændret sammenlignet med 2017 og indenfor den almindelige ændring ved barsel, besættelse af stillinger m.m.

Der er bl.a. flyttet 2 medarbejdere fra Kontrakter & IT samt 1 medarbejder fra Kundeservice til Økonomi, hvor der også er blevet ansat en elev.

## Busselskabet Aarhus Sporveje - resultatopgørelse 1. januar 2018 - 31. december 2018

(Beløb i 1.000 kr.)

	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
<b>Indtægter</b>			
Indtægter, busdrift	455.447	448.412	471.341
Rabat ikke-udbudt kørsel	-23.059	0	-21.358
Indtægter, øvrige	8.535	7.397	8.535
<b>Indtægter i alt</b>	<b>440.923</b>	<b>455.809</b>	<b>458.517</b>
<b>Variable produktionsomkostninger</b>			
Chaufføromkostninger	244.911	246.034	254.574
Vognomkostninger	67.711	64.208	65.499
<b>Variable produktionsomkostninger i alt</b>	<b>312.622</b>	<b>310.241</b>	<b>320.073</b>
<b>Dækningsbidrag</b>	<b>128.301</b>	<b>145.568</b>	<b>138.444</b>
<b>Faste omkostninger</b>			
Øvr. værkstedsomkostninger	4.800	5.943	6.984
Lokaleomkostninger	19.094	19.911	19.477
Lønømkostninger	47.551	48.031	49.118
Øvrige faste omkostninger	9.711	9.648	10.107
<b>Faste omkostninger i alt</b>	<b>81.156</b>	<b>83.533</b>	<b>85.686</b>
<b>Resultat før renter og afskrivninger</b>	<b>47.145</b>	<b>62.035</b>	<b>52.758</b>
Afskrivninger	35.839	34.298	36.502
Renter	3.528	2.460	1.627
BAAS4	-1.575	0	1.024
Lønsum af årets resultat	387	280	561
<b>Årets resultat</b>	<b>8.966</b>	<b>24.996</b>	<b>13.044</b>

**Busselskabet Aarhus Sporveje, balance pr. 31. december 2018**

(Beløb i 1.000 kr.)

	Primo 2018	Årets bevægelser	Ultimo 2018
<b>AKTIVER</b>			
<b>Anlægsaktiver</b>			
Anlægsaktiver	212.228	-25.454	186.774
<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>212.228</b>	<b>-25.454</b>	<b>186.774</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Varelager	10.645	-1.339	9.306
<b>Varelager i alt</b>	<b>10.645</b>	<b>-1.339</b>	<b>9.306</b>
Tilgodehavender debitorer	712	-203	509
Tilgodehavender, vekselpenge	375	-6	369
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	1.922	2	1.924
Tilgodehavender, Silkeborg Data	0	643	643
Tilgodehavender, bus 701	1.881	0	1.881
<b>Tilgodehavender i alt</b>	<b>4.935</b>	<b>437</b>	<b>5.372</b>
Formuekonto	102.922	-463	102.459
Likvide beholdning	41.912	6.994	48.906
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>149.769</b>	<b>6.968</b>	<b>166.041</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>372.641</b>	<b>-19.825</b>	<b>352.816</b>
<b>PASSIVER</b>			
<b>Egenkapital og lign.</b>			
Egenkapital			
Egenkapital primo	89.949	13.044	102.993
Periodens resultat	13.044	-4.076	8.968
<b>Egenkapital ultimo i alt</b>	<b>102.993</b>	<b>8.968</b>	<b>111.961</b>
<b>Langfristet gæld</b>			
<b>Langfristet gæld</b>	<b>159.049</b>	<b>-14.686</b>	<b>144.363</b>
<b>Kortfristet gæld</b>			
Mellemregning Midttrafik (rest)	20.692	2.075	22.767
Gæld til kreditorer	19.294	-7.187	12.107
Anden gæld	1.331	-408	923
Hensættelse til personskader	5.123	-1.106	4.017
Forskud på løn	3.427	-1.890	1.537
Skyldig løn og feriepenge	60.731	-5.591	55.140
<b>Kortfristet gæld i alt</b>	<b>110.598</b>	<b>-14.107</b>	<b>96.491</b>
<b>Passiver i alt</b>	<b>372.641</b>	<b>-19.825</b>	<b>352.816</b>

# Midttrafik

CVR-nr. 29 94 31 76

## Revisionsberetning nr. 17

af 16. maj 2019  
til årsregnskab for 2018

TIL BEHANDLING PÅ  
BESTYRELSESMØDE



## Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2018	224
1.1	Indledning	224
1.2	Konklusion på den udførte revision	224
1.3	Centrale forhold ved revisionen	224
1.4	Revisionsbemærkninger	224
1.5	Supplerende oplysninger i revisionsberetningen	225
2	Revision af årsregnskabet for 2018	225
2.1	Risikovurdering	225
2.2	Revisionsstrategi og -plan	225
3	Centrale forhold og øvrige fokusområder ved revisionen	226
3.1	Busindtægter	226
3.2	Byrdefordeling 2018	227
3.3	Flextrafik	228
3.4	Hensatte forpligtelser, pension	228
4	Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2018	229
4.1	Resultatopgørelse	229
4.2	Balance	229
4.3	Øvrige forhold	231
5	Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision	232
5.1	Redegørelse for udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 2018	233
5.2	Generelle områder for forvaltningsrevision	234
6	Ledelsesberetningen	234
7	Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje	234
7.1	Konklusion på den udførte revision	235
7.2	Juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision	235
8	Øvrige forhold	236
8.1	Direktionens regnskabserklæring	236
8.2	Ikke-korrigerede forhold	236
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	236
8.4	Overholdelse af lovgivningen	237
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	237
9	Afsluttende oplysninger m.v.	237
9.1	Andre ydelser end revision	237
9.2	Lovpligtige oplysninger	238
	Bilag 1 - Revisionsstrategi og -plan for årsregnskabet	239

## 1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2018

### 1.1 Indledning

Vi har revideret det af ledelsen udarbejdede årsregnskab for 2018 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 2018 har omfattet omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2018 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Årsregnskabet udviser følgende hovedtal:

t.kr.	2018	2017
Omkostningsbaseret resultat (- er underskud)	-7.628	-37.077
Samlede aktiver	638.297	588.684
Egenkapital	69.153	78.770

De i årsregnskabet anvendte principper for indregning og måling er uændrede i forhold til 2017.

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 årsregnskabs side 16-36. 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 2018:

- ▶ 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 i 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 regnskabs poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,

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

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



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

Vi har sidste år afgivet supplerende oplysning om betalingsprocessen i Busselskabet Aarhus Sporveje. Der er i 2018 etableret direkte integration mellem ERP-systemet og Jyske Bank, hvorefter den supplerende oplysning ikke længere er aktuel. Der henvises i øvrigt til afsnit 7.1.1.

Nærværende beretning indeholder ingen supplerende oplysninger.

## 2 Revision af årsregnskabet for 2018

### 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 2018 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 2018 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 7,8 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 overskud på 2,1 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort, pendlerkort m.v. udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 7,6 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 2018 er der indregnet busindtægter med 718,0 mio. kr. mod 794,0 mio. kr. i 2017. De indregnede indtægter kan overordnet opdeles i følgende kategorier: Indtægter fra rejsekort, pendlerkort, 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. 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 indtægtssystemer, dataanalyse af udvalgte omsætningstransaktioner samt gennemgang af revisorerklæringer fra serviceleverandører. Vi har endvidere gennemgået grundlaget for periodisering af indtægter i det omkostningsbaserede regnskab samt analyseret eventuelle reguleringer vedrørende tidligere år.

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)

Der er i 2018 indregnet et positivt nettoresultat på 4,0 mio. kr., der sammensætter sig af indtægter på 13,6 mio. kr. fra DSB/Arrivas salg af Midttrafik-kort og -billetter og udgifter på 9,6 mio. kr. til DSB/Arriva for togrejser, hvor Midttrafiks kort og billetter er anvendt. Indtægter og udgifter fra Bus-Tog-samarbejde er lavere end sidste år som følge af indførslen af takst vest samarbejdet i marts 2018.

Afregningsgrundlaget for 2017 og 2018 med DSB er endnu uafsluttet. Det forventes at afregningsgrundlaget svarer til de foretagne aconto betalinger. Der er opnået enighed med Arriva omkring afregningsgrundlaget for 2018 og tidligere år.

Afregning for 2018 er i årsregnskabet indregnet på grundlag af den forventede afregning til DSB for 2017 og 2018. Ledelsen har vurderet, at der ikke er behov for at reservere til en mulig yderligere afregning. Det skal bemærkes, at der kan være usikkerhed om resultatet heraf.

### 3.1.3 Restindestående på udstedte rejsekort og App

Den indestående saldo på kunders rejsekort er udtryk for overskudslikviditet (forudbetalt rejseretted). Overskudslikviditet fordeles månedligt i samme procentvise forhold som fuldstændige rejsekortrejser. Overskudslikviditeten er indregnet med 6,1 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 pendlerkort og klippekort fra Midttrafik App samt indtægter fra ungdomskort, der vedrører efterfølgende regnskabsår, periodiseret i det omkostningsbaseret regnskab.

## 3.2 Byrdefordeling 2018

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

mio.kr.	2018
Udgiftsbaseret resultat	1.541,2
Årets mindreforbrug i Trafikselskabet til overførsel	2,4
	<hr/> 1.543,6
Betalte afdrag på lån til KommuneKredit	11,7
Tilbagebetaling ansvarligt lån	-8,0
Afkast likvider, ansvarligt lån m.m.	0,2
	<hr/> 1.547,5

Der er modtaget 1.605,4 mio. kr. i acontobetaling fra kommuner, øvrige trafikselskaber og Region Midtjylland og indregnet netto 57,9 mio. kr. i efterregulering, der dog først afregnes i 2020 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 2018 er baseret på fordelingsnøgler, der er lagt til grund for budget 2018 og identisk med fordelingsnøglerne i årsregnskabet for 2013, dog med få konkrete undtagelser:

- ▶ Skolekort er fordelt efter en gennemført analyse i 2016 af salget af skolekort i de enkelte kommuner
- ▶ Region Midtjylland er tildelt de faktiske indtægter og omkostninger fra Bus-Tog samarbejde
- ▶ Endvidere er der få mindre korrektioner vedrørende Horsens og Struer kommuner.

Baggrunden for, at indtægtsdelingen er baseret på budget 2018, 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. I samarbejde med COWI arbejder Midttrafik på en ny model for indtægtsfordeling. Arbejdet forventes afsluttet i 2019 med forventet implementering i forbindelse med udarbejdelse af årsregnskab for 2020.

### 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 byrdefordelles med 20,3 % af årets pensionsgivende løn til tjenestemandsansatte. Tilgodehavendet udgør pr. 31. december 2018 i alt 11,4 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 2018 udbetalt 1,5 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. Oprævning heraf er påbegyndt fra 2017.

Vi anbefaler forsat den daglige ledelse at udarbejde og vedligeholde en prognose for udbetaling af pensioner til brug for de kommende års 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 2018 indregnet et negativt nettoresultat til byrdefordeling på 519,7 mio. kr., der fordeler sig med 226,6 mio. kr. til Midttrafiks ejere og 293,1 mio. kr., som viderefaktureres til andre trafikelskaber. Nettoresultatet for 2017 udgjorde 497,0 mio. kr.

Midttrafik administrerer Flextrafik for Sydtrafik- og Fynbus-området.

FlexDanmark er en betydelig serviceleverandør, og de leverer datagrundlaget for afregning af flextrafik. 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.

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 2018 anmodet Sampension om at opføre den aktuariemæssige pensionsforpligtelse pr. 31. december 2018.

Sampension har opgjort tjenestemandsforsikringsforpligtelsen pr. 31. december 2018 til 94,6 mio. kr., svarende til en stigning på 3,9 mio. kr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2017.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi gennemgået Sampensions notat om beregning og forudsætninger for beregning af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenestemænd pr. 31. december 2018.

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

## 4 Redegørelse for den øvrige revision af årsregnskabet for 2018

### 4.1 Resultatopgørelse

#### 4.1.1 Busudgifter

Vi har gennemgået processen for indgåelse af nye kontrakter. Vi har 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.

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 A/S*

Det samlede ansvarlige lån til Rejsekort A/S udgør 52,2 mio. kr. pr. 31. december 2018 efter reduktion af lånet med årets tilbagebetaling og rentetilskrivning på netto 7,5 mio. kr.

Aktierne i Rejsekort A/S er i regnskabet indregnet på basis af det senest foreliggende godkendte regnskab til den regnskabsmæssige indre værdi på 19,3 mio. kr.

Finansieringsmodellen i Rejsekort A/S, der blev vedtaget i 2015, medfører, at trafikselskaberne afregner til Rejsekort A/S på baggrund af en vægtet fordeling af de enkelte trafikselskabers passagerantal og indtægter. Der er i 2018 afregnet 30,9 mio. kr. mod 33,1 mio. kr. sidste år. Inkl. vedligeholdelse udgør den samlede omkostning 43,7 mio. kr. i 2017 mod 45,1 mio. kr. sidste år.

Vi har pr. 31. december 2018 afstemt værdien af aktier, kapitalandele 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 2018 udgør 53,6 mio. kr. mod 117,3 mio. kr. ultimo 2017. Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

mio.kr.	31/12 2018	31/12 2017
"Restance"-konto, acontobidrag kommuner og region	0,1	24,3
"Restance"-konto, kontrolafgifter	3,0	3,6
"Restance"-konto, billetprodukter	3,4	5,6
"Restance"-konto DSB/Arriva	0,2	6,0
Øvrige kortfristede tilgodehavender	38,3	75,4
Periodeafgrænsning	8,6	2,4
	<b>53,6</b>	<b>117,3</b>

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

Faldet i tilgodehavender kan primært henføres til, at der sidste år var tilgodehavende hos Aarhus Letbane og Region Midtjylland vedrørende fakturering af forberedelse og drift af Aarhus Letbane samt rejsekortudstyr.

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

Der er i 2018 ikke konstateret væsentlige tab på debitorer, og der er ikke foretaget hensættelse til imødegåelse af tab på tilgodehavender.

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 21. november 2018 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 2018 341,7 mio. kr., og der er pr. 31. december 2018 indgået REPO-forretning på 115,0 mio. kr.

Der er herudover et udestående til banker på 10,0 mio. kr. og en kontantbeholdning på 1,2 mio. kr.

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

Samlet set er der på likviditetsaftalen i 2018 realiseret et kurstab på 1,6 mio. kr., renteindtægter på 1,7 mio. kr., renteudgifter på kontantudlån på 0,3 mio. kr. og gebyrer til Jyske Bank på 0,2 mio. kr.

Midttrafik har i overensstemmelse med finanspolitikken valgt ikke at foretage byrdefordeling i regnskab 2018 af nettoafkastet fra likviditetsaftalen og renteindtægter på det ansvarlige lån.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti, værdipapirer og REPO-forretninger pr. 31. december 2018. 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 acontobetaling fra bestillerne vurderes som forsvarligt i forhold til det forventede kapitalbehov for 2019.

#### 4.2.4 Langfristet gæld

Lånerestgælden til KommuneKredit udgør 111,8 mio. kr. pr. 31. december 2018. 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 2018 er negativ med 5,4 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 2018 udgør 236,2 mio. kr. mod 199,3 mio. kr. sidste år.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

t.kr.	31/12 2018	31/12 2017
Kreditorer	56,3	55,0
Poster i supplementsperiode, netto	13,6	21,5
Hensættelse til Region Midtjylland og Aarhus Kommune	32,9	25,3
REPO – gældspleje	115,0	70,0
Øvrig kortfristet gæld	18,4	27,5
	<u>236,2</u>	<u>199,3</u>

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

Pr. 31. december 2018 var der behov likviditet svarende til 115 mio. kr. fremskaffet via REPO-forretningen. 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.

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 2018 blev godkendt på bestyrelsesmødet den 15. september 2017.

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.

Der er indhentet en generel revisorerklæring for 2018 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 ikke etableret de nødvendige komplementerende kontroller vedrørende systemudvikling, anskaffelse og ændringshåndtering af økonomisystemet. 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 2018 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.

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. Der arbejdes forsat på et nyt koncept for brugerrettigheder, som vil styrke kontrol af de tildelte brugerrettigheder.

#### *Integration mellem systemer og dataudtræk*

Midttrafik anvender i et vist omfang Excel-regneark som understøttende redskab i en række processer, herunder den løbende økonomistyring og rapportering. Anvendelse af Excel giver mange manuelle og ressourcekrævende processer og kontroller med deraf følgende øget risiko for fejl. I forbindelse med løbende opgradering af systemer bør der være fokus på at øge integrationen 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 revisionsskik 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 revisionsskik 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 2018

I forbindelse med revisionen for 2018 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelse af salg
- ▶ Mål- og resultatstyring.

### 5.1.1 Gennemførelse af salg

Midttrafiks indtægter fra gennemførelse af salg for 2018 udgør 808,9 mio. kr. mod 844,9 mio. kr. i 2017.

Vi har foretaget gennemgang af følgende:

- ▶ Processer for sikring af fuldstændige indtægter
- ▶ Processer for sikring af korrekt opkrævning af indtægter
- ▶ Processer for opfølgning på debitorer
- ▶ Processer for sikring af at prisfastsættelsen følger love og krav
- ▶ Om indtægterne er korrekt registrerede i regnskabet.

I forbindelse med vores gennemgang af turnusområdet "gennemførelse af salg" har vores revision omfattet processer og kontroller vedrørende de væsentligste indtægtskilder. De udvalgte indtægtskilder er indtægter fra rejsekort og samt indtægter fra Midttrafik App.

Vi har gennemgået de procedurer og kontroller, som Midttrafik har etableret for at sikre, at indtægterne fra rejsekort og Midttrafik App er fuldstændige. I tilknytning hertil er det påset, at der er indhentet og gennemgået modtagne revisorerklæringer vedrørende registrering og fordeling af indtægter fra Rejsekort A/S og vedrørende indtægter fra serviceleverandøren af Midttrafik App.

Endvidere har vi gennemgået procedurerne for overførsel af de af bestyrelsen godkendte priser til Rejseplan systemet.

Midttrafik har anmodet Incentive om vurdering af overholdelse af krav til prisfastsættelsen af billetprodukter i forbindelse med indførsel af Takst Vest. Vurderingen har ikke givet anledning til væsentlige kommentarer.

Ved revisionen af omsætningen har vi påset, at der løbende foretages afstemning mellem de underliggende indtægtskilder, bogføring og indbetalinger. Samtidig har vi gennemgået Midttrafiks procedurer for opfølgning på overforfaldne debitorer, herunder identifikation og rykning af overforfaldne debitorer.

Vores gennemgang har ikke givet anledning til væsentlige kommentarer.

### 5.1.2 Mål- og resultatstyring

Vi har foretaget gennemgang af følgende:

- ▶ Om der foreligger en veldefineret strategiplan, og der er etableret måleinstrumenter.

Vi har kontrolleret, hvorvidt der foreligger en veldefineret strategiplan for Midttrafik, og hvorvidt der foretages opfølgning på fastsatte mål.

Det er herved konstateret, at der foreligger en veldefineret strategiplan, der følges op på løbende.

Vi er ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at Midttrafik i regnskabsåret ikke har haft en tilfredsstillende mål- og resultatstyring, der understøtter en effektiv målopfyldelse.

## 5.2 Generelle områder for forvaltningsrevision

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

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

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- ▶ Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- ▶ 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 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 2018 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Det interne regnskab udviser følgende hovedtal:

t.kr	2018	2017
Årets resultat	8.966	13.044
Aktiver	352.816	372.641
Egenkapital	111.961	102.993

## 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.

Efterfølgende har vi givet enkelte kommentarer vedrørende revisionen af det interne regnskab for 2018 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

### 7.1.1 It-forhold - betalingsprocessen

Vi har i forbindelse med årets revision kontrolleret, at der er opsat kontroller til at imødegå tidligere identificerede svagheder rapporteret i beretningen af 16. maj 2018 vedrørende muligheden for at ændre i betalingsfiler i Navision samt udlæste filer, inden disse indlæses til betaling i banken. Vi har kontrolleret, at der er etableret direkte integration mellem Navision og Jyske Bank. Denne integration betyder, at der ikke længere er mulighed for at ændre i betalingsfilerne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 7.1.2 Indregning af indtægter og rabatter

Årets indtægter fra busdrift udgør 432,4 mio. kr. mod budgetteret 448,4 mio. kr. og 450,0 mio. kr. sidste år.

De positive resultater fra restproduktionen neutraliseres ved udbetaling af rabat. Der er i 2018 indregnet 23,1 mio. kr. som rabat til udbetaling i 2019. 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.

### 7.1.3 Anlægsaktiver

Anlægsaktiver pr. 31. december 2018 udgør 186,8 mio. kr. mod 212,2 mio. kr. ultimo 2017.

Der er i årets løb afhændet 19 busser med en nettoavance på 0,2 mio. kr. I forbindelse med salget af busser er der foretaget nedskrivning på 0,7 mio. kr. på beholdningen af reservedele til de solgte busser.

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 2018 har vi udvalgt nedenstående områder til særskilt revision:

- ▶ Gennemførelse af salg
- ▶ Mål og resultatstyring.

### 7.2.1 Gennemførelse af salg

Vi har i forbindelse med revisionen gennemgået Busselskabet Aarhus Sporvejes processer for gennemførelse af salg, dette har blandt andet omfattet en gennemgang af selskabets processer for sikring af fuldstændigheden af indtægter, overholdelse af indgåede kontrakter, korrekt registrering af indtægter og tilgodehavender samt løbende debitoropfølgning. Vi har ikke bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

## 7.2.2 Mål og resultatstyring

Vores gennemgang af processer for området har blandt andet omfattet en vurdering af, hvorvidt der er opsat en veldefineret strategiplan og budgetprocedure, samt at der løbende sker opfølgning på fastsatte mål i strategiplanen.

### *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.

Vi konstaterede ved revisionen af årsregnskabet for 2017 en fejl på 1,2 mio. kr. i byrdefordelingen vedrørende manglende byrdefordeling af en del af overskudslikviditeten fra Rejsekort A/S. Beløbet er byrdefordelt i 2018.

Direktionen har over for os erklæret, at den anser effekten af den ikke-korrigerede fejlinformation som værende uvæsentlig for årsregnskabet.

Vi har ikke kommentarer hertil.

### 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.

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

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder, som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2018, 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. 16 af 16. maj 2018:

- ▶ Kortlægning af opgaver og ressourceforbrug i flextrafik
- ▶ 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 16. maj 2019  
ERNST & YOUNG  
Godkendt Revisionspartnerselskab

Jes Lauritzen  
statsaut. revisor

Lis Andersen  
statsaut. revisor

Siderne 223-240 er fremlagt på mødet den 16. maj 2019.

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
<i>Resultatopgørelse og byrdefordeling</i>				
Busindtægter	Ja	Substansrevision kombineret med dataanalyse	I årets løb og ved årsafslutningen	Vi har skiftet strategi fra en systembaseret revision til en substansbaseret revision kombineret med dataanalyse
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
<i>Balance</i>				
Immaterielle og materielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Finansielle anlægsaktiver	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen

Regnskabspost	Væsentlig risiko	Revisionsstrategi	Tidsplan	Ændring i forhold til sidste år
Langfristede tilgodehavender	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
Kortfristede tilgodehavender	Nej	Substansrevision	Ved årsafslutningen	Ingen
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 2018**

Byrdefordelingen i regnskab 2018

**Godkendt på bestyrelsesmødet 16. maj 2019**

**CVR nummer: 29943176**

## Indholdsfortegnelse

Ledelsespåtegning	3
Midttrafiks Byrdefordeling	4
Busudgifter	7
Bus-IT og øvrige	7
Busindtægter	8
Regionalt tilskud	8
Handicapkørsel	9
Flexture	9
Flexbus	10
Kommunal kørsel	11
Buserstatningskørsel	11
Togdrift	11
Trafikselskabet	12
Billetkontrol	13
Letbanedrift	13
Letbanesekretariat	14
Rejsekort	14
Tjenestemandspensioner	15
Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2018	16

## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2018.

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 2018, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 15. september 2017. Byrdefordelingen er godkendt på repræsentantskabsmødet den 3. november 2017.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2018.

Aarhus den 16. maj 2019

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

Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2018, der er godkendt af bestyrelsen på mødet 15. september 2017.

Regnskabsnotatet består af en række oversigtstabeller for bestillerne for hvert forretningsområde. Det samlede resultat til byrdefordeling er i 2018 1.568,9 mio. kr., og afregning af den budgetterede byrdefordeling for 2018 bliver 45,4 mio. kr., i kommunernes og regionens favør.

Midttrafik byrdefordeling - Regnskab 2018				
Beløb i 1.000 kr.				
Alle bestillere		Budget 2018	Regnskab 2018	Difference
<b>Busdrift</b>				
	Kørselsudgifter	1.386.459	1.395.542	9.083
	Bus IT og øvrige udgifter	18.488	18.669	181
	Rejsekort busser	51.000	44.765	-6.235
	Indtægter	-683.000	-708.326	-25.326
	Regionalt tilskud	0	0	0
	<b>I alt</b>	<b>772.947</b>	<b>750.650</b>	<b>-22.297</b>
<b>Flextrafik</b>				
	Handicapkørsel	36.140	36.615	475
	Flextur	11.810	12.905	1.095
	Flexbus	2.343	2.102	-241
	Kommunal kørsel	172.682	175.745	3.064
	<b>I alt</b>	<b>222.974</b>	<b>227.367</b>	<b>4.393</b>
<b>Letbane</b>				
	Buserstatningskørsel	3.800	23.363	19.563
	Letbanedrift	142.700	96.956	-45.744
	Rejsekort - Letbanen	6.004	4.667	-1.337
	Letbanesekretariatet	1.016	1.422	406
	<b>I alt</b>	<b>153.520</b>	<b>126.407</b>	<b>-27.113</b>
<b>Togdrift</b>				
	Togdrift	19.852	20.073	221
<b>Administration</b>				
	Trafikselskabet inkl. Handicap adm	118.694	118.694	0
	Billetkontrol	9.250	10.526	1.276
	Tjenestemandspensioner	1.722	1.488	-234
<b>Byrdefordeling - Midttrafik</b>				
	<b>I alt til byrdefordeling for Midttrafiks ejerkreds</b>	<b>1.298.959</b>	<b>1.255.205</b>	<b>-43.754</b>
<b>Øvrige områder</b>				
	Flexkørsel - Sydtrafik og FynBus	293.949	292.296	-1.653
<b>Midttrafik byrdefordeling i alt</b>				
	<b>I alt</b>	<b>1.592.908</b>	<b>1.547.501</b>	<b>-45.407</b>
<b>Regulering for driftresultatet for Midttrafik 2018</b>				
	Rejsekort og Bus-IT forskudt anskaffelse og finansiering	-6.471	-3.665	2.806
	Trafikselskabet mindreforbrug		-2.376	-2.376
	Finansindtægt netto, ansvarligt lån og likviditetsdepot		-241	-241
	<b>I alt</b>	<b>-6.471</b>	<b>-6.282</b>	<b>189</b>
<b>I alt Midttrafik drift 2018</b>		<b>1.586.437</b>	<b>1.541.219</b>	<b>-45.218</b>

Regnskab 2018 til afregning i 2020 *	-57.916
Heraf - Realiseret byrdefordeling 2018	-45.278
Heraf - Øvrige reguleringer	-12.638

\* Positiv = skyldigt beløb - negativ = tilgodehavende

## Den endelige afregning

I forlængelse af tabellen med byrdefordeling for 2018 er der tilføjet en tabel, der angiver beløbet til afregning med kommuner og Region Midtjylland primo 2020. Beløbet til afregning primo 2020 afviger fra differencen mellem byrdefordelt budget og regnskab i oversigtstabellen, da enkelte kommuner og regionen har reguleret aconto finansieringen i 2018 i henhold til aftalt forbrug.

Efter aftale med Region Midtjylland er der, som del af byrdefordelingen for 2018 og den tilhørende efterregulering, afsat 7,0 mio. kr. af merindtægterne i 2018 til finansiering af besparelser i 2019. Desuden har bestyrelsen på møde den 14. december 2018 besluttet, at 4,1 mio. kr. af Trafikselskabets mindreforbrug i 2018 skal anvendes til finansiering af de regionale besparelser. Dermed opretholdes uændret regional buskørsel i perioden fra 1. april 2019 til køreplansskiftet i sommeren 2019.

## Bestillerfordelt byrdefordeling

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Midttrafiks samlede aktivitet i 2018:

### Midttrafik byrdefordeling bestillerfordelt

	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference
Favrskov	21.624.500	22.420.045	795.545
Hedensted	4.658.000	4.881.575	223.575
Herning	40.677.000	41.143.077	466.077
Holstebro	26.925.900	28.051.639	1.125.739
Horsens	37.057.600	40.348.583	3.290.983
Ikast-Brande	15.460.000	15.443.646	-16.354
Lemvig	9.468.900	9.418.747	-50.153
Norddjurs	24.002.100	21.757.011	-2.245.089
Odder	6.895.000	7.470.621	575.621
Randers	74.980.300	76.134.734	1.154.434
Ringkøbing-Skjern	24.643.000	25.124.347	481.347
Samsø	54.000	49.801	-4.199
Silkeborg	42.819.100	43.530.777	711.677
Skanderborg	24.553.900	24.984.135	430.235
Skive	32.756.900	33.183.589	426.689
Struer	6.944.500	6.732.622	-211.878
Syddjurs	18.513.600	17.792.732	-720.868
Viborg	37.307.000	38.101.376	794.376
Aarhus	318.658.000	274.522.494	-44.135.506
Region Midtjylland	529.881.000	522.764.443	-7.116.557
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>1.297.880.300</b>	<b>1.253.855.994</b>	<b>-44.024.306</b>
Movia	0	109.217	109.217
Sydtrafik	297.000	317.374	20.374
NT	340.000	161.975	-178.025
FynBus	341.000	253.626	-87.374
BAT	0	0	0
Midttrafik	101.000	506.667	405.667
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>1.079.000</b>	<b>1.348.859</b>	<b>-135.808</b>
<b>Total Midttrafik</b>	<b>1.298.959.300</b>	<b>1.255.204.853</b>	<b>-44.160.114</b>
Afregning med Sydtrafik og FynBus*	293.949.000	292.296.009	-1.652.991
<b>I alt byrdefordeling for Midttrafik</b>	<b>1.592.908.300</b>	<b>1.547.500.862</b>	<b>-45.407.438</b>

\* Er ikke indregnet i Midttrafiks budget

Nedenstående tabel angiver et kort resume af regnskab 2018 opdelt pr. bestiller:

### Bestilleropdelte resume - Regnskab 2018

Bestiller	Væsentligste årsager
Favrskov	Merudgifter til specialkørsel med børn.
Hedensted	Færre skolekortindtægter pga. Takst Vest.
Herning	Stigende omkostningsindex samt mere kørsel til Boxen.
Holstebro	Besparelser ikke gennemført som forventet.
Horsens	Stigende omkostningsindex og øget betjening af Hatting. Færre skolekortindtægter pga. Takst Vest.
Ikast-Brande	
Lemvig	
Norddjurs	Mindre kørsel til genoptræning.
Odder	Mere lokalkørsel samt færre skolekortindtægter pga. Takst Vest.
Randers	Stigende omkostningsindex samt færre skolekortindtægter pga. Takst Vest.
Ringkøbing-Skjern	Mere lokalkørsel.
Samsø	
Silkeborg	Stigende omkostningsindex samt færre skolekortindtægter pga. Takst Vest.
Skanderborg	Merudgifter til Flextur.
Skive	Mindre specialkørsel med børn.
Struer	Mindre kørsel på lokalruter.
Syddjurs	Mindre dubleringskørsel.
Viborg	Udvidet lokalkørsel samt færre skolekortindtægter pga. Takst Vest.
Aarhus	Færre udgifter til BAAS og betydeligt flere indtægter på busstrafik. Kun 7 måneders drift på Letbanen.
Region Midtjylland	Merudgifter på kørsel, men større indtægter. Mindreudgift fordi Letbanen kørte mindre end budgetteret.

## Bestillerfordelt byrdefordeling per driftsområde

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen for de forskellige driftsområder:

**Tabel 1: Midttrafik - Regnskab 2018**

Bestillere	Busdrift	Handicapkørsel	Flextur	Flexbus	Kommunal Kørsel	Buserstatningskørsel	Letbanedrift
Favrskov	12.757.230	1.096.407	915.750	2.913	6.394.534		
Hedensted	1.521.495	1.001.655	1.376.097	238.688	0		
Herning	34.364.583	1.943.618	0	3.951	0		
Holstebro	22.218.556	1.276.755	219.134	201.535	1.191.960		
Horsens	29.406.766	2.269.667	576.457	36.785	2.854.475		
Ikast-Brande	13.441.068	768.934	138.344	0	0		
Lemvig	7.776.940	611.035	502.416	0	128.412		
Norddjurs	14.894.265	653.693	1.956.978	23.795	3.063.025		
Odder	5.160.209	1.027.555	123.148	238.599	0		
Randers	60.872.157	3.013.124	395.428	171.384	2.079.136		
Ringkøbing-Skjern	20.272.228	1.175.360	1.473.672	0	0		
Samsø	0	11.838	0	0	22.963		
Silkeborg	32.123.443	2.200.388	527.859	167.406	2.071.248		
Skanderborg	19.903.602	1.093.531	1.512.631	250.033	98.842		
Skive	19.315.054	1.296.425	100.868	128.415	9.074.335		
Struer	5.374.690	530.296	72.660	0	0		
Syddjurs	12.147.146	674.748	1.851.293	0	1.872.099		
Viborg	29.176.284	2.433.709	196.055	388.662	0		
Aarhus	129.425.435	13.426.830	966.162	0	4.118.912		41.173.754
Region Midtjylland	214.375.520	0	0	249.600	142.042.582	23.362.842	55.781.754
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>684.526.672</b>	<b>36.505.568</b>	<b>12.904.953</b>	<b>2.101.768</b>	<b>175.012.524</b>	<b>23.362.842</b>	<b>96.955.509</b>
Kørsel Sydtrafik og FynBus							
Movia		109.217					
Sydtrafik					317.374		
NT					161.975		
FynBus					253.626		
BAT							
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>0</b>	<b>109.217</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>732.975</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>I alt byrdefordelt</b>	<b>684.526.672</b>	<b>36.614.785</b>	<b>12.904.953</b>	<b>2.101.768</b>	<b>175.745.499</b>	<b>23.362.842</b>	<b>96.955.509</b>
Afregning med Sydtrafik og FynBus					292.296.009		
<b>Total Midttrafik</b>	<b>684.526.672</b>	<b>36.614.785</b>	<b>12.904.953</b>	<b>2.101.768</b>	<b>468.041.508</b>	<b>23.362.842</b>	<b>96.955.509</b>

Bestillere	Togdrift	Trafikskabet	Billetkontrol	Letbane-sekretariatet	Rejsekort	Tjenestemandspensioner	I alt
Favrskov		1.097.000	9.368	41.000	100.658	5.185	22.420.045
Hedensted		560.000	9.640	0	169.678	4.321	4.881.575
Herning		3.706.000	44.174	0	1.037.540	43.211	41.143.077
Holstebro		2.426.000	14.109	0	476.800	26.791	28.051.639
Horsens		4.152.000	51.920	0	952.981	47.532	40.348.583
Ikast-Brande		1.095.000	0	0	-7.478	7.778	15.443.646
Lemvig		401.000	0	0	-4.513	3.457	9.418.747
Norddjurs		1.010.000	9.640	41.000	100.294	4.321	21.757.011
Odder		765.000	8.823	41.000	105.422	864	7.470.621
Randers		6.940.000	100.370	41.000	2.437.442	84.693	76.134.734
Ringkøbing-Skjern		1.784.000	9.640	0	389.570	19.877	25.124.347
Samsø		15.000	0	0	0	0	49.801
Silkeborg		5.191.000	57.438	41.000	1.087.042	63.952	43.530.777
Skanderborg		1.608.000	13.371	41.000	451.025	12.099	24.984.135
Skive		2.362.000	32.199	0	839.724	34.569	33.183.589
Struer		660.000	9.640	0	77.557	7.778	6.732.622
Syddjurs		982.000	11.761	41.000	202.315	10.371	17.792.732
Viborg		4.383.000	57.727	0	1.405.444	60.495	38.101.376
Aarhus		36.599.000	8.820.371	223.000	17.972.299	439.021	253.164.784
Region Midtjylland	20.072.966	42.958.000	1.266.144	405.000	21.638.170	611.864	522.764.443
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>20.072.966</b>	<b>118.694.000</b>	<b>10.526.338</b>	<b>915.000</b>	<b>49.431.968</b>	<b>1.488.177</b>	<b>1.232.498.284</b>
Kørsel Sydtrafik og FynBus							0
Movia							109.217
Sydtrafik							317.374
NT							161.975
FynBus							253.626
BAT							0
Midttrafik		24		506.667			506.691
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>506.667</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.348.883</b>
<b>Total Midttrafik</b>	<b>20.072.966</b>	<b>118.694.024</b>	<b>10.526.338</b>	<b>1.421.667</b>	<b>49.431.968</b>	<b>1.488.177</b>	<b>1.526.143.176</b>

## Busudgifter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af kørselsudgifter:

<b>Kørselsudgifter - Regnskab 2018</b>				
<b>Bestillere</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Difference</b>	<b>Difference i pct.</b>
Favrskov	13.962.000	13.866.418	-95.582	-0,7%
Hedensted	4.216.000	4.196.035	-19.965	-0,5%
Herning	47.460.000	48.106.844	646.844	1,4%
Holstebro	26.634.000	27.689.785	1.055.785	4,0%
Horsens	46.718.000	48.306.532	1.588.532	3,4%
Ikast-Brande	13.286.000	13.417.049	131.049	1,0%
Lemvig	7.778.000	7.776.940	-1.060	0,0%
Norddjurs	16.910.000	16.663.381	-246.619	-1,5%
Odder	6.218.000	6.379.489	161.489	2,6%
Randers	90.796.000	91.255.464	459.464	0,5%
Ringkøbing-Skjern	24.648.000	25.482.170	834.170	3,4%
Samsø	0	0	0	0,0%
Silkeborg	53.581.000	54.485.206	904.206	1,7%
Skanderborg	25.502.000	25.049.662	-452.338	-1,8%
Skive	26.996.000	27.682.563	686.563	2,5%
Struer	6.494.000	6.207.186	-286.814	-4,4%
Syddjurs	15.610.000	14.963.724	-646.276	-4,1%
Viborg	46.101.000	46.546.723	445.723	1,0%
Aarhus	423.334.000	419.275.207	-4.058.794	-1,0%
Region Midtjylland	490.215.000	498.191.397	7.976.397	1,6%
<b>I alt</b>	<b>1.386.459.000</b>	<b>1.395.541.775</b>	<b>9.082.775</b>	<b>0,7%</b>

## Bus-IT og øvrige

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

<b>Bus-IT og øvrige udgifter - Regnskab 2018</b>				
<b>Bestillere</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Regnskab 2018</b>	<b>Difference</b>	<b>Difference i pct.</b>
Favrskov	18.000	15.795	-2.205	-12,2%
Hedensted	47.000	36.633	-10.367	-22,1%
Herning	219.000	201.570	-17.430	-8,0%
Holstebro	97.000	75.646	-21.354	-22,0%
Horsens	373.000	362.019	-10.981	-2,9%
Ikast-Brande	28.000	24.019	-3.981	-14,2%
Lemvig	0	0	0	
Norddjurs	30.000	27.025	-2.975	-9,9%
Odder	18.000	17.094	-906	-5,0%
Randers	1.138.000	1.114.056	-23.944	-2,1%
Ringkøbing-Skjern	221.000	188.062	-32.938	-14,9%
Samsø	0	0	0	
Silkeborg	412.000	380.613	-31.387	-7,6%
Skanderborg	67.000	61.684	-5.316	-7,9%
Skive	150.000	128.827	-21.173	-14,1%
Struer	40.000	36.726	-3.274	-8,2%
Syddjurs	57.000	55.508	-1.492	-2,6%
Viborg	892.000	852.853	-39.147	-4,4%
Aarhus	8.949.000	9.670.584	721.584	8,1%
Region Midtjylland	5.732.000	5.419.835	-312.165	-5,4%
Ej byrdefordelt		36.250	36.250	
<b>I alt</b>	<b>18.488.000</b>	<b>18.704.800</b>	<b>216.800</b>	<b>1,2%</b>

## Busindtægter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af busindtægter, hvortil det skal bemærkes, at korrektioner vedr. billige pensionistkort er henført til de aktuelle kommuner:

### Busindtægter - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	1.207.000	1.124.983	-82.017	-6,8%
Hedensted	1.929.000	1.711.177	-217.823	-11,3%
Herning	14.030.000	13.938.826	-91.174	-0,6%
Holstebro	5.755.000	5.546.876	-208.124	-3,6%
Horsens	20.406.000	18.916.785	-1.489.215	-7,3%
Ikast-Brande	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0,0%
Norddjurs	1.294.000	1.284.137	-9.863	
Odder	1.494.000	1.236.374	-257.626	-17,2%
Randers	31.258.000	30.750.364	-507.636	-1,6%
Ringkøbing-Skjern	3.683.000	3.683.000	0	
Silkeborg	24.064.000	22.742.376	-1.321.624	-5,5%
Skanderborg	5.571.000	5.207.743	-363.257	-6,5%
Skive	8.467.000	7.795.337	-671.663	-7,9%
Struer	952.000	869.222	-82.778	-8,7%
Syddjurs	3.248.000	2.872.086	-375.914	-11,6%
Viborg	15.808.000	15.158.288	-649.712	-4,1%
Aarhus	256.931.000	278.162.646	21.231.646	8,3%
Region Midtjylland	286.903.000	297.325.723	10.422.723	3,6%
<b>I alt</b>	<b>683.000.000</b>	<b>708.325.943</b>	<b>25.325.943</b>	<b>3,7%</b>

## Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af regionalt tilskud:

### Regionalt tilskud - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	0	0	0	
Hedensted	-1.000.000	-999.996	4	0,0%
Herning	-5.000	-5.004	-4	0,1%
Holstebro	0	0	0	
Horsens	-341.000	-345.000	-4.000	1,2%
Ikast-Brande	0	0	0	
Lemvig	0	0	0	
Norddjurs	-512.000	-512.004	-4	0,0%
Odder	0	0	0	
Randers	-747.000	-747.000	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	-1.715.000	-1.715.004	-4	0,0%
Samsø	0	0	0	0,0%
Silkeborg	0	0	0	
Skanderborg	0	0	0	
Skive	-692.000	-701.000	-9.000	1,3%
Struer	0	0	0	
Syddjurs	0	0	0	
Viborg	-3.065.000	-3.065.004	-4	0,0%
Aarhus	0	0	0	
Region Midtjylland	8.077.000	8.090.012	13.012	0,2%
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	



## Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af handicapkørsel:

### Handicapkørsel - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	1.276.000	1.096.407	-179.593	-14,1%
Hedensted	984.000	1.001.655	17.655	1,8%
Herning	2.017.000	1.943.618	-73.382	-3,6%
Holstebro	1.188.000	1.276.755	88.755	7,5%
Horsens	2.030.000	2.269.667	239.667	11,8%
Ikast-Brande	871.000	768.934	-102.066	-11,7%
Lemvig	565.000	611.035	46.035	8,1%
Norrdjurs	702.000	653.693	-48.307	-6,9%
Odder	944.000	1.027.555	83.555	8,9%
Randers	2.749.000	3.013.124	264.124	9,6%
Ringkøbing-Skjern	1.300.000	1.175.360	-124.640	-9,6%
Samsø	39.000	11.838	-27.162	-69,6%
Silkeborg	2.461.000	2.200.388	-260.612	-10,6%
Skanderborg	1.067.000	1.093.531	26.531	2,5%
Skive	1.114.000	1.296.425	182.425	16,4%
Struer	476.000	530.296	54.296	11,4%
Syddjurs	605.000	674.748	69.748	11,5%
Viborg	2.278.000	2.433.709	155.709	6,4%
Aarhus	13.474.000	13.426.830	-47.170	-0,4%
<b>I alt</b>	<b>36.140.000</b>	<b>36.614.785</b>	<b>474.785</b>	<b>1,3%</b>

## Flexiture

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flexiture:

### Flexitur - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	810.000	915.750	105.750	13,1%
Hedensted	1.043.000	1.376.097	333.097	31,9%
Herning	0	0	0	0,0%
Holstebro	183.000	219.134	36.134	19,7%
Horsens	452.000	576.457	124.457	27,5%
Ikast-Brande	155.000	138.344	-16.656	-10,7%
Lemvig	512.000	502.416	-9.584	-1,9%
Norrdjurs	1.893.000	1.956.978	63.978	3,4%
Odder	84.000	123.148	39.148	46,6%
Randers	338.000	395.428	57.428	17,0%
Ringkøbing-Skjern	1.542.000	1.473.672	-68.328	-4,4%
Samsø	0	0	0	0,0%
Silkeborg	518.000	527.859	9.859	1,9%
Skanderborg	1.021.000	1.512.631	491.631	48,2%
Skive	259.000	100.868	-158.132	-61,1%
Struer	68.500	72.660	4.160	6,1%
Syddjurs	1.704.000	1.851.293	147.293	8,6%
Viborg	244.000	196.055	-47.945	-19,6%
Aarhus	983.000	966.162	-16.838	-1,7%
Region Midtjylland	0	0	0	0,0%
<b>I alt</b>	<b>11.809.500</b>	<b>12.904.953</b>	<b>1.095.453</b>	<b>9,3%</b>

## Flexbus

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af Flexbus:

### Flexbus - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	12.000	2.913	-9.087	-75,7%
Hedensted	516.000	238.688	-277.312	-53,7%
Herning	11.000	3.951	-7.049	-64,1%
Holstebro	210.000	201.535	-8.465	-4,0%
Horsens	40.000	36.785	-3.215	-8,0%
Ikast-Brande	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0,0%
Norddjurs	0	23.795	23.795	0,0%
Odder	186.000	238.599	52.599	28,3%
Randers	0	171.384	171.384	0,0%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0,0%
Samsø	0	0	0	0,0%
Silkeborg	264.000	167.406	-96.594	-36,6%
Skanderborg	149.000	250.033	101.033	67,8%
Skive	87.000	128.415	41.415	47,6%
Struer	30.000	0	-30.000	-100,0%
Syddjurs	0	0	0	0,0%
Viborg	638.000	388.662	-249.338	-39,1%
Aarhus	0	0	0	0,0%
Region Midtjylland	200.000	249.600	49.600	24,8%
<b>I alt</b>	<b>2.343.000</b>	<b>2.101.768</b>	<b>-241.232</b>	<b>-10,3%</b>

## Kommunal kørsel

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

### Kommunal kørsel - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	5.478.500	6.394.534	916.034	16,7%
Hedensted	18.000	0	-18.000	-100,0%
Herning	0	0	0	0,0%
Holstebro	1.297.900	1.191.960	-105.940	-8,2%
Horsens	2.793.600	2.854.475	60.875	2,2%
Ikast-Brande	0	0	0	0,0%
Lemvig	199.900	128.412	-71.488	-35,8%
Norddjurs	5.085.100	3.063.025	-2.022.075	-39,8%
Odder	0	0	0	0,0%
Randers	2.066.300	2.079.136	12.836	0,6%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0,0%
Samsø	0	22.963	22.963	0,0%
Silkeborg	2.952.100	2.071.248	-880.852	-29,8%
Skanderborg	164.900	98.842	-66.058	-40,1%
Skive	10.026.900	9.074.335	-952.565	-9,5%
Struer	0	0	0	0,0%
Syddjurs	2.495.600	1.872.099	-623.501	-25,0%
Viborg	0	0	0	0,0%
Aarhus	5.013.000	4.118.912	-894.088	-17,8%
Region Midtjylland	134.112.000	142.042.582	7.930.582	5,9%
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>171.703.800</b>	<b>175.012.524</b>	<b>3.308.724</b>	<b>1,9%</b>
Sydtrafik	235.246.000	239.717.679	4.471.679	1,9%
NT	340.000	161.975	-178.025	-52,4%
FynBus	59.341.000	53.149.331	-6.191.669	-10,4%
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>294.927.000</b>	<b>293.028.985</b>	<b>-1.898.015</b>	<b>-0,6%</b>
<b>I alt</b>	<b>466.630.800</b>	<b>468.041.508</b>	<b>1.410.708</b>	<b>0,3%</b>

## Buserstatningskørsel

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Buserstatningskørsel:

### Buserstatningskørsel - Regnskab 2018

Buserstatningskørsel	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
<b>Buserstatningskørsel</b>				
Udgifter	7.200.000	39.501.114	32.301.114	449 %
Indtægter	-3.400.000	-16.138.272	-12.738.272	375 %
<b>I alt Region Midtjylland</b>	<b>3.800.000</b>	<b>23.362.842</b>	<b>19.562.842</b>	<b>515 %</b>

## Togdrift

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Togdrift:

### Togdrift - Regnskab 2018

Togdrift	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
<b>Togdrift</b>				
Udgifter	22.752.000	22.842.269	90.269	0 %
Indtægter	-2.900.000	-2.769.303	130.697	-5 %
<b>I alt Region Midtjylland</b>	<b>19.852.000</b>	<b>20.072.966</b>	<b>220.966</b>	<b>1 %</b>

## Trafikskabet

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Trafikskabet:

### Trafikskabet - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	1.097.000	1.097.000	0	0,0%
Hedensted	560.000	560.000	0	0,0%
Herning	3.706.000	3.706.000	0	0,0%
Holstebro	2.426.000	2.426.000	0	0,0%
Horsens	4.152.000	4.152.000	0	0,0%
Ikast-Brande	1.095.000	1.095.000	0	0,0%
Lemvig	401.000	401.000	0	0,0%
Norddjurs	1.010.000	1.010.000	0	0,0%
Odder	765.000	765.000	0	0,0%
Randers	6.940.000	6.940.000	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	1.784.000	1.784.000	0	0,0%
Samsø	15.000	15.000	0	0,0%
Silkeborg	5.191.000	5.191.000	0	0,0%
Skanderborg	1.608.000	1.608.000	0	0,0%
Skive	2.362.000	2.362.000	0	0,0%
Struer	660.000	660.000	0	0,0%
Syddjurs	982.000	982.000	0	0,0%
Viborg	4.383.000	4.383.000	0	0,0%
Aarhus	36.599.000	36.599.000	0	0,0%
Region Midtjylland	42.958.000	42.958.000	0	0,0%
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>118.694.000</b>	<b>118.694.000</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>
Mindreforbrug i 2018		-2.375.902	-2.375.902	0,0%
<b>I alt</b>	<b>118.694.000</b>	<b>116.318.098</b>	<b>-2.375.902</b>	<b>-2,0%</b>

## Billetkontrol

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Billetkontrol. Da der er gratis kørsel i Ikast-Brande og Lemvig Kommune er der ikke byrdefordelt udgifter vedr. Billetkontrol hertil:

### Billetkontrol - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	9.000	9.368	368	4%
Hedensted	9.000	9.640	640	7%
Herning	42.000	44.174	2.174	5%
Holstebro	14.000	14.109	109	1%
Horsens	50.000	51.920	1.920	4%
Ikast-Brande	0	0	0	0%
Lemvig	0	0	0	0%
Nørddjurs	9.000	9.640	640	7%
Odder	9.000	8.823	-177	-2%
Randers	96.000	100.370	4.370	5%
Ringkøbing-Skjern	9.000	9.640	640	7%
Samsø	0	0	0	0%
Silkeborg	63.000	57.438	-5.562	-9%
Skanderborg	13.000	13.371	371	3%
Skive	29.000	32.199	3.199	11%
Struer	9.000	9.640	640	7%
Syddjurs	11.000	11.761	761	7%
Viborg	56.000	57.727	1.727	3%
Aarhus	8.189.000	8.820.371	631.371	8%
Region Midtjylland	633.000	1.266.144	633.144	100%
<b>I alt</b>	<b>9.250.000</b>	<b>10.526.338</b>	<b>1.276.338</b>	<b>14%</b>

## Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Letbanedrift:

### Letbanedrift - Regnskab 2018

Letbanedrift	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
<b>Letbanedrift</b>				
Udgifter	57.900.000	41.173.754	-16.726.246	-28,9%
Indtægter	0	0	0	
Aarhus	57.900.000	41.173.754	-16.726.246	-28,9%
Udgifter	84.800.000	55.781.754	-29.018.246	-34,2%
Indtægter	0	0	0	
Region Midtjylland	84.800.000	55.781.754	-29.018.246	-34,2%
<b>Letbanedrift i alt</b>	<b>142.700.000</b>	<b>96.955.509</b>	<b>-45.744.491</b>	<b>-32,1 %</b>

## Letbanesekretariat

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

### Letbanesekretariat - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	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%
Samsø	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	506.667	405.667	402%
<b>I alt</b>	<b>1.016.000</b>	<b>1.421.667</b>	<b>405.667</b>	<b>40%</b>

## Rejsekort

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af udgifter til Rejsekort:

### Rejsekort - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	122.000	100.658	-21.342	-17,49%
Hedensted	189.000	169.678	-19.322	-10,22%
Herning	1.207.000	1.037.540	-169.460	-14,04%
Holstebro	600.000	476.800	-123.200	-20,53%
Horsens	1.141.000	952.981	-188.019	-16,48%
Ikast-Brande	16.000	-7.478	-23.478	-146,74%
Lemvig	9.000	-4.513	-13.513	-150,15%
Norddjurs	123.000	100.294	-22.706	-18,46%
Odder	123.000	105.422	-17.578	-14,29%
Randers	2.723.000	2.437.442	-285.558	-10,49%
Ringkøbing-Skjern	514.000	389.570	-124.430	-24,21%
Samsø	-	-	-	0,00%
Silkeborg	1.326.000	1.087.042	-238.958	-18,02%
Skanderborg	478.000	451.025	-26.975	-5,64%
Skive	852.000	839.724	-12.276	-1,44%
Struer	110.000	77.557	-32.443	-29,49%
Syddjurs	244.000	202.315	-41.685	-17,08%
Viborg	1.518.000	1.405.444	-112.556	-7,41%
Aarhus	20.417.000	17.972.299	-2.444.701	-11,97%
Region Midtjylland	25.292.000	21.638.170	-3.653.830	-14,45%
<b>I alt</b>	<b>57.004.000</b>	<b>49.431.968</b>	<b>-7.572.032</b>	<b>-13,28%</b>

## Tjenestemandspensioner

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

### Tjenestemandspensioner - Regnskab 2018

Bestillere	Budget 2018	Regnskab 2018	Difference	Difference i pct.
Favrskov	6.000	5.185	-815	-13,58%
Hedensted	5.000	4.321	-679	-13,58%
Herning	50.000	43.211	-6.789	-13,58%
Holstebro	31.000	26.791	-4.209	-13,58%
Horsens	55.000	47.532	-7.468	-13,58%
Ikast-Brande	9.000	7.778	-1.222	-13,58%
Lemvig	4.000	3.457	-543	-13,58%
Norddjurs	5.000	4.321	-679	-13,58%
Odder	1.000	864	-136	-13,58%
Randers	98.000	84.693	-13.307	-13,58%
Ringkøbing-Skjern	23.000	19.877	-3.123	-13,58%
Samsø	0	0	0	
Silkeborg	74.000	63.952	-10.048	-13,58%
Skanderborg	14.000	12.099	-1.901	-13,58%
Skive	40.000	34.569	-5.431	-13,58%
Struer	9.000	7.778	-1.222	-13,58%
Syddjurs	12.000	10.371	-1.629	-13,58%
Viborg	70.000	60.495	-9.505	-13,58%
Aarhus	508.000	439.021	-68.979	-13,58%
Region Midtjylland	708.000	611.864	-96.136	-13,58%
Midttrafik	0	0	0	
<b>I alt</b>	<b>1.722.000</b>	<b>1.488.177</b>	<b>-233.823</b>	<b>-13,58%</b>

## Anvendt regnskabspraksis, byrdefordeling 2018

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 Handicapkørsel.*

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

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

Budget 2018 blev godkendt af Bestyrelsen 15. september 2017. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Byrdefordelingen for 2018 er godkendt af Repræsentantskabet på mødet den 3. november 2017.

### Principper for byrdefordeling

Midttrafiks aktiviteter er fordelt på ti driftsbudgetter, et sekretariatsbudget og et budget til trafikelskabets fælles opgaver og administration. Der er ikke ændret ved de grundlæggende byrdefordelingsprincipper.

### Driftsbudgetter

De ti driftsbudgetter:

- **Buskørsel** (budget 2018: 721,9 mio. kr. netto) kan underopdeles i kørselsudgifter, busindtægter samt bus-IT og øvrige busudgifter
  - *Kørselsudgifter* (budget 2018: 1.386,5 mio. kr.), hvor udgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten.
  - *Busindtægter* (budget 2018: 683 mio. kr.), hvor indtægten fra hver rute tildeles bestilleren af ruten. Midttrafiks bestyrelse har på sit møde den 19. maj 2017 besluttet at indtægtsdelingen for alle bestillere – undtagen Aarhus Kommune og Region Midtjylland – fastlåses 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 2018: 18,5 mio. kr.), hvor kommunerne og regionen betaler udgifterne på baggrund af bestillerens andel af udgifterne:
    - Wi-Fi, Realtid, Datatrafik samt udgifter til flytning af udstyr i forbindelse med blandt andet kontraktskifte fordeles ud fra andel af busser med udstyr for budgetåret 2018.
    - Drift af tælleudstyr fordeles ud fra køreplantimer.
    - Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app fordeles på baggrund af passagerindtægter for budgetåret 2018.
    - Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter m.v. fordeles på relevante bestillere ud fra afgangstal for pågældende rutebilstation.
    - Særlige eller enkeltstående udgifter fordeles direkte til den aktuelle kommune eller til regionen.



- **Handicapkørsel** (budget 2018: 45,5 mio. kr. brutto; 36,1 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 2018: 18,6 mio. kr. brutto; 11,8 mio. kr. netto) hvor kommunerne betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
- **Teletaxa** (budget 2018: 2,6 mio. kr. brutto; 2,3 mio. kr. netto) hvor kommunerne og regionen betaler nettoudgiften for de konkrete aftaler på baggrund af kørte ture.
- **Kan-kørsel** (budget 2018: 172,7 mio. kr. netto), hvor kommunerne samt regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter som beror på konkrete aftaler.
- **Togdrift** (budget 2018: 19,9 mio. kr. netto), hvor Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- **Buserstatningskørsel** (budget 2018: 7,2 mio. kr. brutto; 3,8 mio. kr. netto). Nettoudgift til busstatningskørsel betales af Region Midtjylland. Idriftsættelse af letbanekørsel til Grenaa er forsinket, og Midttrafik opretholder busstatningskørsel til Grenaa frem til letbanens åbning på strækningen.
- **Drift af Aarhus Letbane** (budget 2018: 213,5 mio. kr. brutto, 142,7 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 den politiske aftale fra august 2013.
- **Billetkontrollen/kontrolafgifter** (budget 2018: 9,25 mio. kr. netto). Fra 2018 opdeles billetkontrollen i tre dele (Aarhus bybusser, Letbanen og Resten af regionen). Både udgifter til administration og indtægter fra kontrolafgifter er i budget 2018 fordelt på baggrund af forventede antal kontroller. Aarhus Kommune har yderligere en sær aftale om overførsel af ubetalte kontrolafgifter, som efterfølgende forsøges inddrevet via Skat.
- **Rejsekort** (budget 2018: 57,0 mio. kr.). Rejsekortprojektet er afsluttet, og resultatet af investeringen (2013-2016) blev opgjort med regnskab 2016 og afregnes sammen med regnskab 2016 i 2018. Dermed minder rejsekortøkonomien om de øvrige forretningsområder, idet der fremover afregnes efter hvert regnskabsår.
- **Letbanesekretariatet** (budget 2018: 1,0 mio. kr.), hvor udgiften finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere.
- **Trafikselskabet** (budget 2018: 118,7 mio. kr.) er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter (ca. 23 %) og dels i løn- og personalerelaterede udgifter (ca. 77 %).

Af Trafikselskabets samlede budget fordeles ca. 80 % efter køreplantimer. De resterende ca. 20 % fordeles efter den konkrete benyttelse af ydelsen, en rutenøgle (antal afgang) for udgifter til rutebilstationer, eller anvendelsen af handicapkørsel.

## **Grundlag for byrdefordeling**

### *Aktivitetssomfang*

Principperne for byrdefordeling finder anvendelse på det budgetterede aktivitetssomfang i det pågældende år. Bevillingsniveauet for driftsområderne er uændrede i forhold til gældende praksis.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomflytninger, uden dette skal forelægges Bestyrelsen, og udgør samlet økonomisk ramme, der ikke kan overskrides. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet har Bestyrelsen besluttet, 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, Finansindtægter samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten 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 aktivitetssomfang, dvs. at de køreplantimefordelte udgifter fordeles på baggrund af de budgetterede køreplantimer i budgetåret.

Aftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti:

**Et stærkere sundhedsvæsen – tættere på dig**

(26. marts 2019)

## Aftale om en sundhedsreform

### **Styrkede patientrettigheder**

- Bedre støtte og vejledning
- Patientrettighederne skal respekteres og overholdes i hele landet
- Stærkere opfølgning på overholdelse af rettigheder
- Oplysningspligt om alternativt behandlingssted
- Udbredelse af patientrettigheder til speciallægeområdet
- Ret til to dages ophold på sygehus eller patienthotel for førstegangsfødende
- Flere muligheder for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom

### **En styrket psykiatri**

- Styrkelse af kapacitet og kvalitet for de mest syge psykiatriske patienter
- Udbygning af behandlingskapacitet i psykiatrisk speciallægepraksis for børn og unge
- En særlig indsats for sårbare unge

### **Flere hænder**

- Mere kapacitet i almen praksis
- Mere fleksibel opgavetilrettelæggelse
- Initiativer fra "Flere hænder og større arbejdsglæde"

### **Forbedringer for patienterne i et nationalt sundhedsvæsen**

- Øget tryghed på akutområdet
- Et forpligtende nationalt samarbejde om højt specialiseret sygehusbehandling
- Øget samarbejde og flere tværgående løsninger på it- og dataområdet

### **Nærhed og sammenhæng**

- 21 sundhedsfællesskaber skal sikre sammenhæng og nærhed
- Kvalitetsplan og bedre kompetencer i det nære sundhedsvæsen
- Nye moderne sundhedshuse
- En ny Nærhedsfond giver et løft på 8,5 mia. kr. 2020-2025

### **Den fremtidige organisering af sundhedsvæsenet**

- Regeringen og Folketinget fastsætter retning med en udviklingsplan
- Sundhedsvæsen Danmark sikrer fremdrift og sammenhængende løsninger i hele landet
- Sundhedsforvaltninger erstatter regionerne

### **De øvrige opgaver udover sundhed**

- De specialiserede sociale tilbud og specialundervisning
- Lokal og regional kollektiv trafik
- Miljø

- Kultur
- Undervisning
- Regional udviklingsstrategi
- Partistøtte
- Bornholms Regionskommune
- Grænseoverskridende samarbejde

## **Finansiering**

### **Overgangen til en ny struktur**

- Medarbejderforhold – en tryk overgang
- Fordeling af aktiver og passiver og rettigheder og pligter i forbindelse med opgaveflytninger
- Videreførelse af overenskomstsystemet
- Vederlag til regionsrådsmedlemmer i 2021 og regionsrådsformænds vederlag, eftervederlag og pension
- Finansieringsudvalg vedr. de byrdefordelmæssige virkninger
- Implementeringsudvalg mv.
- Tidsplan for ikrafttræden

## Et stærkere sundhedsvæsen - tættere på dig

Et stærkt sundhedsvæsen er en grundsten i vores fælles velfærdssamfund. Det er vigtigt for alle borgere.

Siden 2001 har det danske sundhedsvæsen været gennem en rivende udvikling. Der er ansat markant flere læger og sygeplejersker, og vi bruger flere penge på sundhed end nogensinde før. Vi får meget ud af pengene. Ventelisterne er kortere, og behandlingen er bedre. Flere overlever alvorlig sygdom. Tilliden til kræftbehandlingen er genskabt, og vi har indført rettigheder, som sætter patienten i centrum.

Trods markante forbedringer står sundhedsvæsenet over for store udfordringer. Både nu og i de kommende år. Frem mod 2030 vil antallet af +75-årige stige med ca. 230.000 personer, og markant flere borgere med kroniske og psykiske sygdomme vil have behov for hjælp fra sundhedsvæsenet.

Allerede i dag opleves travlheden i sundhedsvæsenet. Vores dygtige medarbejdere mangler kolleger og tid til patienterne. Patienterne mangler sammenhæng på tværs af sygehus, kommune og almen praksis. Og alt for mange borgere skal i dag på sygehuset for at få relativt ukompliceret behandling eller få foretaget kontrol. Det presser vores sygehuse unødigt, og det er en belastning for patienterne.

Hvis vi ikke tager skridt mod en markant omstilling af vores sundhedsvæsen, hvor flere behandlinger kan foregå tættere på borgernes hjem, vil vores sygehuse oftere risikere overbelægning og forlænget ventetid. Det er ikke rimeligt for hverken patienterne, deres pårørende, eller sundhedspersonalet.

At gøre ingenting er ikke et svar. Tværtimod vil stilstand forværre travlheden og risikere at omdanne fremskridt til tilbageskridt. Derfor er regeringen og Dansk Folkeparti enige om en sundhedsreform, der tager hånd om problemerne og bringer sundhedsvæsenet tættere på borgerne.

Trods udfordringerne er der gode muligheder for at styrke sundhedsvæsenet, hvis der handles i tide. Sundhedsreformen vil forbedre forholdene for såvel patienter, medarbejdere som pårørende.

### *Mere nærhed og sammenhæng*

Der mangler nærhed og sammenhæng. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at gennemføre en reform, der rykker sundhedsvæsenet tættere på borgerne. Målet er et decentralt forankret sundhedsvæsen, hvor flere behandlinger tilbydes tættere på borgerne. Der investeres med Nærhedsfonden ekstraordinært 8,5 mia. kr.

For et godt helbred er ikke noget, borgerne skal rejse langt efter, med mindre de har brug for specialiseret behandling. Derfor afsætter vi 4 mia. kr. til en massiv udbygning af nye moderne sundhedshuse, psykiatrhuse og flerlægepraksis i kommunerne. Den travle småbørnsmor, den gangbesværede diabetespatient og gymnasieeleven med psykiske udfordringer skal opleve, at hjælpen er nær, og at den behandling, de har brug for, er samlet et sted. I dag er der

---

alt for mange patienter, som bliver "tabt" mellem forskellige behandlere i sundhedsvæsenet. Behandlingsforløb, hvor patienter bliver sendt rundt mellem forskellige tilbud, der ikke er koordinerede – det skal der ændres på. Derfor etableres der 21 nye sundhedsfællesskaber, som skal sikre, at sygehuse, praktiserende læger og kommunerne i fællesskab tager ansvar for patienten.

Med sundhedsreformen ændres der ikke på den fastlagte sygehusstruktur – hverken for de 21 akutsygehuse eller de øvrige sygehuse. Sundhedsfællesskaberne organiseres om de 21 akutsygehuses naturlige optageområder.

Sundhedsvæsenet skal tage udgangspunkt i den enkelte patient. Det skal opleves som nært og inddragende. Regeringen og Dansk Folkeparti har besluttet, at der skal oprettes særskilte patient- og pårørenderåd i hvert af de 21 sundhedsfællesskabers geografiske område. Borgernes synspunkter og erfaringer er vigtige, og de skal bidrage til udviklingen af sundhedsfællesskaberne. Rådene får høringsret i forhold til større beslutninger. Medlemmerne vælges som enkeltpersoner ved direkte valg.

#### *Mere tid til patienterne – flere hænder og større arbejdsglæde*

I Danmark bliver vi flere ældre, flere med kroniske sygdomme og flere med psykiske lidelser. Det er store patientgrupper, som for manges vedkommende med fordel vil kunne behandles i det nære sundhedsvæsen. For deres egen skyld, og så hospitalerne har tid og ressourcer til at videreudbygge det store kvalitetsløft, vi i de senere år har skabt, når det gælder fx kræft og en række andre alvorlige sygdomme.

For at sikre nærheden skal der ansættes flere medarbejdere i det nære sundhedsvæsen, og flere skal have deres faglige kompetencer løftet. En national kvalitetsplan for det nære skal sætte rammen for det faglige arbejde, så samarbejdet mellem sygeplejersker, læger og øvrige ansatte styrkes gennem sundhedsfællesskaberne. Derfor er regeringen og Dansk Folkeparti enige om at afsætte 1,8 mia. kr. til kapacitet og kompetenceløft af medarbejderne.

For regeringen og Dansk Folkeparti er det afgørende, at personalet i sundhedsvæsenet kan fokusere på de patienter, som de gør den største forskel for. Vi skal undgå, at sygehuspersonalet bukker under for et for stort arbejdspress. Derfor vil regeringen og Dansk Folkeparti iværksætte en række initiativer, der skal sikre flere hænder og større arbejdsglæde i sundhedsvæsenet - både på kort og langt sigt. Vi ønsker bl.a. at øge dimensioneringen af sygeplejeuddannelsen, så der i perioden 2019-2022 vil kunne optages 2.000 flere sygeplejersker end i perioden 2015-2018.

Vi har også brug for flere alment praktiserende læger, og derfor løftes antallet af uddannelsesstillinger i almen medicin. Reformen sikrer 160 ekstra hoveduddannelsesstillinger og opslag af op til 320 ekstra introduktionsstillinger i almen medicin i 2019 og 2020.

#### *For stor ulighed i sundhedsvæsenet*

Der er i dag for stor ulighed – både geografisk og socialt – i vores sundhedsvæsen. Der er behov for mere ensartet kvalitet og større nationalt samarbejde.

Regeringen og Dansk Folkeparti vil gøre op med de forskelle i behandling og akuttider, som der i dag er mellem forskellige landsdele. I børne- og ungdomspsykiatrien udredes kun 6 ud

af 10 patienter til tiden i Region Hovedstaden, mens det er 9 ud af 10 i Region Syddanmark. I Region Nordjylland venter patienterne i gennemsnit 2,5 uge mere end patienterne i Region Midtjylland. Det er ikke acceptabelt, at patientrettighederne overholdes så forskelligt landet over. Patientens postnummer skal ikke afgøre mulighederne for hurtig udredning og behandling.

Regeringen og Dansk Folkeparti vil styrke patientrettighederne og bl.a. sikre, at man som patient fremover får tilbudt et alternativt behandlingssted, hvis sygehuset ikke selv har mulighed for at tilbyde behandling inden for 30 dage. Det vil særligt gavne de mindre ressourcestærke patienter, der ikke altid har mulighed for eller kræfter til at finde et alternativt behandlingstilbud.

Samtidig oprettes et landsdækkende patientvejledernummer, så patienten aldrig er ladet alene, når det handler om at finde ud af, hvilke rettigheder man har. Patientrettighederne skal respekteres og overholdes i hele landet.

Fremover skal Folketinget sætte den overordnede retning, mens sammenhæng og udvikling sikres lokalt. Den sundheds- og lægefaglige ledelse styrkes i såvel de 21 sundhedsfællesskaber, de fem sundhedsforvaltninger og i Sundhedsvæsen Danmark. Samtidig styrkes kommunernes rolle i sundhedsvæsenet markant både i sundhedsfællesskaberne og i de nye sundhedsforvaltningsbestyrelser, hvor kommunerne kommer til at deltage med tre repræsentanter. Også patienterne vil få en langt stærkere stemme direkte i sundhedsvæsenets fremtidige styring og organisering.

Et nyt Sundhedsvæsen Danmark, placeret i Aarhus, skal sikre, at patienterne oplever flere fælles løsninger og god behandling i hele landet. Et forpligtende nationalt samarbejde skal sikre, at patienter med behov for højt specialiseret behandling ses som fælles patienter på tværs af sygehusene. Samtidig skal Sundhedsvæsen Danmark sikre fælles it-løsninger, så der ikke bruges tid og ressourcer på at udvikle løsninger, som allerede findes andre steder, eller som kun bør udvikles én gang nationalt. Vi skal have ét sundhedsvæsen i Danmark – ikke fem vidt forskellige.

Med en national kvalitetsplan sørger vi for, at de lokale behandlingstilbud lever op til samme høje kvalitet. Det er hvad man fejler og ikke, hvor man bor, der er afgørende for, hvilken behandling patienterne bliver tilbudt.

#### *Større tryghed og hurtigere hjælp*

Alle borgere skal være trygge ved, at der kommer den nødvendige hjælp, hvis de kommer ud for en ulykke eller bliver ramt af akut sygdom. I dag er der for stor forskel på akutindsatsen i Danmark. Det er ikke i orden, når vi alle sammen ved, at hvert minut tæller i situationer med akut sygdom.

Regeringen og Dansk Folkeparti forudsætter, at alle placerede beredskaber ikke flyttes de kommende år, så der ikke sker forringelser af dækningen.

Med sundhedsreformen vil regeringen og Dansk Folkeparti ikke bare fastfryse de nuværende akutberedskaber. Målet er at sikre en bedre dækning, så hjælpen kommer hurtigere frem.



Der placeres 20 nye beredskaber – ambulancer og akutlægebiler - over hele landet, og det kommer oveni den akuthelikopter, der blev aftalt sidste år.

Samtidig vil regeringen og Dansk Folkeparti sikre et ensartet nationalt akutsystem, så borgerne fremover skal ringe på ét vagtlægenummer 113, når der er behov for kontakt til lægen, i stedet for forskellige ordninger afhængigt af, hvor man er i landet. Opgøret med fem forskellige sundhedsvæsenet med forskellig indretning, forskellig ventetid, og forskellig tid for, hvornår akuthjælpen er fremme, er et centralt led i reformen.

Som borger i Danmark skal du opleve, at du lever i et trygt samfund, hvor hvert enkelt menneske har værdi. At vi er et fællesskab, som løfter i flok, når den enkelte bliver ramt af sygdom eller en ulykke. Det kræver et stærkt offentligt sundhedsvæsen over hele Danmark.

Sundhedsreformen lægger grundlaget for et endnu stærkere sundhedsvæsen – tættere på dig.

## Styrkede patientrettigheder

Sundhedsvæsenet er til for patienterne. Derfor skal patienterne sættes først, når der skal skabes forbedringer. Patientrettigheder udgør en vigtig del af det danske sundhedsvæsen, men der er i dag for store forskelle i overholdelsen af patientrettighederne alt efter, hvor i landet man bor. Samtidig skal det være nemmere som patient at navigere i sundhedsvæsenet og kende sine rettigheder. Aftaleparterne er derfor enige om en række tiltag, der strammer op og styrker patientens rettigheder.

### Bedre støtte og vejledning

Patienter skal kende deres rettigheder og have lige mulighed for at gøre brug af dem. Der skal gøres op med en række potentielle barrierer, som kan gøre det vanskeligt for patienterne at bevæge sig på tværs af regionerne og gøre brug af deres frie valg. Det kan særligt være en udfordring for de mest ressourcetsvage patienter, der kan have svært ved at overskue deres rettigheder og navigere i sundhedsvæsenet. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at styrke informationsindsatsen og gøre regelgrundlaget mere gennemsigtigt, så patienterne – uanset deres ressourcer – kan få gavn af deres rettigheder i sundhedsvæsenet. Det skal også sikres, at den information, som patienterne modtager er mere letforståelig. Derudover ønsker regeringen og Dansk Folkeparti, at de eksisterende rettigheder fungerer efter hensigten og overholdes i hele landet.

#### *Klart overblik over rettigheder med en ny patientrettighedslov*

Patienternes rettigheder inden for udredning og behandling samles i én særskilt lov. Det skal sikre bedre overblik og gøre det nemmere for patienter, pårørende og personale at orientere sig i rettighederne.

#### *Et nyt fælles patientvejledernummer*

Der etableres ét fælles patientvejledernummer, så alle patienter i hele landet let kan komme i kontakt med en patientvejleder, som kan give råd og vejledning i forbindelse med udredning og behandling. For at gøre det nemt for patienterne, skal telefonnummeret være det samme, uanset hvor i landet man ringer fra, men opkaldet viderestilles til lokale patientvejledere i sundhedsforvaltninger eller på sygehuse, som kender til lokale forhold.

Der er gode erfaringer med at have patientvejledere placeret lokalt på sygehusene. Det giver patienter og pårørende kortere adgang til deres patientvejledere. Og det styrker patientvejledernes mulighed for at tage udgangspunkt i den enkeltes udfordringer og håndtere eventuelle udfordringer i patienternes forløb i opløbet. Derfor er der enighed om at sikre øget synlighed og mere lokal fysisk tilstedeværelse af patientvejledere på de større sygehuse.

Der skal stilles skarpere krav til, at sygehusene leverer tidstro og korrekte ventetidsoplysninger til portalen mitsygehusvalg.dk, sådan at borgere og patientvejledere let og tilgængeligt kan finde korrekte informationer, som understøtter det frie og det udvidede frie valg af sygehus. Aftaleparterne er enige om, at der skal stilles krav om lovhjemlet obligatorisk indberetning, samt at patientvejlederne skal pålægges at orientere Sundhedsvæsen Danmark, hvis der er udfordringer med korrekte ventetidsoplysninger på mitsygehusvalg.dk. Sundhedsdata-

styrelsen skal hvert år følge op på indmeldte forventede ventetider og de realiserede ventetider. Sundhedsvæsen Danmark får til ansvar at følge op på eventuelle udfordringer i forhold til sundhedsforvaltningerne.

### **Patientrettighederne skal respekteres og overholdes i hele landet**

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at det skal sikres, at patientrettighederne i forhold til udredning og behandling implementeres og fortolkes ensartet og korrekt i hele landet. For at hjælpe med bedre implementering vil Sundheds- og Ældreministeriet udbygge vejledningen om frit sygehusvalg, udvidet frit sygehusvalg, ret til hurtig udredning og information til henviste patienter.

I den nye struktur for sundhedsvæsenet skal patienter og pårørende opleve et samlet sundhedsvæsen, hvor en styrket national koordinering skal bidrage til, at ens bopæl ikke er afgørende for, hvor hurtigt man kan blive udredt og behandlet. Med udgangspunkt i en undersøgelse af potentielle barrierer skal det sikres, at borgere ikke forhindres i at vælge sygehus uden for egen region. Blandt andet skal det afdækkes, om taksterne for mellemregional afregning udgør en reel barriere for det frie valg, samt i hvilket omfang sygehuse i dag afviser fritvalgspatienter af kapacitetsmæssige årsager. I den forbindelse skal anvendelsen af de private specialsygehuse, der er beskrevet under sundhedslovens § 79, stk. 2, også afdækkes.

### **Stærkere opfølgning på overholdelse af rettigheder**

Rigsrevisionen har i sin rapport fra 2018 om udredningsretten beskrevet, at regionerne i mange tilfælde ikke overholder loven, når patienterne udredes. Det er ikke tilfredsstillende. Sundhedsvæsen Danmark pålægges derfor løbende at følge op på, om patientrettighederne implementeres korrekt i hele landet. Sundhedsvæsen Danmark får endvidere ansvar for at sikre, at patientrettighederne overholdes i hele landet. Der skal være stærkere opfølgning på både sundhedsforvaltningsniveau, sygehus- og afdelingsniveau. Sundhedsvæsen Danmark skal systematisk og i en fast kadence følge op på udrednings- og behandlingsrettens overholdelse, herunder anbefale og udarbejde redskaber, der kan sikre de nødvendige tiltag, hvor der viser sig udfordringer med at overholde udrednings- og behandlingsrettighederne. Overholdelse af patientrettigheder kan også indgå i den årlige udviklingsplan med Sundhedsvæsen Danmark og de fem sundhedsforvaltninger. Det nuværende tilsyn hos Styrelsen for Patientsikkerhed fastholdes uændret.

### **Oplysningspligt om alternativt behandlingssted**

En del patienter har selv eller med hjælp fra deres pårørende overskud til at finde rundt i de forskellige rettigheder, være bevidste om deres muligheder og have overskud til at handle herpå. Andre patienter er i en situation, hvor de har svært ved at overskue de muligheder, rettighederne giver dem, og have svært ved at udnytte deres rettigheder fuldt ud.

Aftaleparterne er derfor enige om at udvide patientrettighederne, så sygehuse fremover har pligt til at oplyse om alternativt behandlingssted, som kan tilbyde hurtigere behandling, såfremt sygehuset ikke selv har mulighed for at tilbyde behandling inden for 30 dage. Sygehuset skal således oplyse navn på et konkret alternativt behandlingssted – enten andet sted i den offentlige sektor eller på privat aftalesygehus.

## Udbredelse af patientrettigheder til speciallægeområdet

De praktiserende speciallæger er i dag især koncentreret i og omkring kommuner med store byer dvs. København, Aarhus, Odense, Aalborg og Esbjerg, og der er i dag store forskelle på ventetider til praktiserende speciallæger på tværs af landet. Det skal der ændres på.

Der er enighed om på sigt at udbrede patienters ret til udredning og behandling til speciallægeområdet. Men speciallægeområdet er indrettet anderledes end det øvrige sundhedsområde, og det er derfor ikke muligt at overføre eksisterende rettigheder direkte.

Der igangsættes derfor et udvalgsarbejde, som skal kigge på udformningen af patientrettigheder på speciallægeområdet, herunder vurdere hvilke specialer, der skal omfattes af nye patientrettigheder og hvordan, samt hvordan produktiviteten i speciallægepraksis kan forbedres.

Som en del af udvalgets arbejde på kort sigt – og som en trædesten frem mod en egentlig rettighed – skal der sikres hurtig adgang til første konsultation inden for en række udvalgte specialer, fx gynækologer, øre-, næse- og halslæger, hudlæger og børne- og ungdomspsykiatere. Der skal være fokus på at sikre en bedre fordeling af speciallæger i hele Danmark.

## Ret til to dages ophold på sygehus eller patienthotel for førstegangsfødende

I 2016 udgjorde fødselstallet 62.000, mens der forventes at være 72.000 nyfødte i Danmark i 2026. Fødselsudspillet "En god og sikker start på livet" fra januar 2018 har sat fokus på fremtidens fødselsindsats med skræddersyede forløb, gode fødesteder, sundt arbejdsmiljø og bedre digital tilgængelighed. Der er i forlængelse heraf igangsat et projekt om udvikling af en fælles digital vandrejournal.

Regeringen og Dansk Folkeparti ønsker at sikre gode og trygge rammer for de fødende, så alle børn kan få en god start på livet. Aftaleparterne vil derfor sikre førstegangsfødende ret til to dages ophold på sygehuset eller patienthotel umiddelbart efter fødslen, hvis familien ønsker at være tæt på hjælp og støtte fra sundhedspersonalet til at komme godt i gang med amning og pleje af det nye familiemedlem. De fødende og nybagte familier skal desuden mødes af en mere sammenhængende indsats. Fx ved at konsultation med en jordemoder foregår i sundhedshuse med flere fagligheder, så der skabes et tættere fagligt samarbejde mellem jordemødre og kommunale sundhedsplejersker i det nære sundhedsvæsen.

Regeringen og Dansk Folkeparti har i forbindelse med finansloven for 2019 prioriteret midler til et "1.000-dages-program – en bedre start på livet", som skal sikre en tidlig og bred indsats overfor sårbare og udsatte familier og børn. Regeringen og Dansk Folkeparti afsatte endvidere i forbindelse med finansloven for 2019 5 mio. kr. årligt i perioden 2019-2022 til at styrke og fokusere indsatsen over for fødselsdepressioner.

## Flere muligheder for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom

Sundhedsstyrelsens rådgivende panel om eksperimentel behandling skal styrkes, så patienterne får bedre mulighed for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at styrke informationsindsatsen, sådan at det er tydeligere for patienter og behandlere, at det rådgivende panel kan vurdere alle former for livstruende sygdom og ikke kun kræft.

Derudover er der enighed om at oprette to nye centre for eksperimentel behandling inden for livstruende neurologiske sygdomme (fx ALS og sklerose) og livstruende hjertesvigt (fx 'kunstigt hjerte'). Det vil skabe bedre mulighed for at modtage eksperimentel behandling i det offentlige sundhedsvæsen, som det også er sket på kræftområdet, som led i Kræftplan IV. De to centre skal forankres på eksisterende afdelinger, som i forvejen har specialiserede funktioner på de pågældende områder.

## En styrket psykiatri

Der er i dag udfordringer, når det kommer til danskernes mentale sundhed og antallet af personer, der kæmper med psykiske lidelser. Det kan have store konsekvenser for den enkelte, og det skaber et pres på sundhedsvæsenet, hvilket bl.a. kan ses af en stigende aktivitet på psykiatrimrådet. Siden 2010 har 28 pct. flere voksne og 53 pct. flere børn og unge fået hjælp fra sygehuspsykiatrien.

Selvom der er sket en stor udvikling i behandlingen af mennesker med psykiske lidelser, så er psykiatrien på mange måder således stadig udfordret. Derfor blev der i efteråret 2018 lanceret en ny psykiatrichandlingsplan. Med psykiatrichandlingsplanen er der taget væsentlige skridt frem mod en fremtidssikring af psykiatrien bl.a. med oprettelsen af intensive behandlingstilbud, udvidelse og videreførelse af psykologordningen, tidlige og forebyggende opspørings- og behandlingstilbud særligt målrettet børn og unge, bedre brug af personaleressourcer samt en række andre indsatser.

Men med sundhedsreformen vil regeringen og Dansk Folkeparti gerne gå skridtet videre. Derfor er psykiatrien tænkt ind i hele sundhedsreformen, så også psykiatriske patienter vil opleve markante forbedringer.

Mennesker med psykiske lidelser har i den grad brug for, at der bliver skabt bedre strukturelle rammer for det tværsektorielle og tværfaglige samarbejde og for en høj, ensartet kvalitet i hele landet. For mange psykiatriske patienter oplever usammenhængende forløb kendetegnet ved fx udskrivning fra psykiatrien, uden at der er klare aftaler for, hvad der skal ske videre med patienten. Og når mere end hver femte indlæggelse i psykiatrien efterfølges af en akut genindlæggelse, er der behov for handling.

Med de 21 nye sundhedsfællesskaberne sikres et langt større lokalt samarbejde, så der bygges bro mellem de lokale sygehuse, kommunerne og de praktiserende læger. De nye sundhedsfællesskaber er netop til gavn for patienter, som har mange forskellige sundhedspersoner inde over deres behandling – det er bl.a. de psykiatriske patienter, der får allerstørst gavn af det samlede overblik, man skal have i sundhedsfællesskaberne. Ligesom sundhedsfællesskaberne vil få bedre mulighed for at igangsætte projekter med fælles økonomi og fælles ledelse, som Psykiatriens Hus i Silkeborg, hvor de allerede kendte barrierer for samarbejde er fjernet.

Med sundhedsreformen igangsættes desuden et kvalitetsløft af indsatsen i det nære sundhedsvæsen. I første omgang skal vi have styrket de sundhedsfaglige indsatser på de socialpsykiatriske tilbud. Derfor skal Sundhedsstyrelsen som noget af det første også udarbejde faglige standarder for den sundhedsfaglige indsats i kommunernes socialpsykiatriske tilbud. Og derefter kommer de nye anbefalinger til en ændret opgavevaretagelse for bl.a. angst og depression, der af to af de mest udbredte psykiske lidelser i Danmark.

Der findes en stor gruppe af ambulante patienter med angst og depression, som ud fra en faglig betragtning vil have lige så meget gavn af forskellige former for samtalerapi, som fx kan tilbydes af psykologer eller særligt uddannede sygeplejersker i almen praksis eller i de

nye sundhedshuse. Det kan suppleres af kommunale tilbud om fx støtte til mestring eller lettere behandling i PPR for børn og unge. For at sikre en mere hensigtsmæssig brug af personaleressourcerne i psykiatrien, skal der opbygges kompetencer i det nære sundhedsvæsen, som lige så kvalificeret kan varetage behandlingen.

Sundhedsstyrelsens kvalitetsplan skal sætte rammerne for indsatsen. Det drejer sig både om målgruppe, visitation, kompetencer mv. Det betyder faste rammer for, hvordan og hvor en behandlingsopgave skal løses fx i kommunalt regi, i de nye sundhedshuse, i almen praksis eller på sygehusene. Ligesom kvalitetsplanen også skal omfatte krav til rådgivning og sparring fra almen praksis og sygehuse, så kommunerne kan komme i kontakt med fx en læge for at få rådgivning – alt sammen for at sikre en høj kvalitet i indsatsen på tværs af landet.

Regeringen og Dansk Folkeparti er desuden enige om at styrke psykiatrien med flere konkrete målrettede indsatser. Dertil ønsker regeringen og Dansk Folkeparti at styrke rekrutteringen til psykiatrien.

### **Styrkelse af kapacitet og kvalitet for de mest syge psykiatriske patienter – intensive pladser**

For at styrke indsatsen for de mest syge psykiatriske patienter og samtidig understøtte en øget sengekapacitet i psykiatrien, afsættes 60 mio. kr. årligt fra 2021 til oprettelsen af nye intensive sengepladser i psykiatrien frem for opgradering af eksisterende senge. Dette betyder, at sengekapaciteten øges på landsplan samtidig med, at den intensive indsats styrkes.

Prioriteringen kommer oveni aftalen om finansloven for 2019, hvor regeringen og Dansk Folkeparti afsatte 70 mio. kr. årligt til opgradering af sengepladser i voksenpsykiatrien til intensive sengepladser.

### **Fremrykket udbygning af behandlingskapacitet i psykiatrisk speciallægepraksis for børn og unge**

Der afsættes 30 mio. kr. årligt fra 2021 til, at der kan oprettes flere ydernumre for privatpraktiserende speciallæger i børne- og ungdomspsykiatrien. Midlerne afsættes med henblik på at få flere speciallæger i områder, der i dag ikke har et stort antal privatpraktiserende speciallæger i børne- og ungdomspsykiatrien.

### **En særlig indsats for sårbare unge**

Der er i dag mange unge, der har udfordringer, når de bevæger sig gennem ungdommen mod voksenlivet. Det er en tid, hvor de unge kan være særligt udsatte og psykisk sårbare. Derfor afsættes 10 mio. kr. årligt fra 2020 til særlige indsatser for sårbare unge mellem 17 og 20 år for at sikre sammenhængende forløb i overgangen fra børne- og ungespsykiatrien til voksenpsykiatrien.

## Flere hænder

Det danske sundhedsvæsen bæres af de mange dygtige ansatte, som hver dag yder en fantastisk indsats. Overbelægning og travlhed på sygehusene, mangel på praktiserende læger og for få sygeplejersker og social- og sundhedsassistenter koblet med den demografiske udvikling med flere ældre og flere borgere med en eller flere kroniske sygdomme betyder, at der i de kommende år er behov for mere sundhedspersonale og mere fleksibel opgavevaretagelse i det danske sundhedsvæsen. Vi vil gerne sikre flere hænder til at løfte opgaven og derigennem skabe mere arbejdsglæde for social- og sundhedsassistenter og -hjælpere, sygeplejersker, læger og andre ansatte. Alene i 2. halvår 2018 var der 960 forgæves rekrutteringer af sygeplejersker på offentlige sygehuse.

### Mere kapacitet i almen praksis

Der er udfordringer med manglende kapacitet i almen praksis. Op mod 70 pct. af lægepraksis på landsbasis er lukket for tilgang af nye patienter. Samtidig er 10 pct. af de praktiserende læger over 65 år, og helt op mod en tredjedel er, ifølge PLO, på vej på pension inden for 10 år. Der er derfor behov for ambitiøse initiativer til at sikre en bedre lægedækning. Der er allerede taget en række tiltag på området – både i forlængelse af den brede politiske aftale mellem Folketingets partier om bedre lægedækning fra februar 2017 og med regeringens udspil "En læge tæt på dig".

Lægedækningsudvalget præsenterede i 2017 en række udfordringer og forslag til løsninger på lægedækningsudfordringer. På baggrund af forslagene og den politiske aftale om bedre lægedækning er der fx indført differentieret basishonorar i overenskomsten for almen praksis, åbnet mulighed for at almen praktiserende læger, der ønsker at eje flere ydernumre, kan købe ydernumre direkte fra andre praktiserende læger, og regionerne har fået mulighed for at drive regionsklinikker i en seksårig periode mod tidligere fire år.

Der er godkendt en række ansøgninger om forsøg med sammenhængende uddannelsesforløb i lægedækningstruende områder, som skal understøtte rekruttering af læger til uddannelsesforløb i disse områder.

Regeringen og Dansk Folkeparti ønsker, at der arbejdes aktivt for at få besat stillinger i hele Danmark. Fx ved at lave kombinerede ansættelser, så mindre søgte stillinger kombineres med mere søgte stillinger.

Herudover er antallet af studiepladser på medicinstudiet på Aalborg Universitet først øget med 50, og senest er dimensioneringen af bacheloruddannelsen på medicinstudiet øget med over 250 pladser. Det har skabt rammerne for etablering af kandidatuddannelser i Køge og Esbjerg. Samtidig er der indført todelte dimensionering af bachelor- og kandidatuddannelsen på medicinuddannelsen med henblik på at begrænse vandringen af medicinstuderende fra Vest- til Østdanmark.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at alle borgere skal have adgang til en praktiserende læge tæt på, hvor de bor. Samtidig skal læger og praksispersonale som fx sygeplejersker opleve, at de har tilstrækkelig tid til behandling og omsorg for den enkelte patient.



Regeringen og Dansk Folkeparti ønsker at styrke og udbygge det nære sundhedsvæsen. Her spiller de praktiserende læger en nøglerolle. Når de praktiserende læger skal løse en række behandlinger og kontroller, som i dag foregår på sygehusene, kræver det, at sektoren har den rette kapacitet – der skal være flere læger og mere praksispersonale. Det er forventningen, at den aktivitetsstigning, der vil komme i almen praksis, når flere behandlinger og kontroller fremover skal håndteres uden for sygehusene frem mod 2025, vil svare til, at der skal være i størrelsesordenen 100 nye ydernumre i almen praksis. Derfor er der behov for en øget rekruttering til almen praksis og behov for, at der uddannes flere alment praktiserende læger.

År for år vil der komme flere penge i almen praksis i takt med, at opgaverne flyttes ud af sygehusene. Mere aktivitet i sektoren vil også betyde en løbende justering af økonomiløftet og behov for oprettelse af flere nye ydernumre.

#### *Flere hoveduddannelsesforløb i almen medicin*

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der skal uddannes flere praktiserende læger. Parterne er enige om at løfte antallet af hoveduddannelsesforløb med 100 ekstra forløb i 2019 og 2020 ud over løftet på 30 ekstra forløb i henholdsvis 2019 og 2020 på baggrund af "En læge tæt på dig". Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der med Nærhedsfonden ekstraordinært afsættes midler hertil. Det betyder, at dimensioneringen af almen medicin øges med i alt samlet set 160 ekstra hoveduddannelsesforløb i 2019 og 2020 i forhold til den oprindelige Dimensioneringsplan for 2018-2020.

I alt vil der i 2020 være dimensioneret med 370 hoveduddannelsesforløb i almen medicin. I 2015 var der dimensioneret med 252, og i 2011 var der dimensioneret med 240. Det er samtidig aftaleparternes ambition, at satsningen på almen praksis fortsættes i den kommende dimensioneringsplan, som vil dække perioden 2021-2025. Det betyder, at antallet af hoveduddannelsesstillinger i almen medicin er hævet med 118 fra 2015 til 2020. Fra 2011 til 2015 blev antallet af hoveduddannelsesstillinger hævet med 12.

#### *Aflastning af læger*

Regeringen og Dansk Folkeparti ønsker, at de praktiserende læger bliver aflastet, så lægerne kan koncentrere sig om den lægefaglige kerneopgave. Det kan dels være ved at ansætte mere praksispersonale som fx bioanalytikere, sygeplejersker og andre personalegrupper. Det kan også være ved, at opgaver, der i dag løses i almen praksis, fremover løses andre steder, som fx udstedelse af attester.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at igangsætte en analyse, der har til formål at se på, om der er områder, som i dag varetages af almen praksis, der mere hensigtsmæssigt kan håndteres et andet sted. Analysen vil bl.a. omhandle attestarbejdet i almen praksis og henvisningskrav fra almen praksis.

#### *Ophævelse af henvisningskrav til fysioterapi*

Som et led i ønsket om at aflaste de praktiserende læger er regeringen og Dansk Folkeparti enige om at prioritere en økonomisk ramme til at gennemføre en ophævelse af kravet om henvisning fra egen læge for adgang til tilskudsberettiget fysioterapibehandling fra 2021.

Det vil betyde, at man som borger kan henvende sig direkte ved fysioterapeuten med tilskud fra det offentlige. For at sikre, at man ikke overser en sygdom hos patienten, fastsættes en

begrænsning med et loft på fem henvisningsfri kontakter om året. Såfremt en patient ønsker kontakt nummer seks inden for et år, kræves der lægehenvi sning på samme måde som under det nuværende system.

Med tiltaget aflastes de praktiserende læger, da patienterne ikke længere skal have en konsultation og henvisning. Dermed frigøres kapacitet hos de alment praktiserende læger svarende til størrelsesorden 125.000 konsultationer pr. år af en varighed på ti minutter.

Der er enighed om, at ordningen løbende følges i regi af Sundhedsstyrelsen i forhold til de økonomiske konsekvenser, patienttilfredshed og patientsikkerhed. Resultaterne drøftes med relevante aktører, herunder Danske Fysioterapeuter og PLO. Der foretages en samlet evaluering af ordningen efter tre år.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 140 mio. kr. årligt fra 2021. Hvis de økonomiske konsekvenser afviger fra det forudsatte niveau, er regeringen og Dansk Folkeparti enige om at tilvejebringe eventuel nødvendig yderligere finansiering og i øvrigt beslutte eventuelle relevante ændringer i lyset af udviklingen.

Den nærmere udformning af ordningen forberedes gennem en analyse af, hvordan den frie adgang til fysioterapi skal indrettes. Analysen gennemføres af Sundheds- og Ældreministeriet, Erhvervsministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet, Finansministeriet og Danske Regioner med inddragelse af KL, Danske Fysioterapeuter og PLO.

Parterne drøfter et oplæg til model ultimo 2019.

Der fremsættes lovforslag i 2020. Ordningen etableres som en forsøgsordning for perioden 2021-2025.

#### *Udvalg om almen praksis*

For at styrke og modernisere almen praksis er aftaleparterne enige om at nedsætte et udvalg om almen praksis med deltagelse af repræsentanter fra PLO, regionerne, KL, Finansministeriet og Sundheds- og Ældreministeriet under ledelse af en ekstern formand med indsigt i sundhedsvæsenet.

Udvalget skal sikre, at lægerne får medindflydelse på udviklingen i sundhedsfællesskaberne og skal udarbejde anbefalinger til udviklingen af almen praksis frem mod 2030. Anbefalingerne skal bidrage til en mere hensigtsmæssig indretning af almen praksis og samspillet med det øvrige sundhedsvæsen.

Forslagene skal endvidere tage afsæt i borgernes egne behov og ressourcer samt udgangspunkt i det såkaldte LEON-princip, som indebærer, at behandlingen og rehabilitering skal tilbydes på laveste, effektive omsorgs- og omkostningsniveau.

Udvalgets anbefalinger skal være forenelige med den nuværende struktur i almen praksis med landsdækkende overenskomstaftale med PLO. De forslag fra udvalget, som berører overenskomsten om almen praksis, vil kunne indgå i kommende forhandlinger om overenskomsten. Den nuværende overenskomst trådte i kraft 1. januar 2018. Parterne er enige om,

at næste forhandling af overenskomsten på uopsagt grundlag bør være gennemført til ikrafttræden den 1. januar 2021.

### Mere fleksibel opgavetilrettelæggelse

Regeringen og Dansk Folkeparti anerkender den store indsats, som bliver leveret af vores dygtige sundhedspersonale hver dag i hele landet. Aftaleparterne ønsker at understøtte, at sundhedspersonalets kompetencer i videst muligt omfang bliver bragt i spil, og at de lægefaglige ressourcer udnyttes bedst muligt.

Læger har med få undtagelser monopol på bl.a. at foretage blodprøver, sy sår og foretage vaccinationer. Sygeplejersker, der udfører sådanne opgaver, gør det derfor i dag som medhjælp for en læge.

Det skal derfor afdækkes, om der er opgaver som sygeplejersker og andre autoriserede sundhedspersoner, som fx bioanalytikere, radiografer og jordemødre har relevante kompetencer til at udføre på egen hånd, og som de således ikke fremover behøver at virke som medhjælp for en læge for at udføre. Der vil være tale om nærmere afgrænsede områder, hvor det vurderes patientsikkerhedsmæssigt forsvarligt. For sygeplejersker vil det fx være en opgave som blodsukkermåling.

En tilpasning af virksomhedsområdet for sygeplejersker og evt. andre autoriserede sundhedspersoner vil skulle ske gennem en ændring af autorisationsloven.

### Initiativer fra ”Flere hænder og større arbejdsglæde”

Omdrejningspunktet i sundhedsvæsenet er alle de medarbejdere, som hver dag gør en forskel for andre, og de fortjener respekt og anerkendelse for deres arbejde. For de fleste læger, sygeplejersker, social- og sundhedsassistenter og -hjælpere og andre medarbejdergrupper i sundhedsvæsenet er det i mødet med den enkelte patient, at deres arbejde giver størst mening. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at det er vigtigt med flere hænder og mere tid til kerneopgaven, sådan at medarbejdernes faglighed får de bedst mulige rammer for at komme i spil.

#### *Flere læger i almen praksis*

Praktiserende læger er centrale i mødet mellem borgere og sundhedsvæsenet. Derfor er det afgørende, at der er praktiserende læger nok, og at man tager initiativer til at understøtte rekruttering og fastholdelse af alment praktiserende læger i hele landet. Op mod 70 pct. af lægepraksis på landsbasis er lukket for tilgang af nye patienter. Samtidig er 10 pct. af de praktiserende læger over 65 år, og op mod en tredjedel er, ifølge PLO, på vej på pension inden for 10 år. Der er allerede taget en række tiltag på området – både i forlængelse af den brede politiske aftale mellem Folketingets partier om bedre lægedækning og med regeringens udspil ”En læge tæt på dig”. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der er behov for yderligere at styrke indsatsen for at sikre en bedre lægedækning.

#### Flere introduktionsstillinger

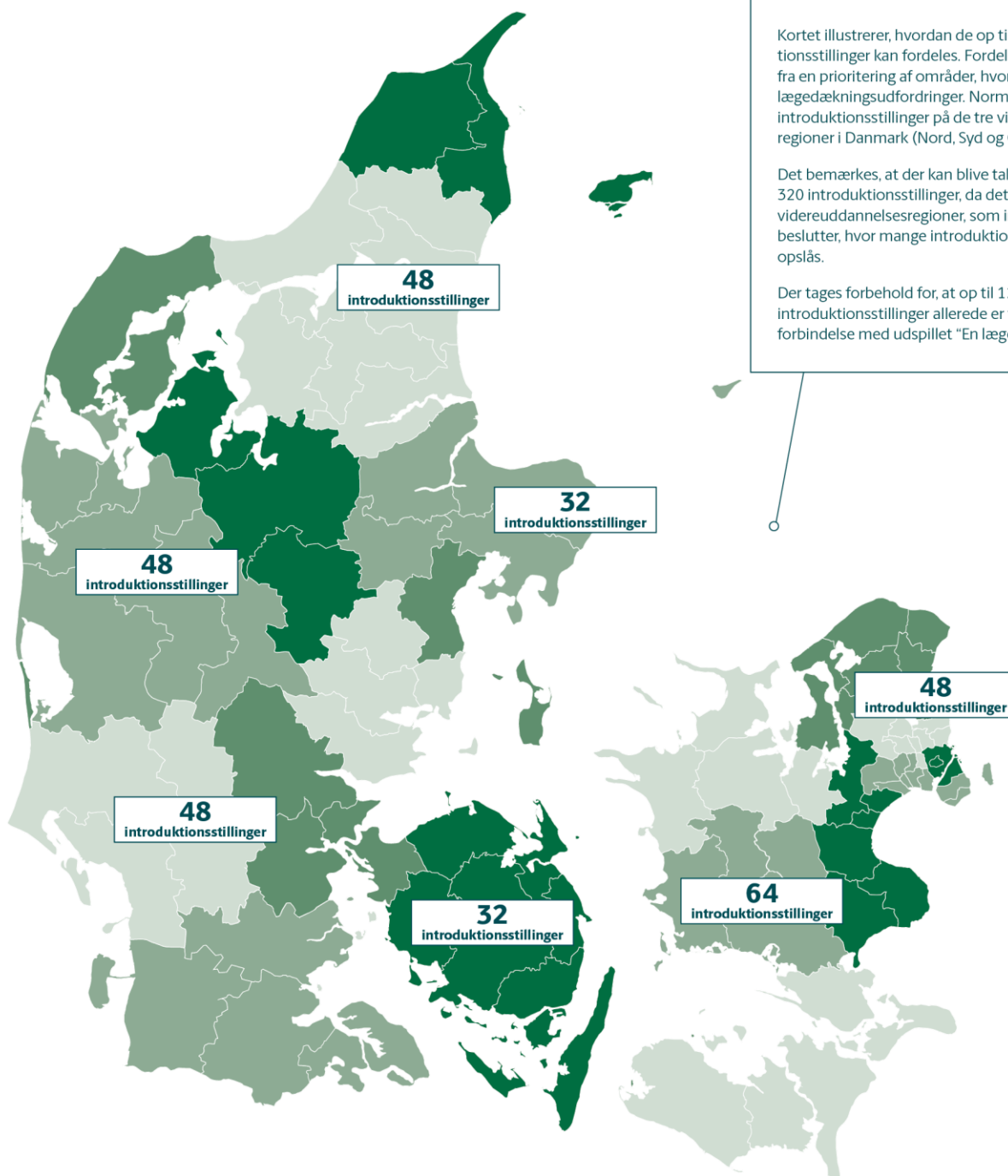
Som en følge af flere hoveduddannelsesforløb i almen medicin vil det også være muligt at opslå flere introduktionsstillinger i almen medicin. Det samlede løft på i alt 160 hoveduddannelsesstillinger i 2019 og 2020 betyder, at der i samme periode kan opslås op til 320 ekstra introduktionsstillinger i almen medicin. Det giver mulighed for flere hænder, som allerede på den korte bane kan komme ud i almen praksis og bidrage til tryghed og bedre lægedækning. Samtidig kan en introduktionsstilling i almen medicin være med til at afklare, om en speciallægeuddannelse i almen medicin er det rette for lægen.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der afsættes en opstartspulje på 20 mio. kr. i 2019.

Aftaleparterne har et ønske om, at de op til 320 ekstra introduktionsstillinger fordeles ud fra en politisk målsætning om at sikre god lægedækning på tværs af landet. En illustrativ fordeling er vist i kortet nedenfor, hvor fordelingen beregningsteknisk er baseret på en politisk målsætning om at sikre god lægedækning på tværs af landet. Det er de tre videreuddannelsesregioner (Nord, Syd og Øst), der opslår hoveduddannelsesforløb i den lægelige videreuddannelse på baggrund af Sundhedsstyrelsens udmelding om fordeling af forløb. Fordeling vil ske under hensyn til fx rekrutteringsmuligheder, lægedækningsudfordringer, indbyggertal mv.

# Mere kapacitet i almen praksis – op til 320 ekstra introduktions- stillinger i almen medicin

■ ■ ■ ■ ■ Sundhedsfællesskaberne



## Introduktionsstillinger



Kortet illustrerer, hvordan de op til 320 introduktionsstillinger kan fordeles. Fordelingen er sket ud fra en prioritering af områder, hvor der særligt er lægedækningsudfordringer. Normalt fordeles introduktionsstillinger på de tre videreuddannelsesregioner i Danmark (Nord, Syd og Øst).

Det bemærkes, at der kan blive tale om færre end 320 introduktionsstillinger, da det er de tre videreuddannelsesregioner, som inden for et interval beslutter, hvor mange introduktionsstillinger, der opslås.

Der tages forbehold for, at op til 120 af de 320 introduktionsstillinger allerede er fordelt i forbindelse med udspillet "En læge tæt på dig".

#### Afskaffelse af 6-årsfristen i den lægelige videreuddannelse

Der er i dag en 6-årsfrist i den lægelige videreuddannelse, som indebærer, at der i udgangspunktet ikke må gå mere end 6 år fra en læge har første dag i den kliniske basisuddannelse (KBU), til hoveduddannelsen i et givent speciale påbegyndes. For at sikre, at antallet af speciallæger ikke mindskes, fordi der er læger, som falder for fristen, er regeringen og Dansk Folkeparti enige om at afskaffe 6-årsfristen i den lægelige videreuddannelse.

#### Partnerskab om rekruttering og fastholdelse af alment praktiserende læger i hele landet

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der skal inviteres til et partnerskab mellem de lægefaglige organisationer, KL, Danske Regioner, Finansministeriet og Sundheds- og Ældreministeriet om rekruttering og fastholdelse af praktiserende læger. Partnerskabet skal formsfrit se på, hvilke tiltag der kan iværksættes her og nu for at sikre flere læger i almen praksis – særligt i de lægedækningstruede områder af landet. Partnerskabet skal bl.a. udvikle initiativer, som understøtter, at alment praktiserende læger, som overvejer at gå på pension, får incitamenter til at blive længere i arbejdet og løbende understøtte muligheden fra seneste overenskomsttaftale for almen praksis om, at praktiserende læger over 65 år fritages fra akkreditering for i stedet at få besøg af en kvalitetskonsulent og ved at indgå i en kvalitetsklynge. Derudover skal partnerskabet udvikle initiativer, som kan understøtte, at yngre læger vælger almen praksis og initiativer, som kan understøtte, at praktiserende læger slår sig ned i lægedækningsudfordrede områder, bl.a. i form af flyttepakker med inspiration fra udflytningen af statslige arbejdspladser. Partnerskabet skal også se på, om der er behov for en særlig rekrutteringsindsats i forhold til læger, der i dag arbejder uden for faget eller i udlandet. Regeringen vil endvidere gå i dialog med regionerne om eksempelvis mulighederne for orlov for læger med speciale i almen medicin fra det sygehus, hvor de er ansat.

Partnerskabet skal endvidere se på, om flere læger, som endnu ikke er speciallæger, bør kunne ansættes i almen praksis i kortere perioder, fx ved at perioden, hvori en læge, som fx befinder sig i overgangen mellem to uddannelsesstillinger, kan være ansat i et vikariat, hæves fra de nuværende to måneder til fx seks måneder. Tilsvarende skal der ses på mulighed for uklassificeret ansættelse i almen praksis i op til seks måneder.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at afsætte 40 mio. kr. i 2019 til initiativer i forbindelse med partnerskabet.

#### Mere fleksible rammer for tutorlæger

I dag kan praktiserende læger kun have én KBU-læge tilknyttet ad gangen. For at gøre specialet i almen medicin mere attraktivt er det regeringens og Dansk Folkepartis ambition, at det under hensyntagen til kvaliteten skal gøres muligt for tutorlæger at have tilknyttet op til tre uddannelseslæger (KBU-læger, introlæger og hoveduddannelseslæger) ad gangen.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der skal ses på, hvad der gør det attraktivt at være tutorlæge.

#### Flere almen medicinere på sygehuse søger ud i almen praksis

For at gøre det mere attraktivt for gruppen af almen medicinere, som arbejder på sygehuse i dag, at søge ud i almen praksis, er aftaleparterne enige om, at regeringen går i dialog med

regionerne om, at sygehusene med fordel kan være mere restriktive med at ansøge efter læger med speciale i almen medicin, såfremt der i stedet kan ansøges efter andre speciallæger med relevante kompetencer i forhold til den konkrete afdeling.

#### *Flere sygeplejersker*

Sygeplejersker er nøglemedarbejdere i det danske sundhedsvæsen - på sygehusene, i almen praksis, i de kommunale sundhedsordninger mv. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at det er afgørende, at der er tilstrækkeligt med sygeplejersker til både det nuværende og morgendagens sundhedsvæsen. Der skal være tid til den enkelte patient og fokus på arbejdsglæde hos sygeplejerskerne.

#### Øget optag på sygeplejerskeuddannelsen

Optaget på sygeplejerskeuddannelsen er i de seneste år steget. I perioden 2015-2018 er der således optaget 1.310 flere på sygeplejerskeuddannelsen end i perioden 2011-2014. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der er behov for at øge optaget til sygeplejerskeuddannelsen yderligere for at imødekomme behovet i fremtidens sundhedsvæsen.

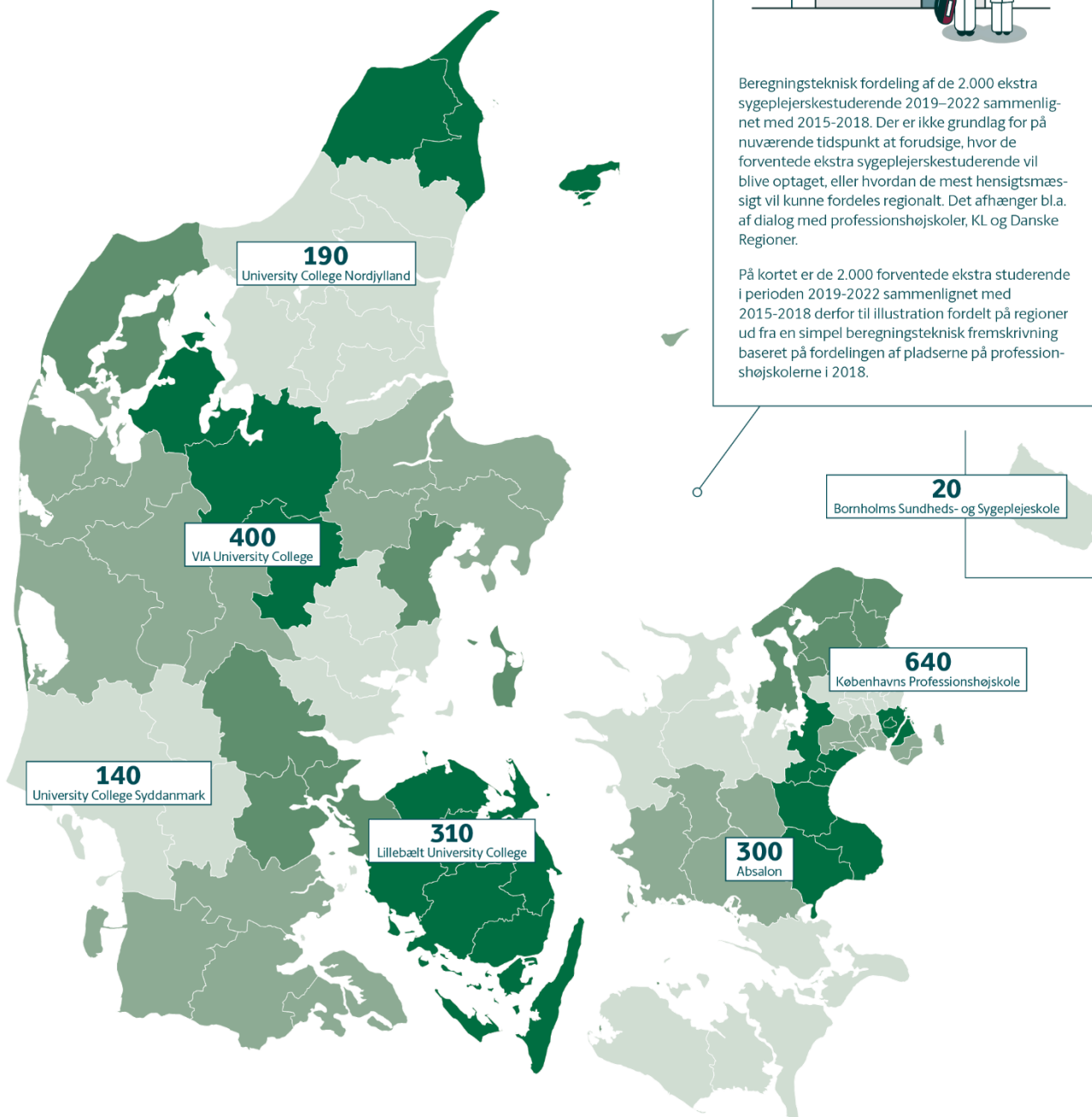
Regeringen vil gå i dialog med de relevante uddannelsesinstitutioner, KL og Danske Regioner om at øge optaget, herunder for at tilvejebringe det nødvendige antal praktikpladser. Det er regeringen og Dansk Folkepartis ambition – og afsættet for dialogen med parterne – at øge dimensioneringen af sygeplejerskeuddannelsen med minimum 150 pladser årligt frem til 2022. Det svarer til, at der i perioden 2019-2022 vil kunne optages omkring 2.000 flere sygeplejersker end i perioden 2015-2018.

Hvor de forventede ekstra optagne sygeplejerskestuderende vil blive optaget, og hvordan de vil fordeles regionalt, afhænger imidlertid af dialogen med parterne om bl.a. kapacitet på uddannelserne, det regionale og lokale behov for sygeplejersker og mulighederne for at etablere praktikpladser i regioner og kommuner.

En regional fordeling af de 2.000 ekstra optagne sygeplejerskestuderende i perioden 2019-2022 kan illustreres ved en simpel beregningsteknisk fremskrivning baseret på fordelingen af pladserne på professionshøjskolerne i 2018. Den illustrative fordeling kan ses på kortet nedenfor. Det må forventes, at fordelingen i praksis vil afvige fra denne fremskrivning.

# 2.000 flere sygeplejerskestuderende – mulig fordeling af meroptag på professionshøjskolerne

■ ■ ■ ■ Sundhedsfællesskaberne



## Sygeplejersker



Beregningsteknisk fordeling af de 2.000 ekstra sygeplejerskestuderende 2019–2022 sammenlignet med 2015–2018. Der er ikke grundlag for på nuværende tidspunkt at forudsige, hvor de forventede ekstra sygeplejerskestuderende vil blive optaget, eller hvordan de mest hensigtsmæssigt vil kunne fordeles regionalt. Det afhænger bl.a. af dialog med professionshøjskoler, KL og Danske Regioner.

På kortet er de 2.000 forventede ekstra studerende i perioden 2019–2022 sammenlignet med 2015–2018 derfor til illustration fordelt på regioner ud fra en simpel beregningsteknisk fremskrivning baseret på fordelingen af pladserne på professionshøjskolerne i 2018.



Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der afsættes 20 mio. kr. til at etablere en opstartspulje, som kan understøtte kvaliteten og kapaciteten i praktikken. Puljen kan fx anvendes til uddannelse af flere praktikvejledere og initiativer, der kan understøtte overgangene mellem teori og praktikforløb med henblik på at styrke sammenhæng og fastholdelse på sygeplejerskeuddannelsen. Aftalepartierne er enige om, at den nærmere ramme bør aftales mellem Uddannelses- og Forskningsministeriet, Danske Professionshøjskoler, Danske Regioner og KL.

#### Flere sygeplejersker op i tid

Der er ca. 53.500 ansatte sygeplejersker i det kommunale og regionale sundhedsvæsen i 2018 (januar). Heraf arbejder ca. 28.900 på deltid. I gennemsnit har de deltidsansatte en arbejdsuge på 29,2 timer (ekskl. overarbejde). Det giver en samlet fuldtidsbeskæftigelse på 47.400. Hvis 17 pct. af samtlige deltidsansatte sygeplejersker går op på fuld tid, eller hvis alle deltidsansatte sygeplejersker arbejder 1,3 time mere om ugen, svarer det til at ansætte 1.000 flere sygeplejersker.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at flere sygeplejersker skal motiveres til at gå op i tid. Det er en gevinst for både borgere og medarbejdere. Det er væsentligt, at medarbejdere på sundhedsområdet får lov til at bidrage med deres fulde potentiale. Aftalepartierne er derfor enige om, at der iværksættes et forsøg, hvor forskellige modeller for arbejdstilrettelæggelse mv., der kan forbedre arbejdsmiljøet og motivere sygeplejersker til at gå på fuld tid, afprøves på udvalgte arbejdspladser. Aftalepartierne er enige om, at der efter forsøgets afslutning foretages en evaluering, og at den nærmere ramme for forsøget aftales mellem Sundheds- og Ældreministeriet, Finansministeriet, Dansk Sygeplejeråd, Danske Regioner og KL.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der skal være fokus på at understøtte, at flere medarbejdere i sundhedssektoren ansættes på fuld tid, og at flere eksisterende medarbejdere får mulighed for at øge deres ugentlige arbejdstid. For at dette kan opnås, er det væsentligt med et godt arbejdsmiljø og et lavt sygefravær. Lavere sygefravær kan højne arbejdstilfredsheden og samtidig frigøre ressourcer, der kan bidrage til en bedre trivsel og kvalitet i opgaveløsningen.

Regeringen og Dansk Folkeparti er endvidere enige om, at der iværksættes en kortlægning, der kan skabe mere viden om, hvordan arbejdsmiljøet for sygeplejersker kan forbedres, og hvad der kan motivere sygeplejersker til at gå op i tid.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at afsætte 15 mio. kr. i 2019 til forsøg og kortlægning.

#### Partnerskab om rekruttering og fastholdelse på sygeplejerskeuddannelsen

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der skal inviteres til et partnerskab mellem Sundheds- og Ældreministeriet, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Dansk Sygeplejeråd, Danske Professionshøjskoler, Danske Regioner og KL om rekruttering og fastholdelse på sygeplejerskeuddannelsen.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at afsætte 3 mio. kr. i 2019 til initiativer i forbindelse med partnerskabet.

#### Rekruttering af sygeplejersker uden for faget

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at det bør undersøges, om der skal iværksættes særlige rekrutteringstiltag rettet mod sygeplejersker, der ikke længere arbejder i faget, eller som arbejder i udlandet. Aftalepartierne er enige om, at der gennemføres en afdækning af barrierer for, at sygeplejersker kan vende tilbage til faget. Med udgangspunkt i afdækningens resultater kan det undersøges, om der med fordel kan iværksættes rekrutteringstiltag.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at afsætte 2 mio. kr. i 2019 til initiativet.

#### Uddannelse af flere sundhedsplejersker

Sundhedsplejersken er en afgørende sundhedsfaglig hjælp og støtte til børnefamilier. Regeringen og Dansk Folkeparti har med finanslovsaftalen for 2019 sat et målrettet fokus på de første 1.000 dage for børn i sårbare familier, hvilket understreger behovet for, at der er nok sundhedsplejersker i landets kommuner til at tage hånd om både de nye og de eksisterende opgaver, der er i sundhedsplejen. Regeringen vil derfor gå i dialog med KL om at øge antallet af uddannelsespladser på uddannelsen til sundhedsplejersker med op til 30 pladser årligt i en femårig periode. Regeringen og Dansk Folkeparti er dermed indstillet på, at der stilles mindst ca. 150 uddannelsespladser til rådighed årligt i en femårig periode.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at afsætte 7,5 mio. kr. årligt i perioden 2019-2023 til at understøtte initiativet.

#### *Flere social- og sundhedsassistenter og -hjælpere*

Social- og sundhedsassistenter og -hjælpere er centrale medarbejdere, og det er afgørende, at der i fremtiden er tilstrækkeligt med hænder i plejen og omsorgen for ældre og syge. Regeringen og Dansk Folkeparti afsatte med aftale om finansloven for 2019 149 mio. kr. over fire år til en række initiativer, som skal understøtte rekrutteringen, herunder bl.a. en styrket praktikvejledning på social- og sundhedsuddannelserne, en kampagneindsats for at forbedre områdets image og fastholdelse i faget samt to nye videreuddannelser for social- og sundhedsassistenter inden for psykiatri og demens.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der som led i arbejdet med de nye videreuddannelser inden for psykiatri og demens også ses på muligheden for en ny specialiseringsvej for social- og sundhedsassistenter inden for palliation. Der afsættes 0,1 mio. kr. i 2019 og herefter 2 mio. kr. årligt fra 2020 og frem med henblik på i endnu højere grad at styrke karrierevejene for fremtidens social- og sundhedsassistenter.

Regeringen vil ligeledes gå i dialog med "Det faglige udvalg for Den Pædagogiske Assistentuddannelse og Social- og Sundhedsuddannelserne (PASS)" med henblik på at vurdere behovet og mulighederne for enten at oprette en ny social- og sundhedsuddannelse, som er rettet mod at uddanne personale til håndtering af udadreagerende patienter i psykiatrien, eller at justere uddannelsen med et trin, speciale eller andet rettet mod samme formål.

I forlængelse heraf vil regeringen gå i dialog med social- og sundhedsskolerne om årsager til, at mænd i højere grad end kvinder falder fra uddannelsen med henblik på målrettede initiativer. Skolerne kan i denne forbindelse afprøve mulighederne for at samle mandlige elever på færre hold på tværs af skoler. Der afsættes 2 mio. kr. i 2019 til undersøgelse og forsøg med at samle mandlige elever på færre hold.

Regeringen, FOA, KL og Danske Regioner er i februar 2019 blevet enige om en 2-årig praktikpladsaftale om uddannelserne til social- og sundhedshjælper og social- og sundhedsassistent. Aftalen indeholder bl.a. en stigning i antal praktikpladser på i alt 30 pct.

Mere klarhed om social- og sundhedsassistenters muligheder for at varetage opgaver

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der skal udarbejdes en faglig vejledning om social- og sundhedsassistenters generelle kompetencer, arbejdsopgaver mv. Formålet er at skabe mere synlighed omkring, hvilke opgaver social- og sundhedsassistenter kan varetage og understøtte en mere ensartet opgavevaretagelse på tværs af kommuner.

## Forbedringer for patienterne i et nationalt sundhedsvæsen

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at en ny organisering af sundhedsområdet skal omsættes til klare forbedringer for patienterne. Den nye organisering på sundhedsområdet skal gennem et nationalt forankret sundhedsvæsen med decentral styring og klar fælles politisk retning understøtte, at patienterne møder samme høje kvalitet i sundhedstilbuddene uanset, hvor man bor.

Sundhedsvæsenet har siden 2001 været igennem en rivende udvikling. Der er etableret en ny sygehusstruktur med moderne supersygehuse, hvor kompetencerne samles på færre enheder for at sikre de bedst mulige vilkår for stærke faglige miljøer, hvor personalet har ekspertise og øvelse. Aftalepartierne er enige om, at der med sundhedsreformen ikke ændres på den fastlagte sygehusstruktur.

### Øget tryghed på akutområdet

Akutområdet er en hovedindgang for patienterne til sundhedsvæsenet og er samtidig afgørende for trygheden for hurtig hjælp. Regeringen og Dansk Folkeparti prioriterer befolkningens tryghed på akutområdet højt. Bl.a. er der i forbindelse med aftale om finansloven for 2018 prioriteret midler til en fjerde akuthelikopter i den nordlige del af Danmark.

Alle borgere i Danmark skal være trygge ved, at de får den nødvendige hjælp, hvis de bliver ramt af akut sygdom eller kommer ud for en ulykke. Det skal være tilfældet døgnet rundt og i alle dele af landet. Regeringen og Dansk Folkeparti ønsker at hæve ambitionerne for en enstrengt sundhedsindsats på det akutte område med tre klare ambitioner: Nem og enkel indgang, sammenhæng i de akutte tilbud og høj kvalitet og service.

Den nye organisering betyder derfor et opgør med den nuværende forskellige indretning mellem regionerne:

- Aftaleparterne forudsætter, at allerede placerede beredskaber ikke flyttes de kommende år, så der ikke sker forringelse af dækningen i dele af landet. Regionerne kan herudover af egen drift frem mod 2021 forbedre responstiderne i områder med særlige behov.
- Der etableres 20 nye akutberedskaber i de områder i landet, hvor der er særlige behov for at forbedre responstiderne. Placeringen sker ud fra et politisk ønske om særligt at styrke akutberedskabet i landets yderområder og under hensyntagen til de nuværende responstider. Regeringen og Dansk Folkeparti er på den baggrund enige om, at midlerne fordeles svarende til, at der kan placeres 4 ekstra beredskaber i Nordjylland, 4 ekstra beredskaber på Sjælland (uden for hovedstadsområdet), 1 ekstra akutberedskab i Nordsjælland, 1 ekstra akutberedskab i den sydlige del af hovedstadsområdet, 1 på Bornholm, 2 på Fyn, 3 i Sydjylland, 2 i Østjylland samt 2 i Midt- og Vestjylland. Fordelingen af de 20 ekstra beredskaber kan ses på kortet nedenfor. Den konkrete placering og valget af beredskab (ambulance, akutbil og akuttægebil) vil ske i dialog med regionerne og fra 2021 sundhedsforvaltningerne.

- Der fastsættes nationale, bindende retningslinjer om indretningen af akutområdet i hele landet. Det betyder, at patienten møder samme system, når de kommer akut til skade. De bindende retningslinjer fastsættes på grundlag af Sundhedsstyrelsens faglige anbefalinger, der forventes færdiggjort i 2019. Ansvar for implementeringen af retningslinjerne forankres i Sundhedsvæsen Danmark.
- Regeringen og Dansk Folkeparti vil give alle danskere mulighed for nemt og enkelt at komme i kontakt med sundhedsvæsenet, uanset om de befinder sig hjemme eller et andet sted i landet. Der indføres et fælles, landsdækkende lægevagtnummer 113. Det skal sikre, at patienterne altid ved, hvor de skal henvende sig, hvis der opstår en akut situation, uanset hvor i landet de befinder sig. Opkaldet viderestilles til et lokalt sundhedstilbud, som kender de lokale forhold. Den nye telefonnummer supplerer 112, som fortsat skal bruges, når der er akut livsfare. I dag kan borgere opleve alt for stor usikkerhed om, hvordan man skal kontakte sundhedsvæsenet, hvis der opstår en akutsituation, og det ikke er muligt at få kontakt til sin praktiserende læge.

Sundhedsstyrelsen har igangsat et arbejde med at revidere anbefalingerne på akutområdet, herunder i forhold til lægevagten. Arbejdet forventes færdiggjort i 2019. Sundhedsvæsen Danmark vil skulle stå for den praktiske etablering af det nye lægevagtnummer, bl.a. med afsæt i de reviderede anbefalinger. Sigtet er et højt fagligt ensartet niveau i hele landet, så der sikres både tryghed og en sundheds- og lægefaglig håndtering af henvendelser.

De kommende akutanbefalinger fra Sundhedsstyrelsen vil bl.a. have til formål at sikre en mere ensartet organisering af akutområdet på tværs af landet. Sigtet er et højt fagligt ensartet niveau i hele landet, så der sikres både tryghed og en enstrenget visitation af høj sundheds- og lægefaglig kvalitet, der ikke tager udgangspunkt i den nuværende 1813-ordning i Region Hovedstaden, som dermed ikke vil blive videreført i sin nuværende form.

# Et styrket akutberedskab – fordeling af 20 ekstra akutberedskaber

■ ■ ■ ■ ■ Sundhedsfællesskaberne

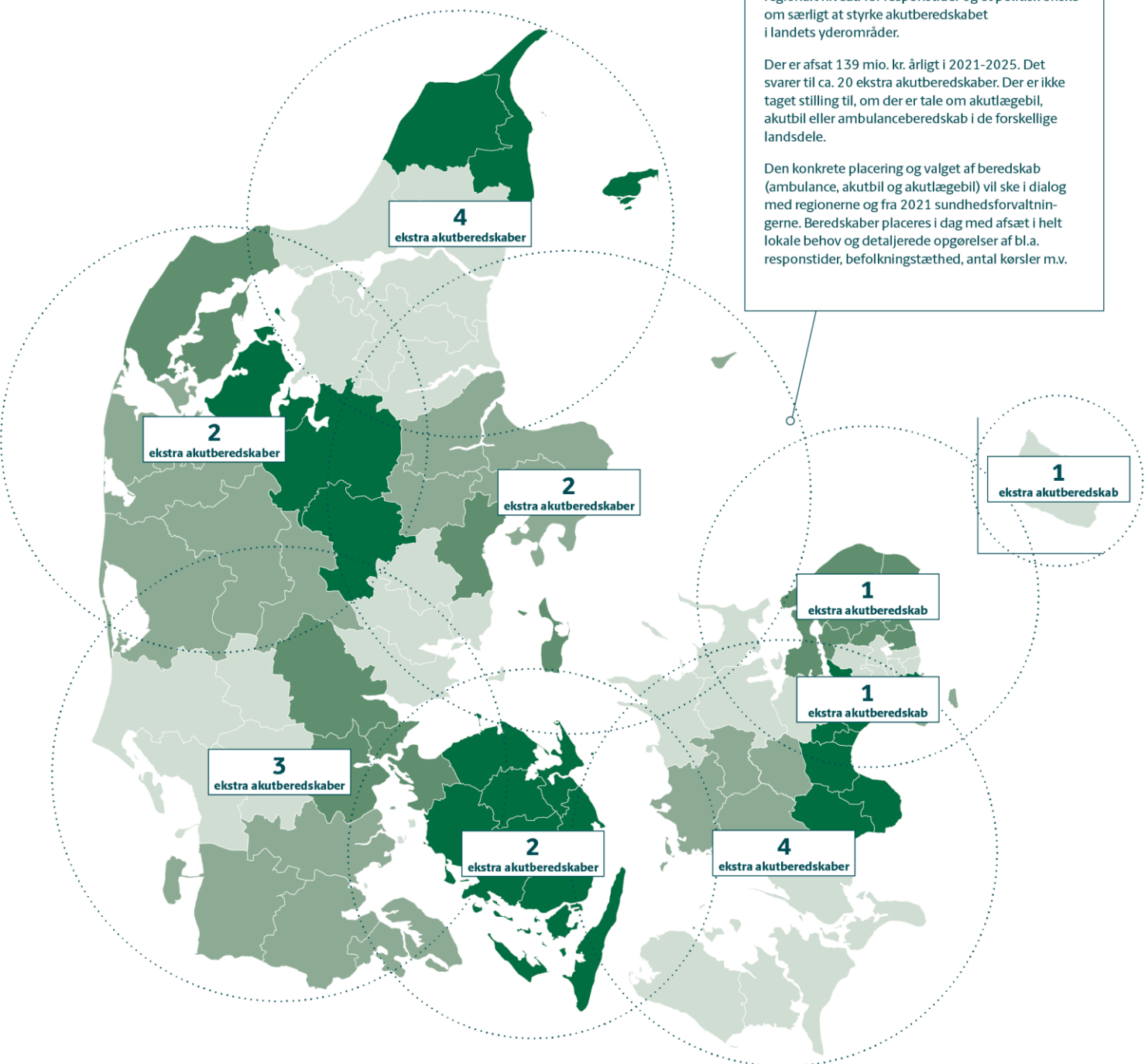
## Ekstra akutberedskaber



Fordeling er sket med udgangspunkt i seneste tal på regionalt niveau for responstider og et politisk ønske om særligt at styrke akutberedskabet i landets yderområder.

Der er afsat 139 mio. kr. årligt i 2021-2025. Det svarer til ca. 20 ekstra akutberedskaber. Der er ikke taget stilling til, om der er tale om akutlægebil, akutbil eller ambulanceberedskab i de forskellige landsdele.

Den konkrete placering og valget af beredskab (ambulance, akutbil og akutlægebil) vil ske i dialog med regionerne og fra 2021 sundhedsforvaltningerne. Beredskaber placeres i dag med afsæt i helt lokale behov og detaljerede opgørelser af bl.a. responstider, befolkningstæthed, antal kørsler m.v.



## Et forpligtende nationalt samarbejde om højt specialiseret sygehusbehandling

På nogle specialiserede behandlingsområder er ekspertisen samlet få steder i landet for at sikre det rette kompetenceniveau. Men hvis der er udfordringer på en afdeling i en del af landet, er det afgørende, at der er et samarbejde på tværs, så ventetiden for patienterne ikke bliver unødigt forlænget.

Regeringen og Dansk Folkeparti er derfor enige om, at den nationale koordinering af de højt specialiserede funktioner skal styrkes, så patienter med behov for højt specialiseret behandling ses som fælles patienter i det danske sundhedsvæsen, som sygehuse på tværs af landet har en forpligtelse til at sikre hurtig udredning og behandling af. Det skal sikre hurtig behandling og bedre udnyttelse af kapaciteten, særligt på de områder, hvor en livstruende sygdom skal behandles hurtigt.

Den styrkede faglige koordinering forankres i Sundhedsstyrelsen, mens samarbejdet om konkrete patienter forankres i Sundhedsvæsen Danmark. Det er nødvendigt at sikre et mere systematisk fokus på et bedre samarbejde, så kapaciteten udnyttes bedst muligt, og patienter ikke venter unødigt på grund af manglende samarbejde mellem regionerne.

Det følger af sundhedslovens regler om specialeplanlægning, at det er Sundhedsstyrelsen, som beslutter placeringen af specialfunktioner på landets sygehuse. Det sker på baggrund af solid faglig rådgivning fra bl.a. de førende danske eksperter på området.

Regeringen og Danske Folkeparti ønsker at påpege, at Sundhedsstyrelsen kan inddrage internationale eksperter i helt særlige situationer, hvor den højt specialiserede behandling vil blive samlet på ét sygehus, og hvor der er tale om helt nye, ressourcekrævende og særlig komplekse teknologier og behandlingsformer.

## Øget samarbejde og flere tværgående løsninger på it- og dataområdet

Sammenhængende it-systemer og digitalt samarbejde er en central forudsætning for et sammenhængende sundhedsvæsen. Den smidige udveksling af oplysninger sikrer patienten, at sundhedspersonalet har de rigtige og opdaterede oplysninger om patientens tilstand og hidtidige behandling, så der undgås fejl og spild af tid og ressourcer med nye spørgsmål og udredninger, og det sikrer også, at patienter ikke 'tabes' i overgangen mellem fx sygehus og kommunen.

Digitale løsninger og data er afgørende elementer i et moderne sundhedsvæsen, der fortsat skal være i udvikling. Samtidig er det afgørende, at it-løsninger understøtter de dygtige medarbejdere i vores sundhedsvæsen i daglige beslutninger og samarbejde med og om patienten. It skal være nemt, overskueligt og brugervenligt. Det vigtigste er, at det understøtter opgaveløsning i det daglige og ikke tager unødigt tid fra patientkontakten.

Den dybe tallerken skal ikke opfindes hver gang et nyt system skal tages i anvendelse. Til gengæld skal vi blive bedre til at genbruge og bygge på de gode erfaringer, der også skal spredes hurtigere på tværs af landet. Det duer ikke, at patienter og medarbejdere skal vente i årevis på at få glæde af løsninger, der allerede har vist sig at virke ét sted. Der er meget, der fungerer, men det kan og skal blive endnu bedre i de kommende år, særligt når det gælder

samarbejde og fælles indsatser på tværs af sygehuse og kommuner og på tværs af landsdele. De skylder vi både patienter, pårørende og medarbejdere.

Regeringen og Dansk Folkeparti er derfor enige om, at der skal sikres en bedre samlet prioritering og fremdrift for fælles it-løsninger og digitalt samarbejde til gavn for patienterne og sundhedspersonalet. Ligeledes er der brug for mere entydig retning og prioritering, når det gælder større strategiske investeringer i it og teknologisk infrastruktur, der skal anvendes på tværs af sundhedsvæsenet til patientbehandling, forskning, planlægning mv.

Derfor får Sundheds- og Ældreministeriet styrket kompetence til at planlægge, prioritere og beslutte etablering af fælles nationale løsninger samt fastsætte krav til standarder og integration til fælles it- og datainfrastruktur. De konkrete tiltag udmøntes i dialog med en ny national bestyrelse for sundhedsdata og digital sundhed, hvor KL, kommunerne, Sundhedsvæsen Danmark og sundhedsforvaltningerne også repræsenteres.

Sundhedsvæsen Danmark får endvidere kompetence til at godkende alle større it- og digitaliseringsprojekter i sundhedsforvaltningerne med det sigte at sikre, at systemer integreres og kan tale sammen på tværs. Dermed kan de enkelte sundhedsforvaltninger ikke længere frit beslutte systemvalg, men skal i dialog med Sundhedsvæsen Danmark og på baggrund af fastsatte krav fra nationalt niveau udarbejde løsninger, der lever op til kravene om sammenhængen med den samlede infrastruktur.

Det samlede ansvar for indsamling og brug af data til kvalitetsudvikling, herunder ansvar der i dag er placeret i regionerne (kvalitetsdatabaser og biobanker), samles på nationalt niveau med etableringen af én indgang til sundhedsdata til forskning mv. nationalt. Ligeledes vil formandskabet for sundhed.dk blive placeret på nationalt niveau. Der gennemføres en foranalyse om bedre data for det nære sundhedsvæsen i almen praksis og kommunerne, som kan danne grundlag for mere kvalitetsudvikling i det nære sundhedsvæsen og borgernes samlede forløb i de 21 sundhedsfælleskaber.



## Nærhed og sammenhæng

En hovedudfordring i sundhedsvæsenet i dag er manglende sammenhæng i behandlingen på sygehuse, hos praktiserende læge og i kommunen. En udbygning af det nære sundhedsvæsen er nødvendig for at undgå, at for mange ukomplicerede behandlinger og kontroller foregår på sygehuse.

Den Landsdækkende Undersøgelse af Patientoplevelser (LUP) viste i 2018, at hver femte af de indlagte patienter i det somatiske sundhedsvæsen "i ringe grad" eller "slet ikke" oplevede, at sygehuset samarbejdede med den kommunale pleje, da de blev udskrevet fra sygehuset. Dette gjaldt både for planlagte og akut indlagte patienter. Undersøgelsen viser også problemer med manglende sammenhæng i psykiatrien, hvor næsten hver femte af de indlagte voksne i psykiatrien "slet ikke" eller "i mindre grad" oplevede, at de fik hjælp til at tage kontakt til kommunen.

Endelig er der også udfordringer med inddragelse af de pårørende. I LUP 2017 svarede 33 pct. af de akut indlagte patienter således, at personalet slet ikke spørger patienterne om deres forventninger til involvering af pårørende og 28 pct., at personalet slet ikke løbende informerer de pårørende om, hvad der sker under indlæggelsen. I LUP 2018 svarer 26 pct. af pårørende til ambulante patienter, at personalet slet ikke spørger til egne erfaringer, mens det er 28 pct. for pårørende til voksne indlagte patienter. Det skal der tages bedre hånd om, så både pårørende inddrages bedre, og patienterne får mere sammenhæng i forløbet.

Den demografiske udvikling med flere ældre og flere borgere med en eller flere kroniske sygdomme betyder, at der skal handles nu, hvis ikke presset på sygehusene med bl.a. overbelægning bare skal forværres.

Regeringen og Dansk Folkeparti er derfor enige om, at sammenhængen skal styrkes, og at kapaciteten og kvaliteten i det nære sundhedsvæsen skal udbygges. Det skal imødegå den stigende aktivitet som følge af den demografiske udvikling. Flere borgere skal modtage behandling i det nære sundhedsvæsen i stedet for på sygehuse, og alle patienter skal opleve mere sammenhængende patientforløb. Ikke mindst de ældre borgere og mennesker med kroniske lidelser vil få gavn af et stærkt, nært sundhedsvæsen.

For den ældre borger med KOL kan det betyde, at han slipper for en længere køretur til sygehuset flere gange om året. I stedet kan han få sine kontroller hos egen læge, hvor han måske i forvejen kommer jævnligt til kontrol for sit forhøjede blodtryk, og der kan være samarbejde om telemedicinsk behandling med kommunerne. Men han kan selvfølgelig stadig komme på sygehuset, hvis behovet herfor opstår.

På samme måde vil det for en yngre borger med en alvorlig infektion, der kræver intravenøs antibiotikabehandling, være muligt at modtage behandlingen hjemme. I nogle tilfælde vil borgeren kunne varetage behandlingen selv ved hjælp af en telemedicinsk løsning, hvor der er kontakt til sygehuset. I andre tilfælde vil der være behov for, at det er den kommunale hjemmesygepleje, der efter en læges ordination varetager behandlingen i hjemmet. Sådanne muligheder for behandling i hjemmet betyder, at borgeren kan udskrives fra sygehus tidligere, så hun både mindsker risici for infektioner, der følger med en indlæggelse og kan være hjemme hos familien.

Fremover vil aktiviteten i hele vores sundhedsvæsen stige – også på sygehusene. Med sundhedsreformen arbejdes der efter en målsætning om, at der i 2025 er mindst 500.000 af de årlige ambulante besøg, der ellers skulle håndteres på sygehusene, som løses i det nære sundhedsvæsen, og at der årligt forebygges mindst 40.000 af de u hensigtsmæssige indlæggelser, der er i dag på sygehusene.

Det betyder, at fx ældre medicinske patienter og patienter med psykiske lidelser fremover skal kunne forvente tilbud af høj kvalitet i det nære sundhedsvæsen hos kommunerne og i almen praksis.

Det er vigtigt at understrege, at omstillingen og målsætningen ikke er knyttet sammen med økonomien i reformen. Der mangler således ikke nogen penge i finansieringen af reformen, hvis vi ikke kommer i mål, men målsætningen er et vigtigt pejlemærke og retning for indsatsen i de kommende år.

Regeringen og Dansk Folkeparti vil styrke struktur, kompetencer, kapacitet og kvalitet i det nære sundhedsvæsen for at sikre god sammenhæng for det stigende antal patienter. Hovedelementerne i reformen som skal sikre et godt og nært sundhedsvæsen er:

- Etablering af 21 nye sundhedsfællesskaber, der forpligter aktørerne på at samarbejde om borgerne på tværs af sygehuse, praktiserende læge og kommunale sundhedstilbud.
- En national kvalitetsplan, der danner rammen for et løft af kvaliteten i det nære sundhedsvæsen.
- Nye moderne sundhedshuse.
- En ny Nærhedsfond, der med 8,5 mia. kr. i 2020-2025 skal fungere som løftestang for udvikling af kapacitet og kompetencer i det nære sundhedsvæsen i kommuner og almen praksis.

Nærhedsfonden er tilvejebragt gennem afsatte midler på finansloven, administrative gevinster ved reformen, videreførte puljemidler samt prioritering fra rammen for offentlige investeringer mv. Fonden har dermed ikke lagt beslag på de kommende års økonomiske råderum. Nærhedsfondens midler kommer således oveni den løbende prioritering til sundhedsområdet de kommende år som led i de årlige økonomiaftaler og finanslovaftaler. Det vil sige, at muligheden for at foretage politiske prioriteringer inden for det såkaldte "offentlige forbrugsråderum" er uforandret før og efter reformen.

## 21 Sundhedsfællesskaber skal sikre sammenhæng og nærhed

Regeringen og Danske Folkeparti er enige om at oprette 21 nye sundhedsfællesskaber, som skal sikre sammenhæng og bygge bro mellem sygehuse, de praktiserende læger og kommunerne og være drivkraft for udviklingen af det nære sundhedsvæsen, så behandlingen kommer tættere på borgerne. Det betyder, at der inden for hver af de nuværende regioner vil blive oprettet 3-5 sundhedsfællesskaber. Sygehuse, kommuner og almen praksis skal forpligtes til at tage et fælles ansvar for patienterne i området.

---

# Kort over de 21 sundhedsfællesskaber

■ Sundhedsfællesskaberne

..... Grænser mellem sundhedsforvaltninger

## Aktører i hvert sundhedsfællesskab

### Almen Praksis

Hvert sundhedsfællesskab består i gennemsnit af 160-170 praktiserende læger

### Kommune

Hvert sundhedsfællesskab består i gennemsnit af 4-5 kommuner

### Sygehuse

#### ● Akutsygehus

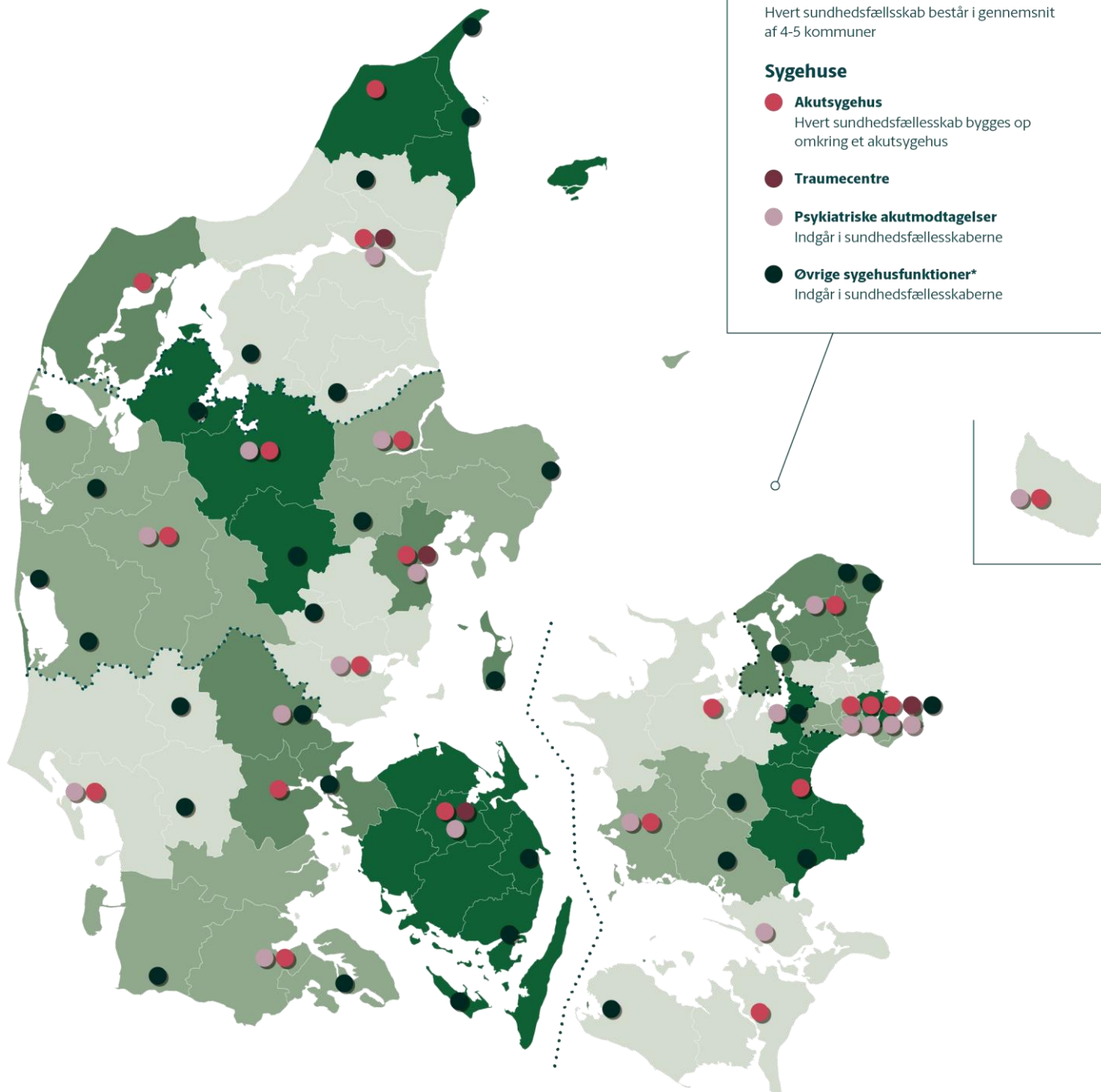
Hvert sundhedsfællesskab bygges op omkring et akutsygehus

#### ● Traumecentre

Indgår i sundhedsfællesskaberne

#### ● Øvrige sygehusfunktioner\*

Indgår i sundhedsfællesskaberne



## ● Akutsygehuse

Bispebjerg Hospital  
Nordsjællands Hospital, Hillerød  
Herlev Hospital  
Hvidovre Hospital  
Bornholms Hospital  
Holbæk Sygehus

Sjællands Universitetssygehus, Køge  
Nykøbing Falster Sygehus  
Slagelse Sygehus  
Sydvestjysk Sygehus, Esbjerg  
Sygehus Lillebælt, Kolding

Odense Universitetshospital  
Sygehus Sønderjylland, Aabenraa  
Aarhus Universitetshospital  
Regionshospitalet Herning, Hospitalsenheden Vest  
Hospitalsenhed Midt, Viborg

Regionshospitalet Horsens  
Regionshospitalet Randers  
Aalborg Universitetshospital  
Aalborg Universitetshospital, Thisted  
Regionshospital Nordjylland, Hjørring

\* Steder med én eller flere matrikler, hvor der bedrives offentlig somatisk og/eller psykiatrisk sygehusemæssig aktivitet pr. 1. januar 2018.

Med sundhedsreformen ændres der ikke på den fastlagte sygehusstruktur – hverken for de 21 akutsygehuse eller de øvrige sygehuse. Sundhedsfællesskaberne organiseres om de 21 akutsygehuses naturlige optageområder.

Sundhedsfællesskaberne skal sætte patienterne i fokus og sikre, at den enkelte borger møder et sammenhængende sundhedsvæsen fra forebyggelse til diagnose over behandling til genoptræning.

Samarbejdet skal være mere forpligtende og have særligt fokus på at opfylde målet om, at mere behandling skal foregå uden for sygehusene. Derfor skal sundhedsfællesskaberne holdes op på resultater om bl.a. sammenhæng på tværs og omstilling af behandling.

Aftaleparterne er enige om, at sundhedsfællesskaberne skal have et fagligt niveau bestående af en repræsentant for hver deltagende kommune (dog minimum to i alt), to repræsentanter fra almen praksis, fire repræsentanter fra sygehuse i området, minimum en fra akutsygehuseets direktion og et medlem fra direktionen i den regionale psykiatri.

Der etableres endvidere en politisk overbygning bestående af to repræsentanter fra hver kommune (henholdsvis borgmester og relevant udvalgsformand), to repræsentanter fra almen praksis, et medlem af sundhedsforvaltningens bestyrelse, den administrerende direktør for akutsygehuset og øvrige sygehuse og den administrerende direktør for psykiatrien. Den politiske overbygning kan beslutte en anden sammensætning af det faglige niveau, hvis det ønskes.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at sundhedsfællesskaberne skal være dynamiske enheder og fungere som drivkraft i udviklingen, så det sikres, at flere patienter får behandling i det nære sundhedsvæsen – og hvor det samtidig sikres, at der følger penge med, når fx kommunerne eller almen praksis skal løse nye opgaver. Pengene følger patienten. Det betyder, at kommunerne og almen praksis bliver kompenseret for, hvad det koster at løse de nye opgaver.

Sundhedsfællesskaberne træffer beslutninger i enighed. Alle parter skal leve op til de faglige krav, der stilles i kvalitetsplanen. Men hvis enkelte parter er imod en konkret løsning, som går videre end kravene fra kvalitetsplanen, kan de øvrige medlemmer vælge at gå videre, idet det ikke vil være muligt at tvinge en part med i en løsning. Det betyder fx, at tre ud af fire kommuner godt kan aftale en løsning ud over kvalitetsplanen med akutsygehuset og almen praksis, som den sidste kommune ikke er en del af. Beslutninger, der binder alle parter, skal således også være truffet i enighed mellem alle parter. For beslutninger, der har implikationer for kommuners og sundhedsforvaltningers drift, har den politiske overbygning indstillingsret til den endelige beslutning i kommunalbestyrelser og i sundhedsforvaltningens bestyrelse. I det tilfælde hvor sundhedsfællesskabet har fælles midler til udmøntning, kan der træffes beslutninger ved simpelt flertal blandt kommunerne.

Sundhedsfællesskabernes politiske overbygning får endvidere høringsret i forhold til større strukturelle beslutninger i sundhedsforvaltningerne. Sundhedsforvaltningerne forpligtes således til at høre alle sundhedsfællesskaber om større strukturelle beslutninger inden, der træffes endelig beslutning.

Hvert sundhedsfællesskab bygges op omkring ét af de nuværende 21 akutsygehuse og tager højde for, at borgerne tilknyttes det sundhedsfællesskab, hvor deres behandling primært foregår. Grænsedragningen skal så vidt muligt tage hensyn til lokale forhold. Grænsedragningen fastlægges med udgangspunkt i den inddeling, som er angivet i regeringens sundhedsudspil. Men aftaleparterne er åbne overfor at se på og tage dialogen om lokale forslag til den inddeling, der giver bedst mening.

Tre af de 21 akutsygehuse er i dag sygehuse med en særlig status, da de har et mindre befolkningsgrundlag. Det drejer sig om Thisted Hospital, Nykøbing Falster Sygehus og Bornholms Hospital. Der vil være en særlig dialog med sundhedsfællesskaberne omkring disse akutsygehuse.

Den endelige fastlæggelse af inddelingen de 21 sundhedsfællesskaber sker i foråret 2020.

Sundhedsfællesskaberne skal finansiere aftaler om ændret opgavedeling med sygehusemidler og kan herudover tildeles en økonomisk ramme til prioritering fra sundhedsforvaltning og kommuner. Sundhedsfællesskaberne vil samtidig blive tildelt midler til prioritering i forbindelse med økonomiaftaler/udviklingsplanen eller midler til indsatser for særlige patientgrupper fx patienter med psykiske lidelser og patienter med både en psykisk lidelse og et misbrug (dobbelbelastning).

I de tilfælde hvor et sundhedsfællesskab ikke i sit eget geografiske område har et psykiatrisk sygehus/akutmodtagelse, skal sundhedsfællesskabet inddrage det psykiatriske sygehus, som varetager den psykiatriske akutfunktion. Psykiatrien skal være repræsenteret i både det faglige og politiske ledelsesniveau. Det skal understøtte, at personer med psykiske lidelser, som ofte har kontakt med både behandlingspsykiatri, egen læge, sociale indsatser, jobcenter eller misbrugsbehandling mv. oplever et koordineret og sammenhængende forløb.

Sundhedsfællesskaberne overtager opgaver fra de nuværende sundhedskordinationsudvalg, praksisplanudvalg og samordningsudvalg, der dermed afskaffes.

Med Nærhedsfonden afsættes penge til kommuner og almen praksis (sundhedsforvaltninger) for bl.a. at understøtte, at der er tilstrækkeligt med sundhedspersonale samt de rette kompetencer til at leve op til de krav til opgaveløsning og til de kvalitetsstandarder, der vil indgå i en national kvalitetsplan.

#### *Fælles løsninger på tværs af sektorer*

For at sikre de bedste forudsætninger for samarbejdet i sundhedsfællesskaberne er regeringen og Dansk Folkeparti enige om at fjerne de lovgivningsmæssige barrierer for fælles løsninger, der er i dag. Ændringen vil sikre sundhedsfællesskaberne mulighed for fælles finansiering og fælles opgavevaretagelse af sundhedstilbud, hvor det giver mening. Således gives sundhedsforvaltningerne og kommunerne hjemmel til efter aftale mellem parterne at overdrage myndighedsansvaret for en opgave i sundhedslovgivningen til hinanden.

For at undgå, at borgeren bliver katebald, vil fx håndtering af behandlingsredskaber og hjælpemidler være en naturlig del af det, som sundhedsfællesskaberne skal samarbejde om at finde fælles løsninger på i forbindelse med, at de lovgivningsmæssige barrierer herfor fjernes.

I sundhedsfællesskaberne er det også naturligt at afklare, hvorvidt der med fordel kan etableres fælles hjælpemiddelcentre.

Sundhedsfællesskaberne skal være den bro mellem kommune og behandlingspsykiatri, der har manglet. Herudover skal der være fokus på, at mennesker med dobbeltbelastning oplever en helhedsorienteret indsats

#### *Patient- og pårørenderåd*

Patienter og pårørende kan bidrage med indsigt og perspektiver i forhold til at skabe en mere sammenhængende indsats i det nære sundhedsvæsen og i forhold til sundhedsfællesskabernes udvikling generelt. Derfor er parterne enige om, at der inden for hvert af de 21 sundhedsfællesskabers geografiske område skal vælges et patient- og pårørenderåd, som skal rådgive i forhold til den videre udvikling af sundhedsfællesskaberne. Patient- og pårørenderådet vil få høringsret i forhold til udvalgte større beslutninger i sundhedsfællesskaberne og får samtidig mulighed for proaktivt at tage emner op til drøftelse. Blandt rådets medlemmer vælges ét medlem, som sidder med i den politiske overbygning i sundhedsfællesskabet. Medlemmerne af rådet gives ikke vederlag for deltagelse.

Medlemmer af patient- og pårørenderådet vælges som enkeltpersoner ved direkte valg. Alle patienter og borgere, som har en interesse i det fælles sundhedsvæsen, vil få mulighed for at stille op og bidrage til arbejdet i sundhedsfællesskaberne uden at skulle have tilknytning til politiske partier, foreninger eller lignende.

Antallet af medlemmer i rådet kan differentieres i lyset af antallet af kommuner i sundhedsfællesskabet. Der skal vælges repræsentanter fra alle kommunerne dog således, at der er min. 14 og maks. 30 repræsentanter i alt (for sundhedsfællesskabet på Bornholm dog minimum 7 repræsentanter).

Kommunalbestyrelserne inden for et sundhedsfællesskab får kompetence til at beslutte, hvordan valget til patient- og pårørenderådet tilrettelægges og gennemføres. Der skal afholdes valg til rådet hvert andet år forskudt af den kommunale valgperiode. Første valg til rådet afholdes i 2. halvår 2020 med henblik på, at rådet tiltræder 1. januar 2021.

Patientforeninger mv. vil desuden kunne blive inddraget i arbejdet og bidrage med deres erfaring og viden.

Rådet sekretariatsbetjenes af sundhedsforvaltningerne.

#### **Kvalitetsplan og bedre kompetencer i det nære sundhedsvæsen**

En ny national kvalitetsplan skal understøtte en udvikling af det eksisterende kvalitetsniveau i kommuner og almen praksis samt løbende afklare, hvordan opgaver fremover vil kunne flyttes ud af sygehusene og varetages mere hensigtsmæssigt i borgernes nærmiljø. Kvalitetsplanen udarbejdes af Sundhedsstyrelsen, og KL og repræsentanter fra kommunerne vil få en central rolle i arbejdet og vil løbende blive inddraget, ligesom faglige selskaber og patientorganisationer vil blive inddraget tæt.

### *Kvalitetsløft af eksisterende opgaver i det nære sundhedsvæsen*

Aftaleparterne er enige om at indføre nye faglige kvalitetsstandarder på områder, hvor kommunerne i dag enten varetager opgaven eller dele af opgaven med henblik på at styrke og ensarte kvaliteten i opgaveløsningen. Standarderne udvikles gradvist og vil starte med følgende områder:

- Kommunernes rammesættende og borgerrettede forebyggelsestilbud.
- Generelle forebyggelses- og rehabiliteringstilbud til borgere i risiko for udvikling af kronisk sygdom, fx KOL og diabetes.
- Diagnosespecifikke rehabiliteringstilbud, fx til borgere med kræft eller erhvervet hjerneskade.
- Sundhedsfaglige indsatser i kommunale socialpsykiatriske tilbud.

For hvert område bliver der udviklet en faglig standard, som stiller krav til en specifik opgavevaretagelse, herunder kompetencer, befolkningsgrundlag, organisering mv., når opgaven varetages i det nære sundhedsvæsen. Standarderne kan også omfatte krav til rådgivning og sparring fra almen praksis og sygehuse.

Med sundhedsreformen igangsættes et kvalitetsløft af indsatsen i det nære sundhedsvæsen. Sundhedsstyrelsen skal i den forbindelse som noget af det første også udarbejde faglige standarder for den sundhedsfaglige indsats i kommunernes socialpsykiatriske tilbud, og derefter de nye anbefalinger til en ændret opgavevaretagelse for bl.a. angst og depression. Den ændrede opgavevaretagelse skal ikke lede til øget brugerbetaling.

Kommunerne vil blive kompenseret for kompetenceopbygning mv. gennem Nærhedsfonden. Nye krav til kommunernes opgaveudførelse vil på sædvanlig vis blive kompenseret efter DUT-princippet. Hvis der fra centralt hold stilles bindende krav til opgaveløsningen, vil kommunerne således blive kompenseret helt efter sædvanlig praksis.

Det vil imidlertid være væsentligt at få en nærmere afdækning af de konkrete konsekvenser, så eventuelle skævheder kan håndteres. Der vil derfor som led i reformens implementering blive gennemført en afdækning af de byrdefordelingsmæssige konsekvenser efter udligning som følge af sundhedsreformsaftalen i regi af Økonomi- og Indenrigsministeriets finansieringsudvalg med henblik på de nødvendige justeringer af udligningssystemet. Finansieringsudvalget forventes at færdiggøre afdækningen i efteråret 2019.

### *En ændret opgavevaretagelse – nye opgaver til kommuner og almen praksis*

Derudover bliver der i kvalitetsplanen peget på områder og indsatser, hvor det fagligt giver mening, at behandlingen ikke længere udføres på sygehusene, men finder sted tættere på patienternes eget hjem. Det vil være op til sundhedsfællesskaberne og de involverede parter at beslutte, på hvilke områder og i hvilken hastighed, der arbejdes videre med omstillingen.

Når patienterne behandles i det nære sundhedsvæsen, er der behov for en styrket indsats. Det grundlæggende princip er her, at pengene følger med patienten, og kommunerne og almen praksis bliver således kompenseret for, hvad det koster at løse opgaven.

Sundhedsstyrelsen har peget på KOL, diabetes, hjertekarsygdom, muskel-skeletsygdom samt angsttilstande og depression, som områder, der i dag varetages i sygehusregi, hvor dele heraf mere hensigtsmæssigt kan foregå i det nære sundhedsvæsen.

Ved omlægningen af behandling fra sygehusene skal der ikke ske en øget brugerbetaling. Sundhedsreformen medfører således ikke mere brugerbetaling.

#### *Sygehuse skal bidrage med rådgivning og støtte*

Sygehusene skal forpligtes til at yde rådgivning over for almen praksis og kommuner i forhold til forebyggelse, behandling og rehabilitering af den enkelte patient, og sundhedsfællesskaberne skal understøtte, at sygehusene vender sig mere mod resten af sundhedsvæsenet.

### Nye moderne sundhedshuse

Aftaleparterne er enige om, at flere nye, moderne sundhedshuse skal bidrage til at forbedre behandlingen gennem et nært og fleksibelt sundhedstilbud af høj kvalitet i hele landet.

Sundhedshusene skal danne de fysiske rammer for bedre tværfagligt samarbejde og dermed rumme funktioner og udstyr, der understøtter realiseringen af den nationale kvalitetsplan. Derudover skal moderne fysiske rammer og stærke faglige miljøer være med til at tiltrække praktiserende læger og andet sundhedspersonale over hele landet og dermed sikre en bedre lægedækning både hos almen praksis og i psykiatrien.

Sundhedshusene kan fx bestå af alment praktiserende læger og andre speciallæger, fysioterapeuter, ergoterapeuter, bioanalytikere, kiropraktorer, psykologer, jordemødre, sundhedsplejersker, diætister, radiografer, lægesekretærer, den kommunale hjemmesygepleje mv. Det vil betyde, at patienterne fremover kan gå samme sted hen og møde forskellige fagligheder og modtage forskellige sundhedstilbud i deres nærmiljø. Sundhedshuse kan også indeholde psykiatriske funktioner, herunder fungere som deciderede psykiatrhuse i større eller mindre omfang.

Sundhedshuse kan omfatte flere forskellige ejerforhold og fysiske udformninger, der også afspejler den gældende struktur og de gældende udfordringer lokalt, varierende fra lokaler til at huse en flerlægepraksis til fuldt udstyrede sundheds- og akuthuse med læger, udgående sygehusfunktioner og kommunale funktioner samlet under et tag.

Investeringerne i nye sundhedshuse støttes gennem Nærhedsfonden. I udmøntningen inddrages ekstern faglig ekspertise og en forudgående dialog med de enkelte sundhedsfællesskaber. Sundhedsfællesskaberne skal sikre sammenhængen for patienterne inden for optageområdet og skal udarbejde en plan for at styrke den nære indsats. Sundhedsfællesskaberne skal derfor inddrages i prioriteringen af midlerne til de nye sundhedshuse, så etableringen af sundhedshusene sker i overensstemmelse med de lokale planer for den nære sundhedsindsats og dermed bidrager til en samlet infrastruktur for de lokale tilbud.

De ansøgningsberettigede parter vil være kommuner og sundhedsforvaltninger i samarbejde med andre relevante aktører, herunder almen praksis. Midlerne kan anvendes til etablering eller renovering af offentligt ejede sundhedshuse, hvor myndighederne udlejer lokaler til praktiserende sundhedspersoner eller sundhedstilbud. Der kan desuden ydes støtte til indkøb af udstyr, der stilles til rådighed for fx de alment praktiserende læger.

---

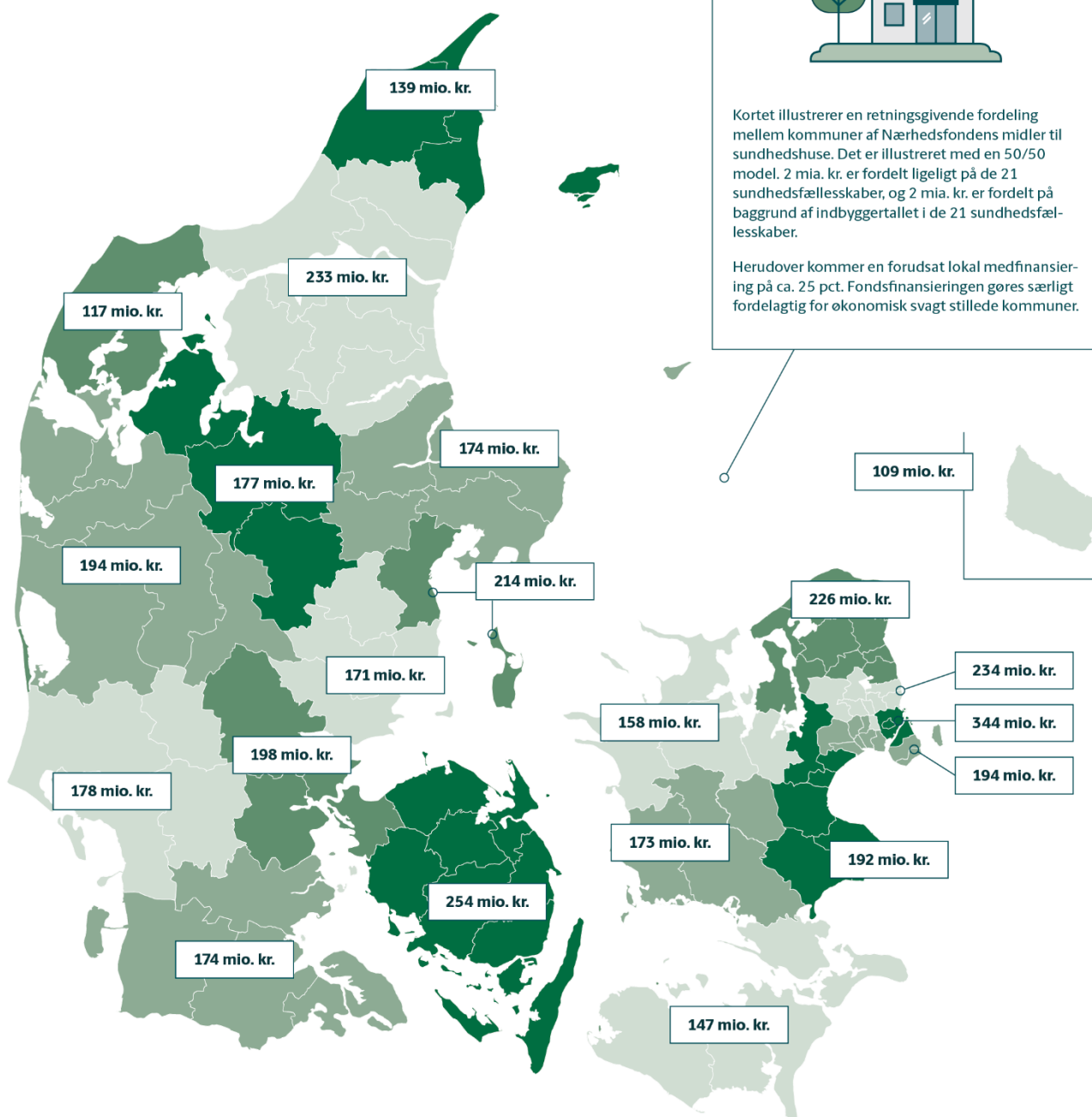


Samlet set investeres der med reformen ca. 5,3 mia. kr., hvoraf 4 mia. kr. kommer fra Nærhedsfonden, mens de resterende 25 pct. (ca. 1,3 mia. kr.) kommer fra medfinansiering fra kommunerne. Det muliggør byggeri af fx 35 store, komplette sundhedshuse med flerlægepraksis, kommunale funktioner og udgående sygehusfunktioner, fx psykiatri og samtidig 120 moderne flerlægepraksis. Den lokale medfinansiering skal sikre ejerskab til projekterne, men er holdt på et lavt niveau for at undgå, at medfinansieringen bremser konkrete projekter.

I forhold til fordelingen af den samlede ramme på 4 mia. kr. (eksklusiv medfinansiering) er der foretaget en retningsgivende fordeling, hvor halvdelen af rammen fordeles ligeligt ud, (fordelt i forhold til de 21 sundhedsfællesskaber) og resten fordeles efter indbyggertal i sundhedsfællesskaberne. Fordelingen kan ses på kortet i nedenfor.

# Nye moderne sundhedshuse – fordeling af 4 mia. kr. til det nære sundhedsvæsen

■ ■ ■ ■ ■ Sundhedsfællesskaberne



Aftaleparterne er enige om, at økonomisk svagt stillede kommuner skal prioriteres gennem reduceret krav til egenfinansiering og eventuelt låneadgang. Derudover øremærkes op til 150 mio. kr. til Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune på grund af hovedstadsområdets særlige udfordring med for mange sololæger.

### En ny Nærhedsfond giver et løft på 8,5 mia. kr. 2020-2025

Nærhedsfonden er ny ekstra finansiering, der skal fungere som løftestang for den udvikling af kapacitet og kompetencer i det nære sundhedsvæsen i kommuner og almen praksis, som er et centralt mål med sundhedsreformen.

Det sker bl.a. gennem store investeringer i sundhedshuse og gennem et løft af kompetencer og kvalitet i den kommunale indsats i samspil med kvalitetsplanen.

Nærhedsfonden udgør samlet 8,5 mia. kr. 2020-2025. Fondens midler udgør et målrettet ekstraordinært tilskud til at få løftet udviklingen af det nære sundhedsvæsen, der kommer oven i den løbende prioritering til sundhedsområdet de kommende år gennem økonomiaftaler og finanslovaftaler.

Fondens 8,5 mia. kr. fordeles med 4 mia. kr. til anlæg og 4,5 mia. kr. til drift. Driftsmidlerne er varige og videreføres efter 2025.

Nærhedsfondens midler prioriteres til følgende indsatsområder:

- Nye sundhedshuse, med henblik på etableringen af en ny infrastruktur for de nære sundhedstilbud, herunder mulighed for prioritering af psykiatrien i forbindelse med udmøntningen af midler.
- Kapacitets- og kompetenceløft i det nære sundhedsvæsen i kommuner og almen praksis til bl.a. mere sundhedspersonale og til at understøtte, at kommunerne og praksispersonale har de rette kompetencer til at leve op til de krav til opgaveløsning og kvalitetsstandarder, der følger af kvalitetsplanen.
- Styrket rådgivning fra sygehuse til almen praksis og kommuner, der understøtter en ændring af regionernes rådgivningsforpligtelse i sundhedsloven, så sygehusene understøtter det øvrige sundhedsvæsen med hurtig og fleksibel adgang til rådgivning.
- Øget tryghed og sammenhæng i akutberedskabet gennem dels flere akutbredskaber i områder af landet med særlige behov, dels etableringen af en national model for akutområdet, der sikrer en ensartet og enstregen sundhedsindsats på det akutte område.
- Flere uddannelsesstillinger i almen medicin i lyset af efterspørgsel efter alment praktiserende læger samt udfordringer med læger, der forventes at være på vej på pension.
- Et udvidet Medicinråd: Medicin og Behandlingsråd.
- Fri adgang til fysioterapeut og dermed aflastning af læger: En ophævelse af kravet om henvisning fra egen læge for adgang til tilskudsberettiget fysioterapibehandling fra 2021.
- Styrkelse af kapacitet og kvalitet for de mest syge psykiatriske patienter med en opgradering af sengepladser i voksenpsykiatrien til intensive sengepladser.

- Fremrykket udbygning af behandlingskapacitet i psykiatrisk speciallægepraksis for børn og unge med henblik på at få flere speciallæger i områder, der i dag ikke har et stort antal praktiserende speciallæger i børne- og ungdomspsykiatri.
- En særlig indsats for sårbare unge mellem 17 og 20 år for at sikre sammenhængende overgange mellem børne- og ungepsykiatrien og voksenpsykiatrien.
- En ny specialiseringsvej for social- og sundhedsassistenter inden for palliation.
- Undersøgelse og forsøg vedrørende mænd på social- og sundhedsuddannelserne.

## Den fremtidige organisering af sundhedsvæsenet

### Regeringen og Folketinget fastsætter retningen med en udviklingsplan

Der er behov for at sikre et stærkt fælles nationalt forankret sundhedsvæsen. Regeringen og Dansk Folkeparti er derfor enige om at give regeringen og Folketinget styrkede kompetencer til at fastsætte retningen for sundhedsvæsenets udvikling.

Sundhedsministeren fastsætter fremover en årlig udviklingsplan for Sundhedsvæsen Danmark og de fem sundhedsforvaltninger. Udviklingsplanen beskriver den overordnede retning og prioriteringer på sundhedsområdet. Sundhedsvæsen Danmark og sundhedsforvaltningerne forpligtes til at følge indholdet i udviklingsplanen. Sundhedsministeren gives endvidere beføjelser til at fastsætte fælles retningslinjer og krav på akutområdet og på it- og dataområdet.

Den samlede økonomiske ramme vil blive fastlagt efter dialog mellem regeringen og Sundhedsvæsen Danmark. Rammen indgår som en del af regeringens finanslovsforslag og forudsætter dermed Folketingets tilslutning som en del af en finanslovaftale.

Sundhedsstyrelsen vil få kompetence til at fastlægge en kvalitetsplan for det nære sundhedsvæsen. Kvalitetsplanen vil danne udgangspunkt for, at de nære sundhedsopgaver løses på et mere ensartet niveau og med høj kvalitet. Nærhedsfonden vil prioritere midler til kapacitets- og kompetenceløft i det nære sundhedsvæsen i kommuner og almen praksis til bl.a. mere sundhedspersonale og til at understøtte, at kommunerne og praksispersonale har de rette kompetencer til at leve op til de krav til opgaveløsning og kvalitetsstandarder, der følger af kvalitetsplanen.

### Sundhedsvæsen Danmark sikrer fremdrift og sammenhængende løsninger i hele landet

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at sikre en markant højere grad af koordination og understøtte den nationale retning for sundhedsvæsenet. Med det sigte oprettes en ny myndighed, Sundhedsvæsen Danmark, som skal sikre fremdrift i de fem sundhedsforvaltninger og udbrede de gode løsninger til hele landet.

Sundhedsvæsen Danmark vil få en bestyrelse udpeget af regeringen. Formændene for de fem sundhedsforvaltninger er fødte medlemmer i bestyrelsen. Bestyrelsen vil herudover bestå af en formand, ét medlem udpeget efter forslag fra patientforeningerne samt fire øvrige medlemmer, fx med sundhedsfaglige kompetencer, drifts- og ledelsesmæssige kompetencer samt juridiske kompetencer.

Bestyrelsesmedlemmer (udover formændene for sundhedsforvaltningerne) udpeges for en periode på fire år, hvor halvdelen af medlemmerne udskiftes hvert andet år. Bestyrelsen ned sættes allerede med virkning fra 1. april 2020 for at forberede overgangen til en ny struktur.

Sekretariatet for Sundhedsvæsen Danmark etableres i Aarhus.

Sundhedsvæsen Danmark vil få til opgave at:

- Følge op på patientrettighederne, så alle patienter har sikkerhed for, at rettighederne efterleves ens og korrekt i hele landet.
- Implementere de nationale retningslinjer på akutområdet.
- Sikre efterlevelsen i sundhedsforvaltningerne af de nationale retningslinjer for sammenhængende sundheds-it og bedre brug af data til kvalitetsudvikling og forskning.
- Godkende større it- og digitaliseringsprojekter i sundhedsforvaltningerne.
- Fastsætte bindende standarder på indkøbsområdet, herunder beslutte fælles indkøb på tværs af sundhedsforvaltningerne, hvor det er fordelagtigt.
- Understøtte det forpligtende nationale samarbejde om højt specialiseret behandling.

På disse områder vil Sundhedsvæsen Danmark have en afgørende indflydelse på sundhedsforvaltningernes opgavevaretagelse.

Bestyrelsen for Sundhedsvæsen Danmark vil få et stærkt afsæt for at skabe større koordination på sundhedsområdet. Det gælder også på områder, der ikke er omfattet af den formelle koordinationskompetence. Denne rolle understøttes bl.a. af, at alle bestyrelsesformænd for sundhedsforvaltningerne indgår i bestyrelsen for Sundhedsvæsen Danmark.

Sundhedsvæsen Danmark vil repræsentere sundhedsvæsenet i drøftelser med regeringen om den videre udvikling af sundhedsvæsenet og om de økonomiske rammer herfor.

Sundhedsvæsen Danmark vil endvidere få til opgave at videreføre nogle af de opgaver, som regionerne hidtil i fællesskab har løst. Overenskomst- og forhandlingsområdet, Medicinrådet og Amgros vil således med uændret geografisk placering blive videreført og høre under Sundhedsvæsen Danmark.

På overenskomstområdet videreføres et særligt nævn med tilhørende sekretariat, der skal varetage arbejdsgiverrollen i forbindelse med indgåelse af overenskomster mv. Dermed opretholdes et system med særskilte overenskomster for ansatte i sundhedsvæsenet. Med henblik på at sikre størst mulig kontinuitet forudsættes det, at det nuværende overenskomst- og forhandlingspersonale i Danske Regioner kan virksomhedsoverdrages og udgøre det fremtidige sekretariat, jf. også kapitel om overgangen til ny struktur.

Amgros, som hidtil har varetaget fælles indkøb af sygehusmedicin, vil ud over de nuværende opgaver få udvidet arbejdsområdet til også at omfatte koordination af indkøb af medicinsk udstyr. Indkøbet af medicinsk udstyr skal medvirke til at øge kvaliteten og effektiviteten af patientbehandlingen. Her er det væsentligt, at der, med inddragelse af relevante fagpersoner, indgår overvejelser om udnyttelse af relevant sundhedsinnovation, og at udstyret bidrager til, at patienterne får den bedste og mest omkostningseffektive behandling, så indkøbet og driften af udstyret samlet set bidrager til den mest effektive drift af sundhedssektoren.

#### *Et udvidet Medicinråd: Medicin- og Behandlingsråd*

Sundhedsområdet er præget af en betydelig nyudvikling af nye og i mange tilfælde dyre behandlingsmetoder og medicinsk udstyr. For at understøtte den løbende prioritering, så sundhedsvæsenet også fremadrettet kan sikre behandling af høj kvalitet for alle patienter, udvides Medicinrådet til også at kunne vurdere nye, dyre medicinske teknologier og behandlingsformer.

Medicin- og Behandlingsrådet får til opgave at anbefale nye medicinske teknologier og behandlingsformer og fravalg af samme i sundhedsvæsenet på baggrund af en vurdering af effekten set i forhold til omkostningerne. Rådet kan udstede anbefalinger om udrulning af den mest rationelle behandlingsform. Der lægges op til, at der foretages 5-8 analyser årligt med opstart i 2020.

Udvidelsen ligger i forlængelse af overvejelserne bag Medicinrådet, hvor partierne samlet tilkendegav, at man på sigt kunne rette fokus mod teknologi og behandlinger generelt.

Der foreligger begrænset erfaring med sådanne vurderinger, og Medicinrådet udarbejder derfor i samarbejde med Sundhedsstyrelsen og Lægemiddelstyrelsen og øvrige relevante aktører i 2019 en analyse om metode og tilgang i vurderingen af nye, dyre teknologier og behandlinger.

#### **Nye sundhedsforvaltninger erstatter regionerne**

Driften af sundhedsvæsenet vil fremover komme til at ske inden for rammerne af stærkere nationale retningslinjer. Sundhedsvæsenet skal i højere grad fungere som et samlet sundhedsvæsen med samme høje standard overalt i landet. Til varetagelse af driften oprettes fem nye sundhedsforvaltninger, der overtager regionernes opgaver på sundhedsområdet under den stærkere nationale styring. Regionernes øvrige opgaver udskilles, jf. afsnit om de øvrige opgaver ud over sundhed.

Hver sundhedsforvaltning ledes af en bestyrelse på otte medlemmer, der udpeges af regeringen. I bestyrelsen vil indgå medlemmer med erfaring med sundhedssektoren og væsentlige ledelseserfaring, herunder skal minimum én person i hver bestyrelse have stærke sundhedsfaglige kompetencer fx forsknings- eller lægefaglige. Der vil være tale om:

- En formand
- Tre medlemmer udpeget efter indstilling fra kommunerne i området
- Ét medlem udpeget efter forslag fra patientforeningerne
- Tre øvrige medlemmer med kompetencer inden for fx it, anlæg, jura og driftsledelse ud over sundhedsfaglige kompetencer

Formanden for den enkelte sundhedsforvaltning vil samtidig være født medlem af den nationale bestyrelse for Sundhedsvæsen Danmark.

Alle medlemmer af bestyrelsen skal være bosiddende i sundhedsforvaltningens område. De tre medlemmer som udpeges efter indstilling fra kommunerne skal være bosiddende i forskellige sundhedsfællesskabsområder med henblik på at sikre en geografisk spredning i repræsentationen.

Bestyrelsen nedsættes allerede med virkning fra 1. april 2020 for at forberede overgangen til ny struktur. Bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode på fire år. Den første udpegningsperiode for de kommunale repræsentanter og medlemmet udpeget af patientforeningerne vil dog blive to-årig fra 1. april 2020 og frem til udgangen af marts 2022 med henblik på at udpegningsperioden af disse repræsentanter fremover kan ske umiddelbart efter kommunevalg. De øvrige medlemmer tiltræder første periode fra 1. april 2020 til udgangen af marts 2024.

Aftaleparterne ønsker, at de nuværende fem regionsrådsformænd påtager sig opgaven som formænd for sundhedsforvaltningerne i den første udpegningsperiode.

Den uændrede geografiske afgrænsning af sundhedsforvaltningerne giver kontinuitet i forhold til administrationen af sundhedsvæsenet, herunder styringen af de store sygehusbyggerier. Den betyder også, at der for personalet på sundhedsområdet vil blive skabt trygge rammer for at gå på arbejde på samme sted, som man plejer.

De administrative hovedsæder for de fem sundhedsforvaltninger forbliver uændret i Aalborg, Viborg, Vejle, Sorø og Hillerød. Størstedelen af det administrative personale på regionsgårdene, herunder den administrative ledelse, vil efter virksomhedsoverdragelseslovens principper overgå til de nye sundhedsforvaltninger.

Den årligt fastsatte økonomiske ramme på sundhedsområdet i udviklingsplanen fordeles mellem sundhedsforvaltningerne efter samme fordelingsnøgler som hidtil. Dermed vil der også være skabt stabile økonomiske forhold i forbindelse med overgangen til ny organisering.

Parterne forventer, at sundhedsforvaltningerne vil tage bestik af de investeringsplaner, som indgår i de regionale budgetaftaler for 2019. Budgetoverslagsårene i regionernes politisk vedtagne investeringsplaner vil således være udgangspunktet for sundhedsforvaltningernes investeringsplaner. Det samme gælder eksempelvis for de regionale prioriteringer og investeringsbeslutninger i tilknytning til de 16 kvalitetsfondsstøttede byggerier rundt om i landet.

Parterne forventer, at sundhedsforvaltningerne vil tage bestik af de investeringsplaner, som indgår i de regionale budgetaftaler for 2019. Beslutninger truffet før aftalen om en sundhedsreform, som er afspejlet i budgetoverslagsårene i regionernes politisk vedtagne investeringsplaner, vil således være udgangspunktet for sundhedsforvaltningernes investeringsplaner. Det samme gælder for allerede besluttede regionale prioriteringer og investeringsbeslutninger i tilknytning til de 16 kvalitetsfondsstøttede byggerier rundt om i landet, hvor det er væsentligt, at de planlagte kvalitetsfondsprojekter færdiggøres. Beslutninger om øvrige regionale projekter i tilknytning til kvalitetsfondsprojekterne forudsættes ligeledes opretholdt. Det gælder fx etablering af stråleterapi på Regionshospitalet i Gødstrup efter afslutning af kvalitetsfondsprojektet. Tilsvarende har Region Hovedstaden planlagt kvalitetsfondsbyggeriet i Hillerød sådan, at der vil kunne etableres et produktionskøkken i tilknytning til hospitalet. Det ændrer sundhedsreformen ikke på.



### *Life science*

Forskning og udvikling af nye behandlingsmetoder er en kerneopgave i det danske sundhedsvæsen. Og det er centralt for regeringens vision om, at Danmark skal være en førende life science nation i Europa. Det offentlige sundhedsvæsens tradition for at udvikle innovative behandlinger, også i samarbejde med private aktører, bl.a. om kliniske forsøg, er vigtig for at kunne tilbyde behandling af høj kvalitet.

Med den nye organisering fastholdes det stærke fokus på udviklingen i life science branchen. Som i dag vil der være et vedvarende fokus på at styrke innovation og forskning, herunder også klinisk forskning. Kliniske forsøg er helt afgørende for udviklingen af nye lægemidler og medicinsk udstyr og er til gavn for forskningsmiljøerne, patienter og læger, der får hurtigere adgang til og erfaring med nye lægemidler og medicinsk udstyr.

## De øvrige opgaver udover sundhed

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at regionernes øvrige opgaver udover sundhed skal flyttes til den myndighed, hvor de ligger mest naturligt i forlængelse af andre eksisterende opgaver. Der er desuden enighed om, at enkelte opgaver også vil falde bort, da de ikke længere er relevante i den nye struktur. Det skal være med til at sikre en mere enkel, effektiv og sammenhængende opgaveløsning i den offentlige sektor. Hvor pengene bruges der, hvor de giver mest værdi for borgeren.

### De specialiserede sociale tilbud og specialundervisning

Regionerne driver i dag lidt over 60 tilbud på det specialiserede socialområde og specialundervisningsområdet. Nogle af disse tilbud retter sig mod meget små målgrupper og/eller med meget komplekse behov. Det er afgørende for aftaleparterne, at den mest specialiserede viden på det sociale område og på specialundervisningsområdet sikres og videreudvikles, så der også fremover er de rette tilbud og specialiseret viden til målgrupperne. Derfor vil placeringen af de regionalt drevne socialtilbud og specialundervisningstilbud i den nye struktur ske på en sådan måde, at der tages hensyn til tilbuddenes særlige karakter, herunder bl.a. under hensyn til den sundhedsfaglige indsats i eksempelvis Synscenter Refsnæs.

I dag eksisterer den nationale koordinationsstruktur (NATKO), der blev oprettet efter evalueringen af kommunalreformen, med det formål at sikre, at vi i Danmark har et tilstrækkelig udbud af højt specialiserede tilbud og indsatser til målgrupper med sjældne eller særligt komplekse behov. NATKO indebærer i praksis, at Socialstyrelsen skal sikre, at kommunerne har adgang til tilbud til personer med behov for særlig ekspertise.

Der er derfor enighed om at igangsætte en undersøgelse med henblik på at identificere de regionale tilbud, som indeholder mest specialiseret viden og dermed leverer de mest specialiserede indsatser. Undersøgelsen skal være afsluttet i august 2019. Børne- og socialministeren og undervisningsministeren kan i forbindelse med en høring over de identificerede tilbud fastsætte deres fremtidige placering i den nye decentrale struktur. Parterne er desuden enige om at styrke den nationale koordinationsstruktur med henblik på - via en observationsliste over de identificerede mest specialiserede regionale tilbud - at følge udviklingen i specialiseringen og sikre, at behovet for en specialiseret indsats og viden fortsat imødekommes. Sigtet er at sikre, at borgere med sjældne og eller særligt komplekse behov har adgang til tilbud af høj kvalitet.

### Lokal og regional kollektiv trafik

Parterne er enige om at sikre en stærk, lokal forankring af den kollektive bus-, privatbane-, og letbanetrafik. Derfor skal kommunerne overtage den fulde styring af de regionale trafiksselskaber, som videreføres med den nuværende geografiske dækning. Dette vil endvidere sikre en mere klar og enkel ansvarsfordeling.

De fælleskommunale trafiksselskaber får til opgave samlet set at sørge for en passende lokal og regional kollektiv trafikforsyning. Kommunerne vil fortsat være forpligtede til at deltage i det trafiksselskab, som de i dag deltager i. Som udgangspunkt fastholdes den struktur, der er i dag med fire trafiksselskaber vest for Storebælt og med ét trafiksselskab øst for Storebælt og

---

derudover med Bornholm som et selvstændigt trafikselskab. De fire selvstændige ø-kommuner vil fortsat kunne varetage den kollektive trafik selvstændigt uden om et trafikselskab.

Parterne er desuden enige om, at alle medlemmer til trafikselskabets bestyrelse udpeges af og blandt kommunalbestyrelsesmedlemmer, og at reglerne for valg til trafikselskabernes bestyrelse ændres, således at henholdsvis København, Aarhus, Aalborg og Odense kommuner får to faste pladser i deres respektive trafikselskabers bestyrelse. De øvrige pladser i bestyrelsen besættes ved forholdstalsvalg (d'Hondts metode), hvor repræsentantskabsmedlemmerne har stemmer svarende til kommunens indbyggertal med mulighed for valgforbund. Som udgangspunkt vil der som i dag være syv kommunalt udpegede bestyrelsesmedlemmer.

Kommunerne vil fortsat have mulighed for at komme med konkrete ønsker til den lokale busbetjening, og det er i sidste ende den enkelte kommune, der godkender trafikselskabets forslag til trafikplan for kommunen. Kommunerne vil ligeledes have mulighed for at komme med forslag og bemærkninger til den regionale bustrafik, idet den endelige beslutningskompetence herfor dog ligger hos det fælleskommunale trafikselskabs bestyrelse. Aftaleparterne er enige om at undersøge mulighederne for at øge kommunernes frihedsgrader og fleksibiliteten for kommunerne i forbindelse med bestilling og indkøb af kommunal bustrafik. Undersøgelsen foretages med inddragelse af relevante parter inden udgangen af 2019.

Trafikselskaberne fastlægger fremover omfanget af den regionale kollektive trafik, mens kommunerne som hidtil bestiller og betaler for lokal kollektiv trafik. Finansieringen af den regionale kollektive trafik sker via passagerindtægter, via direkte statslige tilskud til privatbanetrafik, jf. nedenfor, og via bidrag fra kommunerne. Trafikselskabernes bestyrelse får således kompetencen til at opkræve finansiering af den regionale trafik hos kommunerne efter indbyggertal. Niveaue for denne regionale trafik og dermed finansieringsomfanget besluttet af trafikselskabets bestyrelse, jf. dog nedenfor vedrørende letbaner.

Parterne er enige om, at regionernes fulde tilskud til regional trafik videreføres efter regionernes nedlæggelse. Det vil ske ved, at et beløb heraf svarende til regionernes nuværende forbrug på privatbanetrafik fordeles fra staten direkte til trafikselskaberne efter antal kilometer privatbanespor med trafik, mens det resterende tilskud fordeles til kommunerne, så kommunerne kompenseres for deres fremtidige bidrag til trafikselskabet for regional trafik, med en fremadrettet regulering efter sædvanlige DUT-principper.

#### *Særligt vedrørende privatbaner og letbaner*

Trafikselskaberne ejer i dag store andele af landets privatbaneselskaber. Dette ejerskab opretholdes uændret. Desuden opretholdes trafikselskabernes nuværende låneadgang til at finansiere anlægs- og materielinvesteringer i privatbanerne.

Det statslige tilskud til privatbanetrafik er betinget af, at der opretholdes trafik på privatbanerne på samme måde som det tilskud regionerne i dag modtager til privatbaner er betinget af opretholdelse af trafik. Trafikselskaberne vil i øvrigt fremover modtage det tilskud vedrørende privatbaners tjenestemandspensioner, som staten yder frem til 2030.

Placering af regionernes ejerskab og øvrige forpligtelser i forhold til Aarhus Letbane og Hovedstadens Letbane skal aftales nærmere med de lokale parter. Aftaleparternes udgangspunkt er, at Region Midtjyllands ejerskab for så vidt angår Aarhus Letbane (50 pct.) overgår

til Aarhus Kommune, som i dag ejer den anden halvdel af letbaneselskabet. Det er endvidere parternes udgangspunkt, at Region Hovedstadens ejerskab af Hovedstadens Letbane (43 pct.) overgår til de 11 nuværende ejer-kommuner. Fremover vil letbanerne således fuldt ud være kommunalt ejede.

Regionernes økonomiske forpligtelser over for letbaneselskaberne overgår til kommunerne i de relevante regioners område. Således vil Movia og Midtrafik være forpligtet til at opkræve betaling fra kommunerne i henholdsvis Region Hovedstaden (ekskl. Bornholm) og Region Midtjylland (ekskl. Samsø) svarende til de forudsatte betalinger fra regionerne. Med denne finansieringsmodel for de regionale anlægs- og driftsforpligtelser vil de geografiske områder, der dækker regionens finansieringsandel være sammenfaldende med de geografiske områder, der har truffet beslutningen om denne finansiering. For så vidt angår Odense Letbane vil Fynbus være forpligtet til at opkræve betaling for regionens finansieringsandel hos kommunerne på Fyn.

#### *Lokal togtrafik på udvalgte strækninger*

I dag har regionerne ansvaret for indkøb af statslig finansieret lokal togtrafik på udvalgte strækninger. Parterne er enige om, at regionernes trafikkeransvar for lokal togtrafik på udvalgte strækninger fremover varetages af trafikelskaberne.

#### *Særligt for hovedstadsområdet*

Parterne er enige om, at der i hovedstadsområdet gælder særlige trafikale udfordringer, som kræver en særlig løsning. Regeringen har derfor foreslået etablering af Hovedstadens Offentlige Transport, HOT, hvilket vil være et nyt trafikelskab i hovedstadsområdet. En tværministeriel arbejdsgruppe er nedsat for nærmere at konkretisere modeller for en sådan ny organisation. Med udgangspunkt heri vil transport-, bygnings- og boligministeren tage initiativ til særskilte forhandlinger herom.

## **Miljø**

Opgaven med at forebygge og forhindre skadelige virkninger fra jordforurening skal styrkes i den nye struktur. Der er derfor enighed om, at staten overtager regionernes opgaver vedrørende kortlægning, prioritering og udførelse af oprydninger, mens kommunerne fortsat vil varetage en central rolle i den nære kommunikation med og rådgivning af borgerne.

Placeringen af opgaven i staten giver mulighed for tværgående national prioritering, faglige synergier og opgaveprioritering. Aftaleparterne forventer, at dette vil resultere i en effektiviseringsgevinst på op til 0,5 mia. kr. i alt i perioden 2021-2030, som kan anvendes på de ni såkaldte generationsforureninger. De frigivne midler kommer oveni den allerede eksisterende indsats mod generationsforureninger. Aftaleparterne er enige om at prioritere 200 mio. kr. af den forudsatte effektiviseringsgevinst fra 2021-2030 samt 100 mio.kr. i alt i 2019 og 2020 fordelt på 150 mio. kr. til at øge indsatsen over for de forureninger, der stammer fra Grindstedværket (Grindsted by og Kærgaard Klitplantage) og tilsvarende 150 mio. kr. til en øget indsats over for forureningerne fra Cheminova på Harborøre Tange (Høfde 42 og fabriksgrundene). De 100 mio. kr. i alt i 2019 og 2020 disponeres fra regeringsreserven og reserve til grønne initiativer. Midlerne vil blive prioriteret til generationsforureningerne i takt med, at effektiviseringsinitiativerne realiseres. Midlerne i 2019 og 2020 skal udmøntes efter aftale med Danske Regioner.

Samlet prioriteres der dermed 600 mio. kr. til de mest komplekse jordforureninger. Den danske viden som opbygges ved ovenstående indsats vil bidrage til, at danske virksomheder kan hjælpe med at håndtere forureninger i resten af verden.

Prioriteringen af den samlede jordforureningsopgave i øvrigt og den nærmere udmøntning af de prioriterede midler til generationsforureningerne forankres i et nævn. Nævnets arbejdsområde afgrænses til en konkret og fagligt funderet indsatsprioritering. Miljø- og fødevareministeren får kompetence til at udpege nævnet, som vil bestå af en uafhængig formand og fem medlemmer. Medlemmerne udpeges på baggrund af deres faglige meritter i relation til håndtering af jordforurening. Nævnet sekretariatsbetjenes af Miljøstyrelsen.

Regionerne deler i dag ansvaret for forvaltningen af råstofområdet med staten. Der er enighed om fremover at placere opgaverne med at kortlægge råstofforekomster, udarbejde råstofplaner, udstede tilladelser til indvinding på land og føre tilsyn i Miljø- og Fødevareministeriet, som allerede i dag har ansvaret for råstofindvindingen til havs. Aftaleparterne forventer, at samlingen af ansvaret hos Miljø- og Fødevareministeriet vil give et stærkt fagligt miljø, en mere effektiv opgaveløsning samt en mere tværgående styring.

## Kultur

Parterne ønsker at understøtte et varieret kulturliv, hvor regionernes hidtidige mulighed for tilskud til igangsættelse af kulturbegivenheder og udvikling af kulturelle tilbud rundt om landet videreføres i den nye struktur. Der er derfor enighed om, at opgaven placeres hos staten. Midlerne uddeles via Kulturministeriets kulturaftaler med kommunerne, regionale kunstfonde og Sport Event Danmark.

## Undervisning

Der skal fortsat være et tilstrækkeligt og varieret uddannelsesudbud af ungdomsuddannelser på tværs af hele landet. Aftaleparterne er derfor enige om, at undervisningsministeren fremover skal overtage regionernes koordinerende rolle og sikre, at der også fremadrettet tages højde for lokale forhold. Det vil fx ske gennem høring af lokale interessenter i forbindelse med placeringen af uddannelsesudbud. Undervisningsministeren vil endvidere få beføjelse til at påbyde en institution at indgå i et forpligtende samarbejde tilsvarende regionsrådets beføjelser i dag.

Aftaleparterne er enige om, at der også i fremtiden skal findes et varieret og tilstrækkeligt uddannelsesudbud uden for de store byer i Danmark, så unge har gode muligheder for at vælge en uddannelse i sit nærområde. Derfor aftalte regeringen og Dansk Folkeparti på aftale om finansloven for 2019 at afsætte 10 mio. kr. årligt i perioden 2019-2022 til en midlertidig forhøjelse af det nuværende udkantstilskud for at understøtte almene gymnasier i tyndt befolkede områder og understøtte et bredt geografisk udbud af gymnasier i hele landet.

Aftaleparterne noterer sig desuden, at regeringen har igangsat et eftersyn af taxameter- og tilskudssystemet på ungdomsuddannelsesområdet, som bl.a. i højere grad skal understøtte kvalitet, resultater og et bredt udbud af ungdomsuddannelser i hele landet. Der er med aftale om finansloven for 2019 afsat 60 mio. kr. årligt til at understøtte overgangen til et nyt taxameter- og tilskudssystem.

## Regional udviklingsstrategi

Regionerne har i dag mulighed for at udarbejde en regional udviklingsstrategi om regionale udviklingsopgaver inden for kollektiv trafik, kultur, uddannelse og miljø. Med den nye placering af disse opgaver er parterne enige om, at det ikke længere er relevant at udarbejde en regional udviklingsstrategi. Afskaffelsen af den regionale udviklingsstrategi frigiver administrative ressourcer, som indgår i finansieringen af Nærhedsfonden.

## Partistøtte

Der er enighed om, at den regionale partistøtte bortfalder. De frigivne midler indgår i finansieringen af Nærhedsfonden.

## Bornholms Regionskommune

Bornholms Regionskommune har i dag særlig hjemmel til at varetage de fleste af regionernes opgaver udover sundhed. Den største enkeltopgave er den kollektive trafik, hvor Bornholms Regionskommunes opgave ikke vil blive påvirket af den ændrede opgavevaretagelse, da den hidtidige finansiering fra regionen bliver omlagt til et kommunalt bloktilbud. Parterne er enige om, at de resterende øvrige opgaver fremover vil skulle løses på samme måde som i det øvrige land. Regeringen vil nærmere drøfte de økonomiske konsekvenser af omlægningen med Bornholms Regionskommune.

## Grænseoverskridende samarbejde

Regionerne deltager sammen med kommunerne i en række grænseoverskridende samarbejder eksempelvis Øresundsregionens "Greater Copenhagen" og i det dansk-tyske grænseland. Efter ikrafttræden af erhvervsfremmereformen 1. januar 2019 har kommunerne fået en mere fremtrædende rolle i disse samarbejder, da regionerne ikke længere kan deltage i erhvervsfremmeindsatser, herunder turisme. Aftaleparterne lægger vægt på, at kommunerne også fremover kan indgå i grænseoverskridende samarbejder, ligesom Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse vil kunne igangsætte og finansiere grænseoverskridende projekter og samarbejder inden for rammerne af dens strategi for den decentrale erhvervsfremmeindsats.

Parterne er desuden enige om at understøtte, at kommunerne fortsætter de grænseoverskridende samarbejder i det dansk-tyske grænseland også om andre forhold end erhvervsfremme fx kultur, uddannelse, sundhed, kollektiv trafik og miljø. Samarbejdet forankres bl.a. i kontoret for Region Sønderjylland-Schleswig i Padborg, der allerede i dag har ansvar for det institutionelle samarbejde i grænseregionen. Der vil fortsat ske en inddragelse af aktørerne, herunder mindretallene i det fremadrettede grænseoverskridende samarbejde, også når det handler om de fremtidige grænseregionsrelaterede interregprojekter i indeværende programperiode.

Ud over forankringen af det grænseoverskridende samarbejde i de fire Sønderjyske kommuner, vil samarbejdet mellem den danske regering og delstatsregeringen i Slesvig-Holsten som politisk ramme for fælles dansk-tyske grænselandsprojekter blive styrket.

Der er derfor enighed om at videreføre de tilskud som Region Syddanmark og Region Sjælland yder til grænseoverskridende samarbejder i 2019 til det dansk-tyske grænseområde omkring de fire sønderjyske kommuner og Femern-området.

## Finansiering

Regeringen og Dansk Folkeparti er med Aftalen om sundhedsreformen enige om at afsætte 8,5 mia. kr. i alt i 2020-2025 til en Nærhedsfond. Endvidere prioriteres 0,3 mia. kr. 2019-2025 til styrkede patientrettigheder og knap 0,2 mia. kr. 2019-2025 til flere hænder.

De samlede udgifter på knap 9 mia. kr. finansieres gennem afsatte midler på finansloven, de administrative besparelser, der muliggøres gennem reformen, videreførte puljemidler, en negativ budgetregulering målrettet beskæftigelses- og integrationsindsatsen samt prioritering fra rammen for offentlige investeringer og en forudsat brug af Danske Regioners formue.

**Tabel**

**Aftale om en sundhedsreform – tiltag og finansiering 2019-2025**

Mio. kr., 19pl	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2019-25
<b>Nye tiltag</b>								
Nærhedsfonden	-	744	1.350	1.601	1.601	1.602	1.602	8.500
- <i>Investeringer</i>	-	500	700	700	700	700	700	4.000
- <i>Drift</i>	-	244	650	901	901	902	902	4.500
Styrkede patientrettigheder	21	50	45	44	44	44	44	292
Flere hænder	132	8	8	8	8	8	8	177
Undersøgelse og forsøg vedr. mænd på social- og sundhedsuddannelserne	2	-	-	-	-	-	-	2
<b>I alt nye tiltag</b>	<b>155</b>	<b>802</b>	<b>1.403</b>	<b>1.653</b>	<b>1.653</b>	<b>1.654</b>	<b>1.654</b>	<b>8.971</b>
<b>Finansiering</b>								
Afsatte midler på finansloven	155	277	283	308	308	309	309	1.946
Frigjorte administrative ressourcer	-	-	125	350	350	350	350	1.525
Videreført pulje til læge- og sundhedshuse	-	200	200	-	-	-	-	400
Investeringsramme og Danske Regioners formue	-	300	500	700	700	700	700	3.600
Budgetregulering på beskæftigelses- og integrationsområdet	-	250	250	250	250	250	250	1.500
<b>I alt finansiering</b>	<b>155</b>	<b>1.027</b>	<b>1.358</b>	<b>1.608</b>	<b>1.608</b>	<b>1.609</b>	<b>1.609</b>	<b>8.971</b>



Parterne er samtidig enige om, at den nuværende kontingentbetaling fra regionerne til Danske Regioner bortfalder og prioriteres til finansiering af den nye organisering med etablering af Sundhedsvæsen Danmark (i Aarhus) og styrkede nationale kompetencer i udviklingen af kvalitetsplan for det nære sundhedsvæsen og på bl.a. it-området.

De prioriterede midler udgør et ekstra løft til sundhedsområdet, som kommer oven i den løbende prioritering gennem økonomiaftaler, aftaler om udviklingsplaner og finanslovaftaler.

Prioriteringen skal ses som en yderligere tilførsel, der ligger ud over de 380 mio. kr. 2019-2025, som allerede er disponeret til forberedelse af sundhedsreformen gennem indsatser for en styrket almen praksis gennem udspillet "En læge tæt på dig – en plan for fremtidens almen praksis" (juni 2018), bedre sundhedsdata gennem udspillet "*Sundhed i fremtiden – ansvarlig brug af data til gavn for patienten*" (juni 2018) samt til etablering af en svangerskabsjournal.

Parterne er enige om, at Danske Regioners formue, som er skabt gennem offentlig virksomhed og skattebetaling gennem mange år, kan indgå i finansiering af Nærhedsfonden med 0,3 mia. kr. Regeringen vil drøfte dette med Danske Regioner.

Reformen frigør samlet administrative ressourcer på knap 2,3 mia. kr. i perioden 2021-2025. Heraf udmøntes de godt 1,5 mia. kr. i perioden og 350 mio. kr. årligt fuldt indfaset som direkte gevinster gennem bortfald af regionsrådsvederlag mv. samt tilpasning af administrationen på de ikke-sundhedsopgaver, der i dag varetages i regionerne, og som med reformen bortfalder eller overføres til kommunerne og staten. Det afspejler opgavebortfald og synergievinster som følge af, at de regionale opgaver overføres til myndigheder, der i forvejen varetager lignende administrative opgaver herunder intern administration.

Samtidig fastsættes med aftalen en målsætning om en løbende tilpasning af administrationen på sundhedsområdet på 75 mio. kr. i 2022, 150 mio. kr. i 2023, 225 mio. kr. i 2024 og 300 mio. kr. årligt fra 2025. De frigjorte ressourcer på i alt knap 0,8 mia. kr. i 2022-2025 bliver på sundhedsområdet til brug på øget sundhedsbehandling.

I sammenhæng med målsætningen om reduceret administration er regeringen og Dansk Folkeparti enige om, at det nuværende omprioriteringsbidrag på sundhedsområdet samtidig bortfalder. Omprioriteringsbidraget udgør i dag godt 60 mio. kr. årligt, som tages ud af udgiftslofterne for sundhedsområdet. Målsætningen om en reduceret administration betyder derfor samlet en mere lempelig model end det nuværende omprioriteringsbidrag.

Parterne er samtidig enige om en konsekvent opfølgning, så det sikres, at administrationen reelt nedbringes fra 2022, og at de frigjorte ressourcer omflyttes til et løft af ressourcerne til patientbehandling. Opfølgningen vil indgå i den årlige dialog om udviklingsplanen.

Der tilvejebringes endelig finansiering ved at indfase en negativ budgetregulering på Beskæftigelsesministeriets og Udlændinge- og Integrationsministeriets område på i alt 1,5 mia. kr. i 2020-2025. Den stramme udlændingepolitiske linje har været med til at sikre, at tilstrømningen af asylansøgere er på det laveste niveau siden 2008. En lavere tilstrømning indebærer, at der skal anvendes færre skattekrone på udlændinge- og integrationsområdet end ellers. Oven i det har vi en faldende ledighed og en stigende beskæftigelse, hvilket letter presset på

vores beskæftigelsessystem. De penge kan i stedet bruges til andre formål. I lyset af den lave ledighed og den lave tilstrømning af asylansøgere til Danmark indarbejdes således i forlængelse heraf en negativ budgetregulering på Beskæftigelsesministeriets og Udlændinge- og Integrationsministeriets område, som udmøntes gennem initiativer, der sikrer en mere målrettet og prioriteret beskæftigelses- og integrationsindsats. Den negative budgetregulering udgør 250 mio. kr. årligt i 2020 og frem, svarende til i alt 1,5 mia. kr. i perioden 2020-2025.

## Overgangen til en ny struktur

I overgangen til den nye struktur skal der sikres så trygge og klare rammer som muligt. Derfor er parterne enige om at skabe tryghed for de sundhedsansattes arbejdssituation, opstille rimelige vilkår for afgående regionrådspolitikere og tage tiltag for at understøtte en smidig og grundig implementering.

### Medarbejderforhold – en tryk overgang

De ca. 137.000 medarbejdere i de danske regioner skal opleve en smidig og ordentlig overgang til den nye organisering. For langt de fleste medarbejdere vil deres arbejdsopgaver fremover ligne sig selv.

Medarbejdere på sygehuse og andre regionale sundhedsinstitutioner vil ifølge virksomhedsoverdragelseslovens regler overgå til de nye sundhedsforvaltninger. Tilsvarende anses ansatte på sociale tilbud og specialundervisningsområdet for omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven.

Sundhedsmedarbejderne vil derfor også fremover kunne gå på arbejde og levere den høje kvalitet, som de plejer. Også medarbejderne på regionernes sociale tilbud og specialundervisningsskoler vil trygt kunne fortsætte deres arbejde uanset omlægningerne.

Sundhedsopgaven er i dag langt den største opgave i regionerne svarende til over 90 procent af opgavemængden. Der er derfor endvidere enighed om, at der vil være behov for, at også langt de fleste administrative medarbejdere på regionsgårdene overgår til de nye sundhedsforvaltninger efter virksomhedsoverdragelseslovens principper.

Samtidig er der enighed blandt parterne om, at der på de øvrige, ikke-sundhedsrelaterede områder skal ske administrative tilpasninger som en del af implementeringen af reformen. Det betyder, at en mindre gruppe af de administrative medarbejdere på regionsgårdene ikke bliver overført til den nye struktur. I alt skønnes op mod 800 administrative medarbejdere ud af de ca. 137.000 ansatte at blive berørt af opgaveflytning og opgavebortfald.

Dansk Folkeparti har noteret sig, at ministeren for offentlig innovation har orienteret de ansattes organisationer om regeringens udspil til en sundhedsreform og udspillet forventede konsekvenser for medarbejderne. Ministeren for offentlig innovation har desuden tilkendegivet over for organisationerne, at de relevante organisationer vil blive inddraget i den videre proces, når der foreligger en politisk afklaring om reformen. Herunder vil der kunne ske en drøftelse af håndteringen af de tilpasninger, der skal ske på regionsgårdene. Det vil være naturligt, at Danske Regioner som repræsentant for arbejdsgiversiden inddrages i drøftelserne herom.

Der sigtes efter, at alle medarbejdere i god tid inden den nye struktur træder i kraft 1. januar 2021 vil få en afklaring i forhold til deres fremadrettede jobsituation. Parterne vil desuden opfordre til, at der bliver iværksat en dialog mellem regionerne og de myndigheder, der skal overtage opgaverne med henblik på, at flest mulige berørte medarbejdere får mulighed for et nyt arbejde hos overtagende myndigheder.

## Fordeling af aktiver og passiver og rettigheder og pligter i forbindelse med opgaveflytninger

Langt størstedelen af regionernes aktiver og passiver, rettigheder og pligter er knyttet til de regionale opgaver på sundhedsområdet, som overgår til sundhedsforvaltningerne. Regionernes øvrige opgaver bliver fordelt til enten stat eller kommuner og enkelte vil falde bort.

Sundhedsforvaltningerne vil derfor som udgangspunkt overtage alle regionernes aktiver og passiver. Dog vil aktiver, passiver, rettigheder og pligter, der udelukkende eller helt overvejende er knyttet til de opgaver, der overføres til andre statslige myndigheder eller kommuner, følge med disse opgaver.

Den foreslåede model er enklere end den som lå til grund for fordelingen i forbindelse med strukturreformen i 2007 og svarende til de principper, der anvendes ved opgaveudlægninger i øvrigt.

Der fastsættes frister i lovgivningen for, hvornår regionerne skal udfærdige en endelig identifikation af aktiver og passiver og rettigheder og pligter, som ikke skal overgå til sundhedsforvaltningerne, således at de modtagende myndigheder gives tid til at agere i forhold til kontrakter mv., som de indtræder i.

## Videreførelse af overenskomstsyste

Med henblik på i vidt omfang at videreføre de kendte rammer for overenskomstforhandlingerne på sundhedsområdet er parterne enige om at oprette et særligt nævn (svarende til Regionernes Lønnings- og Takstnævn i dag) med kompetence til at indgå lønmodtageroverenskomster og overenskomster med praksissektoren.

Nævnet vil bestå af ti medlemmer som udpeges efter indstilling fra nedenstående parter til ministeren for offentlig innovation:

- Sundhedsvæsen Danmark indstiller ét medlem
- De fem sundhedsforvaltninger indstiller hvert ét medlem
- KL indstiller to medlemmer
- Sundhedsministeren indstiller ét medlem (med veto)
- Ministeren for offentlig innovation indstiller ét medlem (med veto).

Nævnet vælger en formand blandt de seks medlemmer, der er indstillet af hhv. Sundhedsvæsen Danmark og sundhedsforvaltningerne. Formanden for nævnet skal være bestyrelsesformand for enten Sundhedsvæsen Danmark eller en sundhedsforvaltning. Med henblik på at sikre kontinuitet i arbejdet, forudsættes det, at medarbejderne i Danske Regioners Center for Forhandling, Aftaler og Overenskomster kan virksomhedsoverdrages til den nye struktur.

## Vederlag til regionsrådsmedlemmer i 2021 og regionsrådsformænds vederlag, eftervederlag og pension

Aftaleparterne er enige om, at de 205 regionsrådsmedlemmer ikke skal stilles økonomisk ringere ved, at regionsrådene nedlægges et år før udløb af valgperioden.

Det betyder grundlæggende, at regionsmedlemmer og regionsrådsformændene oppebærer et vederlag, der svarer til det vederlag, de pågældende ville have oppebåret, hvis funktionstiden også omfattede 2021. Det gælder også i forhold til beregningen af eftervederlag og pension.

## Finansieringsudvalg vedr. de byrdefordelingsmæssige virkninger

Med sundhedsreformen tildeles kommunerne en styrket fremtidig rolle gennem gradvist flere opgaver og et løft af det eksisterende kvalitetsniveau i kommunerne. De afledte udgifter heraf kan variere mellem kommunerne bl.a. i lyset af forskelle i befolkningssammensætning mv. Parterne er på den baggrund enige om, at der som led i implementeringen af sundhedsreformen skal gennemføres en afdækning af de byrdefordelingsmæssige konsekvenser af sundhedsreformen efter udligning med henblik på at kunne korrigere for eventuelle skævheder. Det skal ske i regi af Økonomi- og Indenrigsministeriets Finansieringsudvalg med henblik på de nødvendige justeringer af udligningssystemet. Finansieringsudvalget forventes at færdiggøre afdækningen i efteråret 2019.

## Implementeringsudvalg mv.

Med henblik på at iværksætte et grundigt forberedelsesarbejde for implementeringen af sundhedsreformen er parterne enige om at nedsætte et implementeringsudvalg.

Implementeringsudvalget vil have deltagelse af Finansministeriet (formand), Sundheds- og Ældreministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet, KL og Danske Regioner/Sundhedsvæsen Danmark.

Implementeringsudvalget skal forberede den nye struktur og sikre en god overgang. Implementeringsudvalget nedsætter et underudvalg om forberedelse af sundhedsfællesskaber (nærmere beskrevet nedenfor) og kan herudover nedsætte andre underudvalg.

Øvrige nedsatte udvalg om fx almen praksis, patientrettigheder på speciallægeområdet og barrierer for brug af frit sygehusvalg skal koordinere deres arbejde med det overordnede implementeringsudvalg.

Aftaleparterne vil senest september 2019 få forelagt en status for implementeringsudvalgets arbejde og forventningerne til bl.a. afviklingen af lovprogrammet.

### *Forberedelsesudvalg om sundhedsfællesskaber*

Udvalget vil have deltagelse af Sundheds- og Ældreministeriet (formand), Finansministeriet, KL og Danske Regioner/Sundhedsvæsen Danmark. Udvalget skal have til formål at forberede sundhedsfællesskaberne på den opgave, de står overfor, herunder opstarten af sundhedsfællesskaberne og samspillet mellem sundhedsfællesskaberne, kvalitetsplanen og Nærhedsfonden. Udvalget kan inddrage øvrige relevante interessenter efter behov.

## Tidsplan for ikrafttræden

Parterne er enige om, at den ny organisering træder endeligt i kraft den 1. januar 2021. Der er desuden enighed om, at sundhedsfællesskaberne og de nye bestyrelser for Sundhedsvæsen Danmark og sundhedsforvaltningerne vil kunne begynde at forberede deres arbejdsopgaver fra 1. april 2020.

2020 vil fungere som et overgangså, hvor regionsrådene fortsat vil have ansvaret. Regionsrådene vil alene have fokus på beslutninger vedr. 2020, mens regeringen, Folketinget og Sundhedsvæsen Danmark skal sætte retningen for 2021 og frem. Det særlige nævn vedrørende overenskomster deltager i forberedelsen af overenskomsterne for 2021.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at en ansvarlig styring i overgangsperioden er central for at sikre de nye bestyrelser et godt grundlag for deres arbejde i den nye struktur. Der vil derfor blive taget de nødvendige skridt for at sikre en balanceret økonomi i de enkelte regioner frem til 31. december 2020. Der vil fortsat være mulighed for at træffe investeringsbeslutninger i overgangsperioden.

Regionernes øvrige opgaver flyttes samtidig med, at regionsrådene ophører pr. 1. januar 2021.

Aftalen er en stemmeaftale. Aftaleparternes tilslutning til aftalen indebærer således, at aftaleparterne forpligter sig til at stemme for de forslag, der implementerer reformen.

## Bilag 1: Tidslinje for NoP-projektet









Bestillerfordelt projektkostninger

Bestillere	Alle ture	%-fordeling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Favrskov	20.098	2,2%	13.474	13.474	13.474	13.474	0	0	0	0	53.897
Hedensted	22.100	2,4%	14.817	14.817	14.817	14.817	0	0	0	0	59.267
Herning	9.100	1,0%	6.101	6.101	6.101	6.101	0	0	0	0	24.404
Holstebro	17.500	1,9%	11.733	11.733	11.733	11.733	0	0	0	0	46.931
Horsens	42.100	4,5%	28.226	28.226	28.226	28.226	0	0	0	0	112.902
Ikast-Brande	7.000	0,8%	4.693	4.693	4.693	4.693	0	0	0	0	18.772
Lemvig	7.300	0,8%	4.894	4.894	4.894	4.894	0	0	0	0	19.577
Norrdjurs	42.880	4,6%	28.748	28.748	28.748	28.748	0	0	0	0	114.994
Odder	10.800	1,2%	7.241	7.241	7.241	7.241	0	0	0	0	28.963
Randers	31.600	3,4%	21.186	21.186	21.186	21.186	0	0	0	0	84.744
Ringkøbing-Skjern	19.000	2,0%	12.738	12.738	12.738	12.738	0	0	0	0	50.953
Samsø	140	0,0%	94	94	94	94	0	0	0	0	375
Silkeborg	36.900	4,0%	24.739	24.739	24.739	24.739	0	0	0	0	98.957
Skanderborg	24.500	2,6%	16.426	16.426	16.426	16.426	0	0	0	0	65.703
Skive	22.906	2,5%	15.357	15.357	15.357	15.357	0	0	0	0	61.429
Struer	4.000	0,4%	2.682	2.682	2.682	2.682	0	0	0	0	10.727
Syddjurs	31.000	3,3%	20.784	20.784	20.784	20.784	0	0	0	0	83.135
Viborg	17.300	1,9%	11.599	11.599	11.599	11.599	0	0	0	0	46.394
Aarhus	114.700	12,3%	76.899	76.899	76.899	76.899	0	0	0	0	307.598
Regionen	451.300	48,4%	302.570	302.570	302.570	302.570	0	0	0	0	1.210.278
<b>I alt</b>	<b>932.224</b>	<b>100,0%</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500.000</b>

Bestillerfordelt samlede omkostninger

Bestillere	Alle ture	%-fordeling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Favrskov	20.098	2,2%	59.839	77.501	77.501	77.501	64.027	64.027	64.027	64.027	548.452
Hedensted	22.100	2,4%	65.801	85.224	85.224	85.224	70.407	70.407	70.407	70.407	603.100
Herning	9.100	1,0%	27.095	35.092	35.092	35.092	28.991	28.991	28.991	28.991	248.335
Holstebro	17.500	1,9%	52.105	67.485	67.485	67.485	55.752	55.752	55.752	55.752	477.568
Horsens	42.100	4,5%	125.350	162.349	162.349	162.349	134.124	134.124	134.124	134.124	1.148.892
Ikast-Brande	7.000	0,8%	20.842	26.994	26.994	26.994	22.301	22.301	22.301	22.301	191.027
Lemvig	7.300	0,8%	21.735	28.151	28.151	28.151	23.257	23.257	23.257	23.257	199.214
Norddjurs	42.880	4,6%	127.672	165.357	165.357	165.357	136.609	136.609	136.609	136.609	1.170.177
Odder	10.800	1,2%	32.156	41.648	41.648	41.648	34.407	34.407	34.407	34.407	294.728
Randers	31.600	3,4%	94.087	121.858	121.858	121.858	100.672	100.672	100.672	100.672	862.351
Ringkøbing-Skjern	19.000	2,0%	56.571	73.269	73.269	73.269	60.531	60.531	60.531	60.531	518.502
Samsø	140	0,0%	417	540	540	540	446	446	446	446	3.821
Silkeborg	36.900	4,0%	109.867	142.297	142.297	142.297	117.557	117.557	117.557	117.557	1.006.986
Skanderborg	24.500	2,6%	72.947	94.479	94.479	94.479	78.053	78.053	78.053	78.053	668.595
Skive	22.906	2,5%	68.202	88.333	88.333	88.333	72.976	72.976	72.976	72.976	625.102
Struer	4.000	0,4%	11.910	15.425	15.425	15.425	12.743	12.743	12.743	12.743	109.158
Syddjurs	31.000	3,3%	92.300	119.545	119.545	119.545	98.761	98.761	98.761	98.761	845.977
Viborg	17.300	1,9%	51.509	66.714	66.714	66.714	55.115	55.115	55.115	55.115	472.110
Aarhus	114.700	12,3%	341.510	442.315	442.315	442.315	365.415	365.415	365.415	365.415	3.130.115
Regionen	451.300	48,4%	1.343.711	1.740.337	1.740.337	1.740.337	1.437.767	1.437.767	1.437.767	1.437.767	12.315.790
<b>I alt</b>	<b>932.224</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.775.625</b>	<b>3.594.911</b>	<b>3.594.911</b>	<b>3.594.911</b>	<b>2.969.911</b>	<b>2.969.911</b>	<b>2.969.911</b>	<b>2.969.911</b>	<b>25.440.000</b>

# ÅRSBERETNING

**2018**

**fra**

**Ankenævnet for Bus, Tog og Metro**

# Årsberetning 2018

## Indholdsfortegnelse:

<b>1. Nævnens forord.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Oversigt over medlemmer og sekretariatet.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Ankenævnets etablering og baggrund.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Ankenævnets virksomhed / sagsbehandling i sekretariatet.....</b>	<b>6</b>
<b>5. Udvalgte afgørelser.....</b>	<b>8</b>
<b>6. Statistiske oplysninger / efterlevelseshøjst.....</b>	<b>21</b>

# Årsberetning 2018

## 1. Nævnens formandens forord

Dette er Ankenævnet for Bus, Tog og Metros tiende årsberetning.

I 2018 modtog sekretariatet i alt 283 klager mod henholdsvis 311 og 299 i årene før. Sagsantallet har således ligget stabilt de seneste år, og bemanningen i sekretariatet med tre ansatte, heraf en jurastuderende, er passende. Ankenævnet afgjorde på sine 6 møder i alt 137 sager, som kan læses på hjemmesiden.

Som følge af EU's Persondataforordning, der trådte i kraft den 25. maj 2018, har ankenævnets elektroniske journalsystem været igennem en større opgradering, ligesom hjemmesiden, interne arbejdsgange og processer er revideret og opdateret, så forordningen efterleves. Endelig er der installeret software til afsendelse og modtagelse af sikre e-mails.

Den i forrige beretning omtalte EU's online klageplatform, som skulle gøre det nemmere at klage over varer og tjenesteydelser købt via e-handel i et EU-land, har som forudset ikke haft nogen praktisk betydning for ankenævnet, og der er ikke modtaget nogen klager via platformen.

Sekretariatet besluttede at flytte med da Bus & Tog og Rejseplanen A/S flyttede sammen med Rejsekort A/S i slutningen af 2018 i et fælles domicil. Det er ankenævnets opfattelse, at det er både hensigtsmæssigt og fordelagtigt for klagesagsbehandlingen, når sekretariatet har nem og hurtig adgang til såvel data som faglig viden vedrørende Rejseplanen og Rejsekort. Ankenævnet og sekretariatets fortsatte uafhængighed af trafikvirksomhederne, Rejseplanen og Rejsekort er intakt.

Ankenævnets sekretariat og Dansk Taxiråd har i mindelighed afsluttet dialogen om eventuel etablering af et sekretariatssamarbejde i forbindelse med det kommende taxiklagenævn, idet der ikke ville kunne forventes en tilstrækkelig synergieffekt ud fra ankenævnets anskuelse.

Ankenævnet har behandlet en lang række interessante sager, hvoraf flere har været genstand for medieomtale, hvilket vi tager som udtryk for en fortsat væsentlig almen interesse i passagerers rettigheder og forpligtelser i den kollektive transport. Et udvalg af nævnets afgørelser kan læses på side 8 og frem.

God læselyst!

Landsdommer Tine Vuust  
Formand for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

# Årsberetning 2018

## 2. Oversigt over nævnsmedlemmer og sekretariat

### Medlemmer i 2018

#### Nævnensformand:

Landsdommer Tine Vuust

#### Medlemmer udpeget af udbydere af kollektiv transport inden for bus, tog og metro:

Bjarne Lindberg Bak (DSB) (indtil 31. december 2018. Herefter Asra Stinus (DSB))

Rikke Frøkjær (Midttrafik) (udtrådt pr. 1. maj 2018)

Helle Berg Johansen (Midttrafik) (indtrådt pr. 25. maj 2018)

#### Medlemmer udpeget af Forbrugerrådet:

Torben Steenberg (udpeget for tre år indtil 2022)

Niels Martin Madsen (udtrådt pr. 31. maj 2018)

Rasmus Markussen (indtrådt pr. 31. maj 2018)

#### Sekretariat:

Christina Hvid (sekretariatschef indtil 31. december 2018)

Betina Johansen (chefkonsulent cand.jur indtil 31. december 2018. Herefter sekretariatschef)

Louise Worre Beuchert (juridisk sagsbehandler)

Katrine Andersen (stud.jur. indtil 7. december 2018)

Josephine Hjelm Boesen (stud.jur. pr. 1. december 2018)

## **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 2018 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 og metro. 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 fremgår af lov om forbrugerklager, at det skal koste et gebyr at klage til et godkendt privat ankenævn. Klagegebyret til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er 160 kr., hvis det man klager over vedrører et beløb 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 klagen frafaldes.

### Sagsbehandling i sekretariatet

Når klageskemaet og klagegebyret er modtaget i sekretariatet, sendes klagen i høring i trafikvirksomheden, hvis de formelle betingelser er opfyldt. Trafikvirksomheden skal stoppe opkrævningen af beløb hos klageren, så længe sagen behandles i ankenævnet.

Trafikvirksomhedens svar sender sekretariatet til klageren med henblik på dennes bemærkninger. I visse tilfælde anmodes trafikvirksomheden herefter om yderligere 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 herefter en sagsfremstilling med gengivelse af sagens faktiske forhold og parternes krav og begrundelser til brug for ankenævnets behandling af sagen på et møde.

### Sagens afgørelse

I afgørelsen deltager som hovedregel alle 5 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 i klagen, tilbagebetales klagegebyret. Hvis en tilsluttet trafikvirksomhed ikke får medhold, skal selskabet betale omkostninger til ankenævnet på 10.000 kr. inkl. moms for sagens behandling.

# Årsberetning 2018

## **Offentliggørelse**

Ifølge vedtægter offentliggøres udvalgte afgørelser i anonymiseret form for klagerens vedkommende 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, som klagen vedrører. Oplysninger om trafikvirksomhedens navn tages af listen efter 12 måneder.

Der figurerer én trafikvirksomhed på listen i en sag fra 2017, som er omtalt i årsberetningen for 2017.

## 5. Udvalgte afgørelser

### Generelt

I 2018 udgjorde klager over kontrolafgifter 75 % af de samlede klagepunkter, hvilket er samme procentuelle fordeling som i 2017 (77 %). 25 % af klagerne drejede sig således om en række andre forhold som fx godtgørelse af taxaregning, erstatningskrav ved mistet bagage, fortolkning af regler mv.

Fordelingen mellem sagskategorierne er skitseret i lagkagen nedenfor:



### Sager om Rejsekort:

Af de 359 klagepunkter, som sagerne vedrørte, omhandlede i alt 100 klagepunkter rejsekort, fordelt med 74 om kontrolafgift, 18 om diverse refusionskrav og 8 om inddragelse og spærring af rejsekort.

### Vilkår og betingelser:

**Tank-op-aftaler:** Ankenævnet har behandlet en række sager, som handlede om tank-op-aftaler på rejsekort. De pågældende passagerer havde glemt at oplyse nyt betalingskort til den tilknyttede tank-op-aftale, hvorfor rejsekortet var blevet tanket automatisk op af trafikvirksomheden med efterfølgende fremsendelse af faktura på beløbet til passageren. Passageren betalte ikke fakturaen, men havde rejst på sit rejsekort for beløbet. Ankenævnet statuerede i samtlige sager, at passageren skulle betale fakturaerne.

## Årsberetning 2018

**Beregning af rejsens pris – check udvej-app.** I sagen 2018-0004 checkede klageren sit rejsekort ind på Ishøj st. Godt 5 timer senere - efter at have foretaget endnu et check-ind ved Århus Rutebilstation - checkede hun ud ved Nordre Ringgade/Aldersrovej i Århus. Rejsekortsystemet beregnede på denne baggrund rejsens pris til 374 kr. svarende til den dagældende pris for en rejse med DSB fra København til Århus.

Ifølge klageren rejste hun dog ikke med DSB, men med Kombardo-Expressen fra København til Århus. Imidlertid glemte hun at checke sit rejsekort ud, da hun steg af S-toget på Dybbølsbro st. Hun indmeldte derfor efterfølgende det glemte check-ud via Rejsekort Check Udvej appen. Dette blev afvist, og klageren blev anmodet om at fremlægge dokumentation for at have foretaget den omtalte rejse med Kombardo-expressen, hvilket hun dog nægtede og indbragte sagen for ankenævnet.

### Ankenævnet udtalte:

*"Ankenævnet bemærker, at det ved brug af rejsekort er kundens ansvar at sikre, at der foretages korrekt check-ind og check-ud såvel som korrekt skifte-check-ind undervejs på rejsen. Rejsekortkunder gives dog mulighed for at efterindmelde glemt check-ud via Check Udvej appen i henhold til vilkårene for brug af appen. Heraf fremgår det bl.a., at efterindmeldinger kan afvises, hvis oplysningerne om tid og sted for check ud ikke passer med de samlede oplysninger om rejsen i rejsekortsystemet, eller hvis der er en begrundet mistanke om misbrug af Check Udvej.*

*Da det beroede på klagerens egne forhold, at hun glemte at checke ud på Dybbølsbro st., er det op til klageren at godtgøre, at hun reelt ikke foretog den rejse, som faktisk er registreret på hendes rejsekort, ved fx at fremlægge kopi af billetten til Kombardo-Expressen, som klageren efter egne oplysninger rejste med, og som Rejsekort Kundecenter v/Movia har bedt hende om at fremlægge.*

*På denne baggrund kan ankenævnet ikke give klageren medhold i kravet om refusion af billetprisen uden klagerens fremlæggelse af dokumentation over for Rejsekort Kundecenter for anden rejsehjemmel/rejsemåde.*

*Ankenævnet bemærker, at dette er et område med stor risiko for omgåelse af kravet om betaling for den samlede rejse, hvis det accepteres, at man ved at undlade et mellemliggende check-ind kan rejse på tværs af landsdelene og kun betale for to korte lokale rejser ved alene at risikere en kontrolafgift på 10 kr. for manglende skifte-check-ind."*

### **Manglende check ind på rejsekort i bussen inden kontrol:**

I sagen 2018-0066 havde en passager købt en DSB Orange-billet i DSB's mobil-app, som hun var i tvivl om kunne anvendes til rejse med bus, hvorfor hun ifølge det oplyste spurgte kontrolløren straks ved indstigning i bussen. Kontrolløren var selv i tvivl og bad hende vente, til kontrolløren havde forhørt sig hos en kollega i den anden ende af bussen. Ifølge klageren kom kontrollørerne retur og fortalte, at billetten ikke kunne bruges og pålagde hende samtidigt en kontrolafgift på 750 kr.

# Årsberetning 2018

## Ankenævnet udtalte:

*"Ifølge de Fælles Landsdækkende Rejseregler er det som udgangspunkt passagerens eget ansvar at have gyldig rejsehjemmel fra rejsens begyndelse.*

*Klageren købte dagen før sin rejse en Orangebillet i DSB's mobilapp, hvor hun fik information om billetens begrænsede gyldighed, herunder at den ikke gjaldt i busser, Metro og lokalbaner. Endvidere fremgik gyldighedstidspunktet af selve billetten.*

*Da klageren steg på bus 5C for at rejse til Hovedbanegården, havde hun derfor ikke gyldig billet, og hun burde med det samme have checket ind på sit rejsekort, som hun efter det oplyste havde med sig.*

*Klageren har i sin henvendelse til Movia fire dage efter kontrolafgiftens udstedelse gjort gældende, at hun steg på bussen samtidig med to kontrollører, og at hun spurgte den ene, om billetten var gyldig i bussen. Da han var i tvivl om billetens gyldighed, ville han spørge sin kollega, som befandt sig i den anden ende af bussen, og han bad derfor klageren om at vente, hvilket ifølge klageren var årsagen til, at hun ikke checkede rejsekortet ind med det samme ved ombordstigning.*

*Movia har ikke foretaget høring af de pågældende kontrollører, hvilket efter ankenævnets opfattelse burde være sket i en situation som den foreliggende, hvor det gøres gældende, at klageren er blevet bedt om at vente, og hvor klagen er modtaget hos Movia kort tid efter kontrollen, hvorefter kontrollørerne måtte antages at kunne huske det passerede.*

*Ankenævnet lægger derfor klagerens forklaring, som uanset informationen i DSB's mobilapp vedrørende DSB Orange billetters begrænsede gyldighed virker plausibel, til grund.*

*Det er ankenævnets opfattelse, at klagerens henvendelse til kontrolløren, som ifølge klageren skete umiddelbart i forbindelse med ombordstigning, måtte forstås som et ønske om at have gyldig rejsehjemmel fra rejsens begyndelse, og at det i denne situation, hvor kontrolløren gik ned i den anden ende af bussen for at spørge sin kollega til råds, var forståeligt, at passageren ventede med at checke sit rejsekort ind.*

*Under disse omstændigheder finder ankenævnet, at klageren i det konkrete tilfælde ikke skal bære ansvaret for ikke at have gyldig rejsehjemmel, og at Movia skal frafalde kontrolafgiften og betale 10.000 i omkostninger til ankenævnet."*

I sagen 2018-0169 skulle en ældre dame, som kom rejsende med bagage fra Jylland, med bussen fra Kbh. Hovedbanegård, hvor hun så bussen holde på den anden side af vejen. Inden hun nåede over vejen, var bussen begyndt at køre, og hun vinkede til chaufføren, som stoppede, og klageren spurgte, om bussen kørte til Bellahøj. Chaufføren svarede: "Ja, skynd dig at komme ind", hvorefter bussen kørte. Klageren havde en indkøbspose i hver hånd og en rygsæk på ryggen samt sit rejsekort i hånden. Da hun havde haft brækket håndleddet, var det lidt svært for hende at holde balancen i den kørende bus, og hun sagde til chaufføren, at hun lige ville sætte poserne fra sig og derefter bruge rejsekortet. Efter hun havde stillet poserne, gik hun op mod chaufføren igen for at bruge sit rejsekort, men på vejen mødte hun en kontrollør. Klageren fortalte, hvorfor hun var på vej med sit rejsekort i hånden og bad om at måtte gå videre forbi ham til standen. En dame i nærheden forklarede kontrolløren, at klageren netop var steget på bussen. Kontrolløren svarede, at det var for sent, for bussen var begyndt at køre, og pålagde hende en kontrolafgift på 750 kr.

# Årsberetning 2018

## Ankenævnet udtalte:

*"Efter ankenævnets opfattelse må der levnes passagerer i den kollektive trafik et vist tidsrum til at få rejsehjemmelsen i orden, når man har bagage med sig, som skal stilles. I den konkrete sag forlod bussen stoppestedet kl. 14:33:31, og kontrolafgiften blev udstedt kl. 14:35:17, men dette tidsrum på ca. 2 minutter kan bero på, at en anden passager blandede sig i kontrollen - som anført af klageren.*

*Movia har ikke undersøgt dette hos kontrolløren, selv om klageren indsendte klagen til Movia, samme dag som kontrolafgiften blev udstedt, og det er derfor uafklaret, hvor lang tid, der reelt forløb mellem klagerens påstigning, afsætning af bagage og kontrollørens anmodning om at se hendes rejsehjemmel.*

*Kontrolløren anførte på kontrolafgiften, at årsagen til kontrolafgiften var manglende check ind på rejsekort. Herefter lægger ankenævnet til grund som oplyst af klageren, at hun havde rejsekortet klar i hånden, da hun på vej mod standeren blev adspurgt om rejsehjemmelen.*

*Af plantegningen over bus 5C fremgår det, at man kan stige ind ad fordøren og holde til venstre, hvorved man ikke kommer direkte forbi check ind-standeren.*

*Efter en samlet bedømmelse af sagens omstændigheder, finder ankenævnet, at Movia i den konkrete sag skal frafalde kontrolafgiften mod klagerens betaling af rejsens pris. Ankenævnet bemærker, at klageren checkede sit rejsekort ind efter kontrollen, og det kan derfor være, at rejsens pris allerede er betalt. Movia skal som tilsluttet trafikselskab betale 10.000 kr. inkl. moms i sagsomkostninger for tabt sag i ankenævnet."*



I sagen 2018-0197 skulle klageren og dennes søn med bussen, hvor de skulle checkes ind på klagerens rejsekort, hvilket kun kan ske med chaufførens hjælp. Chaufføren sagde noget og pegede på standeren, hvorefter klageren holdt kortet hen, men der blev kun checket én voksen ind, hvorefter chaufføren bad dem om at checke kortet ud nede på bussens check ud-stander. Klagerens søn gik derfor ned og checkede ud og kom tilbage, men i mellemtiden var bussen sat i gang. Da den kom til det følgende stoppested, var der mange, som skulle ind, og klageren og sønnen stod i vejen henne ved chaufføren, så de satte sig på en plads helt fremme og ventede. Men bussen satte i gang igen, uden at de blev ekspederet. Ifølge klageren forventede hun, at chaufføren ville kalde hende hen, når der var plads og tid, men det skete ikke. Hun regnede ikke med, at chaufføren kunne ekspedere rejsekortmaskinen under kørslen, og klageren ville ikke forstyrre kørslen. Ved næste stop steg kontrolløreren på bussen, uden at klageren og sønnen var blevet checket ind, og de blev begge pålagt en kontrolafgift.

Et flertal i nævnet afgjorde, at Movia skulle frafalde kontrolafgifterne og betale 10.000 i sagsomkostninger til nævnet med følgende begrundelse:

## Årsberetning 2018

*"Når der skal checkes flere ind på rejsekort i bus, kræver dette, at chaufføren indstiller sit rejsekortudstyr dertil. I den konkrete sag lægger vi til grund, at chaufføren fejlindstillede rejsekortudstyret, idet der alene blev checket én rejsende ind.*

*Således som sagen foreligger oplyst, lægger vi til grund, at handlingsforløbet var som gengivet af klageren, idet hendes forklaring stemmer med logs og chaufførens forklaring. Ifølge kontrollørens note bekræftede chaufføren, at hun havde bedt klageren om at checke rejsekortet ud (inden korrekt indcheckning kunne ske på ny). Klagerens søn checkede kortet ud... Herefter gik han tilbage til klageren, som befandt sig oppe ved chaufføren, fordi klageren regnede med, at hun skulle vente til chaufføren aktiverede sit rejsekortudstyr på ny og kaldte hende op for at gennemføre nyt korrekt check ind.*

*Det tidsmæssige forløb er efter vores opfattelse herefter ikke afgørende for bedømmelsen af, om klageren udfoldede rimelige bestræbelser på at få rejsekortet checket korrekt ind, idet korrekt check ind kun kunne initieres og gennemføres ved chaufførens nye korrekte indstilling af sit rejsekortudstyr.*

*Under hensyntagen til, at det således beroede på chaufførens forhold, at klageren og sønnen i første omgang ikke var blevet checket korrekt ind, sammenholdt med klagerens forklaring, om at der steg mange mennesker på ved Ryparken station, og at det var forståeligt, at klageren, som var synlig og tilgængelig oppe ved chaufføren, ved stationen og under kørslen til næste stoppested ventede på tegn fra chaufføren, der skulle indstille sit rejsekortudstyr for at gennemføre korrekt check ind, finder vi, at ansvaret for manglende check ind af rejsekortet inden kontrollen, i den konkrete sag ikke skal påhvile klageren og sønnen. Herefter skal Movia frafalde kontrolafgifterne mod klagerens betaling af de to konkrete rejser."*

Det skal dog understreges, at udgangspunktet er, at passageren skal sørge for inden påstigning at have sit rejsekort klar til check ind, som skal ske umiddelbart i forbindelse med påstigningen.

### **Sager om EU-Passagerrettighedsforordninger:**

Der har været behandlet i alt 3 sager, som vedrørte overholdelse af forordningerne for tog- og buspassagerer.

Sagen 2018-0117 vedrørte en handicapcykel med 3 hjul, som grundet sin størrelse ikke kunne løftes af DSB's toglift og derfor kun kunne køres ombord på - de efter klagerens opfattelse - alt for sjældne tog med lav indstigning. Klageren gjorde gældende, at dette var i strid med togpassagerrettighedsforordningen. Ankenævnet gav ikke klageren medhold, idet DSB's lifte overholder EU's krav til størrelse og kapacitet (300 kg), og da DSB har 39 ugentlige togafgange med lav indstigning mellem landsdelene, hvor cyklen kan køres om bord.

I sagen 2018-0178 ønskede klageren fuld refusion af togbilletter i anledning af en forsinkelse på ca. 80 minutter, hvorefter han og den medrejsende havde afbrudt rejsen. Derudover ønskede klageren refusion af pladsbillet og tillæg for DSB 1' grundet overfyldt tog, der gjorde, at de ikke kunne sidde ned hele vejen. Kravet udgjorde i alt 1.296 kr. DSB ville tilbagebetale DSB 1' tillægget og pladsbilletterne og kompensere efter basisrejsetidsgarantien for forsinkelsen, svarende til 50% af billetens pris. Samlet udbetalte DSB 858 kr. til klageren. Ankenævnets flertal fandt, at klageren og dennes medrejsende havde modtaget den primære ydelse - at blive transporteret fra København H. til Langå st., hvor de af egen drift valgte at afbryde rejsen. En pladsreservation må i den sammenhæng betegnes som en biydelse. Flertallet fandt derfor, at DSB, som allerede havde tilbagebetalt tillægget for DSB '1. og pladsbilletterne, ikke også var forpligtet til at kompensere for, at

## Årsberetning 2018

klageren og den medrejsende først fik en siddeplads fra Langeskov st., idet dette forhold ikke indebar en så væsentlig mangel ved rejsen, at der var grundlag for en yderligere reduktion.

Vedrørende buspassagerrettighedsforordningen afgjorde nævnet i sagen 2018-0180 ved en flertalsafgørelse, at Flixbus var berettiget til at afvise at udbetale godtgørelse til klageren, som på en 4 timers busrejse havde oplevet at blive 2 timer forsinket undervejs. Forordningen regulerer kun rejser, hvor forsinkelsen opstår *inden* bussens afgang.

### Flertallet udtalte:

*"Flixbus' rejseregler (vilkår og betingelser) samt EU's Passagerrettighedsforordning for buspassagerer regulerer buspassagerens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med modtagelse af en transportydelse. Således som forordningen definerer forsinkelse i artikel 3, hvorefter der alene er tale om forsinkelse, hvis bussen ikke afgår planmæssigt, var der i den foreliggende situation ikke tale om en forsinkelse i forordningens betydning.*

*En forsinkelse, som opstår undervejs, medfører derfor efter forordningen ikke en pligt for busselskabet til at betale godtgørelse til passageren for billetens pris eller andre udgifter.*

*Heller ikke efter Flixbus' rejseregler var klageren berettiget til at få billetens pris mv. godtgjort.*

*Klageren har ikke lidt et tab, hvorfor der allerede af den grund ikke er belæg for at kræve erstatning efter national lovgivning.*

*Mangelsbegrebet må efter vores opfattelse påvirkes af, at passageren må tåle op til 2 timers forsinkelse i afgang, før forordningen giver kompensation til passageren. Derfor er en forsinkelse i ankomst på 2 timer ikke ensbetydende med, at der har været en væsentlig mangel ved den leverede ydelse. Herefter er der ikke grundlag for at kompensere klageren for den opståede forsinkelse."*

### Et mindretal udtalte:

*"Jeg er enig i, at der efter Flixbus' rejseregler (vilkår og betingelser) samt EU's Passagerrettighedsforordning for buspassagerer ikke er grundlag for at betale godtgørelse til passageren.*

*Flixbus har ikke dokumenteret, at forsinkelsen beroede på forhold, som lå uden for Flixbus' ansvarsområde, idet tekniske problemer efter min opfattelse ikke undtager trafikselskabet for ansvar. Ved bedømmelsen heraf har jeg lagt vægt på, at forordningen selv definerer "strenge vejrforhold eller større naturkatastrofer, der bringer en sikker busdrift i fare", som forhold, der undtager for ansvar.*

*Uanset at klageren ikke har lidt et egentligt økonomisk tab i anledning af den opståede forsinkelse, er det min opfattelse, at en forsinkelse på ca. 50% af den samlede rejsetid udgør en så væsentlig mangel ved den leverede ydelse, at Flixbus skønsmæssigt skal refundere 25 % af billetens pris."*

### **Sager om erstatningskrav:**

I sagen 2018-0106 fik klageren tilkendt en erstatning på 3500 kr. i ankenævnet i en sag, hvor bagagen var bortkommet fra bussens bagagerum. Klageren medbragte en kuffert på rejsen, hvor hun havde påsat det modtagne bagagemærke fra Flixbus ved bestilling af rejsen, og efter FlixBus' anvisning anbragte hun kufferten i bagagerummet inden påstigning.

### Ankenævnet udtalte:

*"Det lægges til grund, at klageren under rejse med FlixBus mistede sin bagage, som hun havde anbragt i bussens bagagerum.*

*For at få betalt erstatning for bagagen skal klageren godtgøre, at FlixBus har handlet ansvarspådragende.*



## Årsberetning 2018

*FlixBus har gjort gældende, at de ikke er ansvarlige for passagerernes bagage, da de ikke tager bagagen i deres varetægt, men alene stiller pladsen i bagagerummet til rådighed. FlixBus har oplyst, at passagerer modtager bagagemærker sammen med deres billet, så de kan mærke bagagen, og at chaufføren anviser, hvor i bagagerummet passageren skal anbringe bagagen, idet den placeres efter passagerens destination.*

*FlixBus' rejsekoncept forudsætter, at passagererne skal placere større bagage i bagagerummet og ikke medbringe den oppe i bussen, hvor de ellers selv kan holde øje med det. Samtidig lægges der op til, at passagererne normalt skal stige ind i bussen før afgang og derfor ofte før bagagerummet lukkes. Dette fratager passagererne muligheden for selv at holde øje med deres ejendele i bagagerummet, ligesom der er stop undervejs på ruten, hvor passagererne heller ikke kan holde øje med deres bagage.*



*Under disse omstændigheder finder ankenævnet, at det må påhvile busselskabet at sørge for tilstrækkeligt opsyn med bagagen, fx ved bemanning ved lugerne i det omfang, chaufføren ikke kan holde øje med bagagen, idet varetægten efter ankenævnets opfattelse overgår til busselskabet ved passagerens læsning af bagagen i bussen.*

*Ved at have undladt dette finder ankenævnet, at FlixBus har handlet erstatningspådragende, og derfor er erstatningsansvarlig for klagerens mistede bagage.*

*FlixBus' generelle ansvarsfraskrivelse i befordringsbetingelserne sætter efter ankenævnets opfattelse ikke pligten til at føre opsyn med bagagen ud af kraft. Ankenævnet vurderer endvidere, at dette byrdefulde vilkår ikke på tilstrækkelig tydelig vis blev fremhævet for klageren, således at det måtte have stået klart for hende, at hun selv bar ansvaret for bagagen, som hun ikke havde mulighed for at holde øje med.*

*FlixBus skal derfor betale klageren erstatning for den tabte bagage.*

*I relation til størrelsen af erstatningskravet har FlixBus henvist til befordringsbetingelsernes punkt 14.5.1 og 14.5.2, hvorefter værdigenstande skal medtages i håndbagagen. Som eksempler på værdigenstande er bl.a. nævnt smykker og kontaktlinser. Efter ankenævnets opfattelse kan almindeligt, billigt bijouteri og billige kontaktlinser imidlertid ikke efter gængs opfattelse regnes som værdigenstande. Ankenævnet vurderer derfor, at det skulle have været særligt fremhævet for klageren ved fx at anføre dette i bookingbekræftelsen eller på billetten, hvis klageren ikke måtte efterlade sine kontaktlinser eller sit bijouteri i den afleverede bagage.*

*Klageren anmeldte tyveriet til politiet den 9. februar 2018 og har udarbejdet en liste med nypriser over de mistede genstande, som hun har indsendt til ankenævnet. Ankenævnet har gennemgået listen, som omfatter helt almindelig bagage til en weekendtur, og fastsætter herefter erstatningen for klagerens tab skønsmæssigt til 3.500 kr."*

## Årsberetning 2018

Et flertal fandt, at FlixBus ikke skulle betale 10.000 kr. i omkostninger til nævnet, fordi de under sagens behandling tilbød klageren 400 € i erstatning, hvilket omtrentligt svarede til den af ankenævnet fastsatte erstatning.

### Mistet videreforbindelse

I sagen 2017-0265 (afgjort i 2018) skulle klageren med en bus til Sverige fra Ølby st. Da hun ankom til Roskilde st., hvorfra hun skulle tage toget til Ølby, opdagede hun, at toget var aflyst. Der var en time til næste togafgang, og hun besluttede derfor at tage en taxa til Ølby st., for ikke at komme for sent til bussen til Sverige. DSB afviste at refundere hendes udgift på 442 kr. til taxa, bl.a. med den begrundelse, at hun kunne have omlagt sin rejse til Sjælør eller Herlev st., hvor bussen til Sverige også havde opsamlingspunkt.

#### Ankenævnet udtalte bl.a.:

*“DSB’s rejseregler (De fælles landsdækkende rejseregler) og EU’s Passagerrettighedsforordning nr. 1371/2007 regulerer passagerens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med modtagelse af en transportydelse.*

*Da der ikke blev købt billet, finder hverken forordningens artikel 16 eller 17 anvendelse på klagerens situation. Heller ikke DSB’s regler om Basisrejsetidsgaranti finder anvendelse, når der ikke er købt billet.*

*I henhold til de fælles landsdækkende rejseregler påtager DSB sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-opnået tilslutningsforbindelse.*

*Spørgsmålet er herefter, om DSB på andet grundlag er erstatningsansvarlig over for klageren i anledning af, at DSB aflyste den pågældende togafgang fra Roskilde st.*

*For at være berettiget til erstatning efter de almindelige erstatningsretlige regler kræves det, at skadelidte skal have lidt et økonomisk tab, at der skal være et ansvarsgrundlag, samt at der skal være årsagssammenhæng og påregnelighed mellem handlingen/undladelsen og skadelidtes tab.*

*Ankenævnet finder, at den akutte aflysning af togafgangen, når DSB ikke har godtgjort, at aflysningen skyldtes forhold, som DSB ikke var ansvarlig for, udgør et ansvarsgrundlag for DSB.*

*Ved vurderingen af, om klageren har lidt et tab, lægger ankenævnet til grund, at klageren skulle nå en bus til Sverige, som afgik fra Ølby st. kl. 08:35, at klageren i henhold til rejseselskabets rejsebestemmelser ikke uden forudgående aftale kunne ændre sit påstigningssted, og at det ikke den pågældende lørdag var muligt at kontakte rejseselskabet herom, da der var weekendlukket.*

*Det lægges endvidere til grund, at togafgangen kl. 07:54 med planlagt ankomst på Ølby st. kl. 08:17 blev akut aflyst, og at de rejsende over stationens højtalere og perronskærme blev henvist til at benytte førstkommande forbindelser. Næste tog mod Ølby st. afgik kl. 08:54 med planlagt ankomst kl. 09:17 til Ølby st., og klagerens bus til Sverige afgik kl. 08:35.*

*Endvidere finder ankenævnet, at det under hensyn til, at der i det pågældende tidsrum kun afgik ét tog i timen, måtte være påregneligt for DSB, at der ved aflysningen kunne være passagerer, som ville miste deres videre forbindelse.*

## Årsberetning 2018

*Det bemærkes, at det efter ankenævnets opfattelse i den konkrete situation ikke var uforsvarligt af klageren at planlægge med en tidsmargen mellem ankomst til Ølby og busafgang fra Ølby på 18 minutter, hvilket ved en mindre forsinkelse ville have været tilstrækkeligt for at nå bussen. Hvis klageren skulle have planlagt med mere tid til uforudsete hændelser, skulle hun have taget et tog fra Roskilde en hel time tidligere.*

*Det er endvidere ankenævnets opfattelse, at en togaflysning, når næste tog først afgår en time senere, ligger uden for, hvad man med rimelighed kan forlange, at en passager skal tage højde for i sin planlægning af en rejse på i alt 23 minutter.*

*DSB er på denne baggrund erstatningsansvarlig for klagerens udgift på 442 kr. til taxakørsel fra Roskilde st. til Ølby st. Fra dette beløb skal fratrækkes prisen for rejsen på strækningen Roskilde st. – Ølby st., svarende til det beløb, som klageren skulle have betalt med sit rejsekort ved en planmæssig afvikling af rejsen.”*



### **Sager om fortolkning af rejseregler:**

#### **Indgivelse af politianmeldelse:**

I sagen 2018-0161 rejste klageren på sin ægtefælles personlige rejsekort, hvorefter hun ved kontrol blev pålagt en kontrolafgift på 750 kr. Kontrolløren inddrog ikke rejsekortet. Derudover indgav Sydtrafik en politianmeldelse mod klageren for mulig overtrædelse af straffelovens bestemmelser om bedrageri. Klageren accepterede kontrolafgiften, men gjorde over for ankenævnet gældende, at Sydtrafik ikke uden nærmere undersøgelse af sagen var berettiget til at indgive politianmeldelse mod hende. Sydtrafik gjorde gældende, at de ikke har lovhjemmel til at undersøge om, der er begået en lovovertrædelse ved rejse på en andens rejsekort, hvorfor de nødvendigvis må overgive sagen til undersøgelse hos politiet.

Ankenævnet fandt, at Sydtrafik ikke burde have indgivet politianmeldelse i den konkrete sag og pålagde Sydtrafik sagsomkostninger på 10.000 kr.

#### Ankenævnet udtalte:

*”Efter De fælles Landsdækkende Rejseregler pkt. 2.8. betragtes det som misbrug, hvis kunden rejser alene på en andens rejsekort personligt, og misbrug medfører, at forholdet anmeldes til politiet, idet misbrug kan være strafbart.*

## Årsberetning 2018

*Sydtrafiks politianmeldelse vedrørte bl.a. overtrædelse af straffelovens § 279 om bedrageri, som har følgende ordlyd:*

*“For bedrageri straffes den, som, for derigennem at skaffe sig eller andre uberettiget vinding, ved retsstridigt at fremkalde, bestyrke eller udnytte en vildfarelse bestemmer en anden til en handling eller undladelse, hvorved der påføres denne eller nogen, for hvem handlingen eller undladelsen bliver afgørende, et formuetab.”*

*Efter straffeloven skal gerningsmanden have realiseret et gerningsindhold ved en adfærd, der skal være et resultat af en bevidst handling eller undladelse. Handlingen skal desuden være begået med den fornødne tilregnelser, hvilket indebærer, at gerningsmanden skal have handlet forsætligt.*

*Ankenævnet finder, at pkt. 2.8. må forstås således, at der kun skal indgives politianmeldelse, hvis der er tale om en vis sandsynlighed for et egentligt misbrug og ikke blot en fejl fra passagerens side, og at der således ikke er tale om en pligtforskrift til at indgive politianmeldelse ved enhver rejse på en andens personlige rejsekort. Det bemærkes i den forbindelse, at det for passageren er et alvorligt skridt at blive meldt til politiet, og at politianmeldelse – og så af hensyn til politiets ressourcer - kun bør anvendes, hvor der er et sagligt grundlag herfor.*

*Ankenævnet hæfter sig ved, at politianmeldelsen mod klageren ikke var begrundet med en konkret mistanke om misbrug af rabatoptjeningsreglerne, men alene bundede i det forhold, at det i en kontrolsituation blev konstateret, at der var rejst på ægtefællens personlige rejsekort. Kontrolløren inddrog da heller ikke rejsekortet i forbindelse med kontrollen, selv om rejsereglerne bestemmer, at dette sker, når der foreligger mistanke om misbrug.*

*Sydtrafik har i forbindelse med ankenævnsagens behandling oplyst, at de kunne undersøge klagerens og ægtefællens rejsekorthistorik og eventuelle rabatter, men at dette ikke ville give noget svar på, hvem, der reelt havde rejst på kortet. Sydtrafik har videre anført, at klageren oplyste til kontrolløren, at hun tidligere havde rejst på sin mands rejsekort uden problemer.*

*Sydtrafik har ikke undersøgt nærmere, om der efter indførelsen af Takst Vest den 18. marts 2018 overhovedet har været rejst på ægtefællens rejsekort, og de har først under ankenævnsagen foreholdt for klageren kontrollørens udtalelse om, at hun i forbindelse med kontrollen oplyste, at hun tidligere havde rejst på sin ægtefælles kort. Klageren har hertil gjort gældende, at ægtefæl-lernes rejsekorthistorik tydeligt viser, at hun ikke har forsøgt at bruge ægtefællens rejsekort for at op-tjene rabat, da han anvender sit kort meget sjældent, samt at hun ville have betalt mindre for rejsen, hvis hun havde anvendt sit eget rejsekort, som hun bruger meget oftere.*

*Herefter finder ankenævnet, at Sydtrafik ikke burde have indgivet politianmeldelse mod klageren, før de efter en individuel sagsbehandling havde grundlag for at antage, at der var tale om et bevidst misbrug af ægtefællens rejsekort.”*

I sagen 2018-0186 havde Metro Service pålagt en kontrolafgift på 375 kr. til en baby på et år og 9 måneder, fordi mormoren havde medtaget tre børn under 12 år på sit rejsekort, og der efter reglerne kun kan medtages to børn gratis.

### Ankenævnet udtalte:

*“Når man rejser med personligt rejsekort, kan man gratis medtage to børn under 12 år. Det er ankenævnets opfattelse, at det i denne situation er indehaveren af rejsekortet, der har ansvaret for,*

## Årsberetning 2018

*at der ikke medtages flere mindreårige børn på rejsekortet, end rejsereglerne tillader, og at børnene derfor ikke kan pålægges kontrolafgift. Det giver da heller ingen mening at pålægge en baby på 1 år og 9 måneder en kontrolafgift for ikke at have købt billet.*

*Kontrollørerne og Metro Service har skønnet, at der således som rejsereglerne er formuleret ikke var hjemmel til at pålægge mormoren kontrolafgiften, fordi hun isoleret set havde gyldig rejsehjemmel via sit rejsekort.*

*Hjemmelen til at pålægge kontrolafgift til indehaveren af rejsekortet/rejsehjemmelen i en situation som den foreliggende må derfor indskrives i rejsereglerne.*

*På baggrund af det ovenstående kunne babyen på 1 år og 9 måneder ikke pålægges en kontrolafgift, og Metro Service skal derfor frafalde denne."*

I sagen 2018-0195 tog klagerens søn ved en fejl klagerens rejsekort frem for sit eget og blev ved efterfølgende kontrol i metroen pålagt en kontrolafgift for rejse på en andens personlige rejsekort. Under den efterfølgende ankenævns sag spurgte nævnet DOT (samarbejde mellem DSB, Movia og Metroselskabet om kollektiv transport på Sjælland og Øerne) om baggrunden for forbuddet mod at rejse på en andens personlige rejsekort, når der ikke længere optjenes rabat ved rejser på Sjælland. DOT svarede, at trafikskaberne med de fælles landsdækkende rejseregler har sikret, at passagererne er underlagt de samme rejseregler, uanset hvor i landet rejsen foretages, og kontrolpersonalet ikke i kontrolsituationen ved, hvor kunden skal hen.

### Ankenævnet udtalte:

*"Det fremgår af de Fælles Landsdækkende Rejseregler, at rejsekortindehaveren altid skal være checket ind på de rejser, hvor et personligt rejsekort benyttes som rejsehjemmel til flere passagerer. Derudover vil den første, der checker ind på et rejsekort personligt, altid være at regne for kortindehaveren selv.*

*Da klagerens søn havde anvendt klagerens personlige rejsekort, var det derfor berettiget, at han blev pålagt en kontrolafgift i kontrolsituationen.*

*Ankenævnet har noteret sig svaret fra DOT, men finder dog, at der i bedømmelsen af pålagte kontrolafgifter på baggrund af rejse på en andens personlige rejsekort må foretages en individuel sagsbehandling i trafikvirksomheden, når det bedømmes, om en kontrolafgift skal fastholdes.*

*I en sag som den foreliggende finder ankenævnet, at kontrolafgiften efter en sådan sagsbehandling burde have været frafaldet. Der er herved navnlig lagt vægt på, at sønnen ved en fejl havde taget sin mors rejsekort, og der således ikke var tale om et bevidst mønster, og at trafikvirksomheden ikke har lidt noget tab, da der var betalt for rejsen og ikke optjenes rabat ved kørsel på Sjælland. Det bemærkes, at det under sagsbehandlingen kunne klarlægges, hvor den pågældende passager havde checket rejsekortet ud, og at der i et sådant tilfælde ikke ses at være omgængelsesrisiko, idet flere passagerer ikke uden risiko for en kontrolafgift kan rejse på kortet, uden at alle er checket ind.*

*Da der er tale om en praksisændring, skal Metro Service ikke betale 10.000 kr. i omkostninger for tabt sag i ankenævnet."*

## Årsberetning 2018

Metro Service anmodede efterfølgende ankenævnet om at genoptage sagen og ændre afgørelsen på baggrund af udtalelsen fra DOT om ensartethed for passagererne, som vil bortfalde med nævnets praksisændring. Derudover anførte Metro Service, at det undrede dem, at ankenævnet ignorerede og gik imod de regler, der er vedtaget og gør sig gældende for brug af rejsekort, og som fremgår af Rejsekort kortbestemmelser samt de fælles landsdækkende rejseregler vedtaget af trafikelskaberne.

Ankenævnet genoptog sagen, men fastholdt (i marts 2019) den tidligere afgørelse med følgende præcisering:

*”Metro Service anfører, at deres billetterende personale ikke må foretage en nærmere sagsbehandling i forbindelse med kontrol af rejsehjemmelen. I afgørelsen af 12. december 2018 udtalte ankenævnet da også, at det i selve kontrolsituationen var berettiget, at stewarden pålagde kontrolafgiften efter at have konstateret, at sønnen efter ordlyden i bestemmelserne om personlige rejsekort ikke havde gyldig rejsehjemmel.*

*Metro Service har i genoptagelsesansøgningen henvist til udtalelsen fra DOT, hvori det gøres gældende, at der ikke kan skelnes mellem rejser med eller uden optjening af rabat, idet trafikvirksomhederne ønsker ensartede regler for passagererne, uanset om der rejses i Takst Vest eller i DOT's område.*

*Til dette bemærker ankenævnet, at der allerede er individuelle forskelle mellem de forskellige transportformer. Således må man fx medtage cykler gratis i S-tog, men ikke i metroen, som derudover har spærretid for cykler. Spærretiden for passagerer med pensionistkort varierer også, alt efter om man rejser med bus/metro eller S-tog. Ankenævnet finder på den baggrund, at der ikke er tilstrækkeligt belæg for argumentationen om, at der til gavn for passagererne skal være ensartethed mellem landsdelene, og at der herefter ikke kan være forskel i reglerne for rejse på personligt rejsekort.*

*Det er et forvaltningsretligt princip, at afgørelsesmyndigheden ikke må sætte skøn under regel. Dette betyder, at afgørelsesmyndigheden som udgangspunkt har pligt til at skønne konkret og individuelt, i tilfælde hvor den er tillagt en skønsmæssig beføjelse. Alle relevante omstændigheder skal inddrages i afvejningen, og forvaltningen kan som udgangspunkt ikke opstille en fast regel og følge den i alle tilfælde. En vejledende hovedregel må imidlertid gerne opstilles, men det er et krav, at denne hovedregel ikke må administreres således, at skønnet reelt afskæres. Forvaltningen skal derfor have for øje, at der kan være omstændigheder, der skal lede til et andet resultat end den opstillede hovedregels resultat.*

*Uanset at Metro Service ikke er omfattet af forvaltningsloven direkte, finder ankenævnet, at de som afgørelsesorgan skal overholde de forvaltningsretlige principper for god sagsbehandlingsskik.*

*Der kan argumenteres for, at der med de eksplicite bestemmelser om forbud mod at rejse på en andens personlige rejsekort, ikke er tillagt afgørelsesmyndigheden en skønsmæssig beføjelse, men heroverfor står hensynet til, at afgørelsesmyndigheden udviser en vis saglighed og rimelighed, når det skal besluttes, om en kontrolafgift skal fastholdes, hvilket er ikke tilfældet, når der beviseligt er betalt den korrekte pris for den pågældende rejse.*

*At træffe beslutning om, at kontrolafgiften skal frafaldes, indebærer således ikke en ignorering af rejsereglerne og kortbestemmelserne, som Metro Service gør gældende, men derimod en sagsbehandling, som er i overensstemmelse med de forvaltningsretlige forskrifter.”*

## Årsberetning 2018

I sagen 2018-0058 klagede en mor over, at hendes søn på 17 år havde fået en kontrolafgift på 750 kr., som er samme størrelse som en kontrolafgift til voksne, når bus, tog og metro vælger at give nedsatte priser til unge med særlige ung-produkter.

### Ankenævnet udtalte:

*"I henhold til § 4 i bekendtgørelse nr. 1132 om kontrolafgifter af 08. september 2010, fastsætter jernbanevirksomheden bestemmelser om kontrolafgift i forretningsbetingelserne (rejsereglerne). Trafikvirksomhederne kan i medfør af de fælles rejseregler punkt 2.7 ændre størrelsen på kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer.*

*På den baggrund finder ankenævnet, at trafikvirksomhederne også er berettigede til at fastsætte kontrolafgiften for 16-18-årige til 750 kr.*

.....

*Imidlertid er det ankenævnets opfattelse, at det kunne skrives tydeligere på de respektive trafikvirksomheders og rejsekorts hjemmesider samt i rejsereglerne, at passagerer, som rejser på specifikke ung-produkter, som fx Rejsekort Ung, Ungdomskort og DSB Billet Ung, der alle finder anvendelse fra passageren er fyldt 16 år, og som i visse tilfælde giver rabat på rejsen i forhold til prisen for en voksen, er omfattet af passagerkategorien "voksen"; herunder kontrolafgift på xx kr."*



## 6. Statistiske oplysninger/efterlevelsprocent

Der er oprettet 283 klagesager i beretningsåret, som omhandler i alt 356 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 2018 til 31. december 2018

(Tallet i parentes er 2017)

Oprettede sager: 283 (311)

Afsluttede sager i alt (inkl. uafsluttede, overførte sager fra 2017): 280 (353)

- **afgjort på nævnsmøde:** 137 (197)

- heraf klageren medhold el. overvejende medhold 13 (23)
- heraf indklagede medhold el. overvejende medhold 124 (169)
- heraf afvist af ankenævn 1 (5)

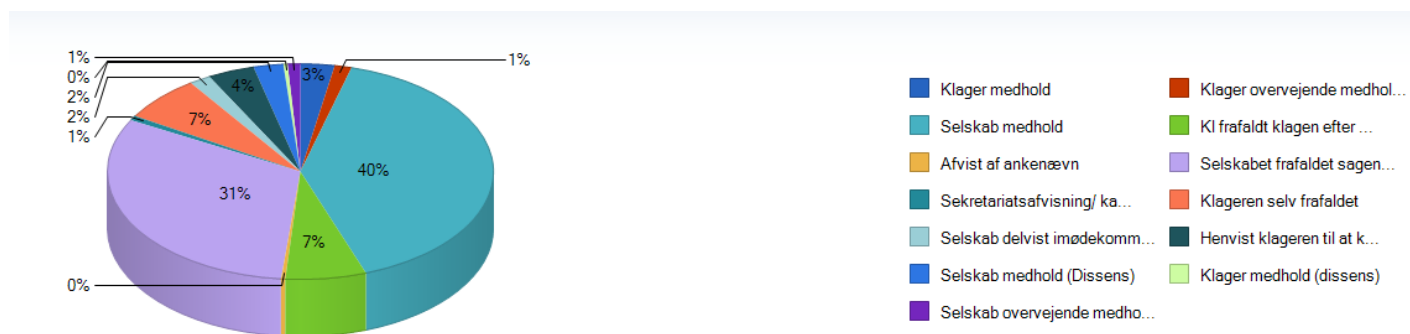
- **afsluttet uden nævnsbehandling:** 143 (157)

- heraf trafikvirksomheden har imødekommet/delvist imødekommet klagerens krav, hvorefter klagen er frafaldet 93 (112)
- klageren har frafaldet klagen inden nævnsbehandling: 37 (32)
- sekretariatet har afvist klagen/henvist klageren til at klage til trafikvirksomheden, før der kan klages til nævnet 13 (12)



# Årsberetning 2018

## Omtrentlige procentvise fordeling (idet lave tal figurerer med "0"):



## Detaljerede tal:

Afvist af ankenævn	1
Klager medhold (dissens)	1
Sekretariatsafvisning/ kan ikke behandles	2
Selskab overvejende medhold	3
Klager overvejende medhold	4
Selskab delvist imødekommet klageren, der herefter frafalder	5
Selskab medhold (Dissens)	7
Klager medhold	8
Henvist klageren til at klage til selskab	11
KI frafaldt klagen efter vejledn. fra sekr.	18
Klageren selv frafaldet	19
Selskabet frafaldet sagen inden nævnsbehandling	88
Selskab medhold	113
<b>Totalt</b>	<b>280</b>

De 123 sager, hvor nævnet har givet trafikvirksomheden medhold eller overvejende medhold, skal ses i forhold til de 88 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 106 af de 266 sager, som blev afsluttet ved ankenævnet uden at være blevet henvist eller afvist, svarende til cirka 40 %.

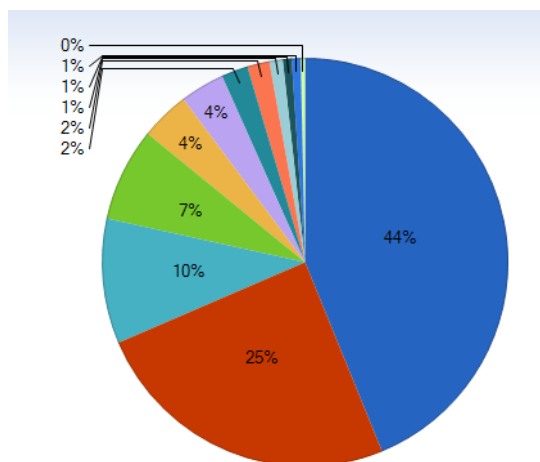
I alt 51 % af sagerne blev afsluttet i sekretariatet uden at blive behandlet i ankenævnet. 13 % af klagerne frafaldt klagen under forberedelsen i sekretariatet fx efter orientering fra sekretariatet om tidligere afgørelser i lignende sager, som ikke er faldet ud til passagerens fordel.

I 56 % af alle de afsluttede sager har klagerne fået tilbagebetalt deres klagegebyr, hvilket sker i de sager, som lukkes enten på baggrund af et positivt udfald for klageren, eller når klageren selv trækker klagen tilbage, samt når klagen ikke kan behandles i ankenævnet, fx fordi der ikke er blevet klaget til trafikvirksomheden først.

## Årsberetning 2018

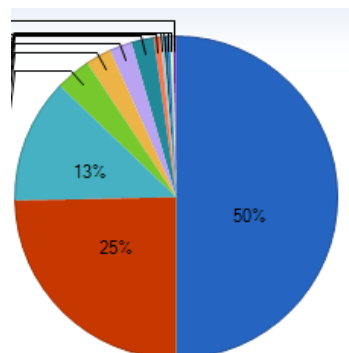
### Oprettede sager fordelt på trafikvirksomheder i 2018, i alt 283 sager:

	Antal	%
Metroservice	124	44
MOVIA	70	25
DSB	28	10
Midttrafik	21	7
DSB S-tog a/s	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



### Omtrentlige fordeling i procent på oprettede sager fordelt på trafikvirksomheder i 2017, i alt 311 sager:

Metro Service:	50%
Movia:	25%
DSB:	13 %
ARRIVA:	4 %
DSB S-tog:	3%
Lokaltog A/S:	3%
Midttrafik:	2%
Sydtrafik:	0% (2 stk.)
Rejsekort A/S:	0% (1 stk.)
Rødbillet:	0% (1 stk.)
Flixbus:	0% (1 stk.)
DB Bahn:	0% (1 stk.)



Den indbyrdes *procentvise* fordeling trafikvirksomhederne imellem er stort set uændret fra 2017 til 2018. Dog er klager over Midttrafik vokset fra 2 % til 7 %, men dette beror blandt andet i en stigning i sager, hvor klageren ikke har haft klaget til selskabet, inden klagen til ankenævnet (4 i 2018 mod 1 i 2017).

Antal klager over Flixbus er siden 2017 steget fra 1 til 6, hvilket efter al sandsynlighed må tilskrives større markedsandele og dermed flere passagerer. For en detaljeret oversigt over sagernes udfald fordelt på trafikvirksomheder se nedenfor på side 25.

# Årsberetning 2018

## Trafikvirksomhedernes andel af afgjorte sager på nævnsmøderne i:

	2018	2017
Metroservice	71	129
MOVIA	24	32
DSB	16	10
Midttrafik	8	7
ARRIVA	7	7
DSB S-tog a/s	4	5
Flixbus	2	1
Lokaltog A/S	2	3
Sydtrafik	2	1
FynBus	1	0

Som det fremgår, er der vedrørende Metro Service sket et drastisk fald fra 2017 i antal afgjorte nævnssager fra 129 til 71 i 2018. Dette svarer til et fald på 45 %. En del af forklaringen må tilskrives et generelt fald på 9 % i antal indkomne klager fra 311 i 2017 til 283 i 2018. Men ser man på antal oprettede sager mod Metro Service er disse isoleret set faldet med 20 % fra 155 til 124.

Ser man tilbage til 2016, er Metro Services andel af oprettede klagesager overordnet set faldet fra 67 % til 44 %. Hvad dette beror på, fremgår ikke af tallene, men faldet i ankenævnssager kan ikke tilskrives et generelt fald i passagerantallet i metroen, idet dette tværtimod er steget med 1,2 mio. siden 2017 ifølge metroens egne tal.

## Samtlige afsluttede sager fordelt på trafikvirksomhederne i 2018:

DSB Fjern- og Regionaltog	25
DSB S-tog	10
Metro Service	126
Midttrafik	17
Movia	74
Arriva	10
NT	1
Flixbus	6
Lokaltog	6
Fynbus	2
Sydtrafik	3

# Årsberetning 2018

## Afsluttede sager fordelt på udfald og de enkelte virksomheder 2018:

Tal i ( ) er fra 2017

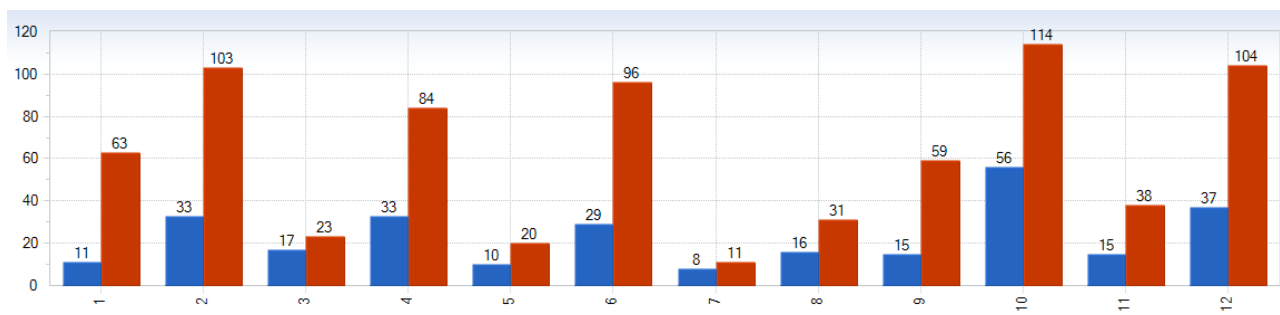
	A	B	C	D	E
	Selskab medhold eller overvejende medhold	Klageren medhold eller overvejende medhold	Selskab imødekom kl. helt eller delvist inden ankenævnss- behandling	Klageren frafaldt Klagen	Afvist/ Henvist til at klage til selskab
DSB S-tog	4 (1)	0 (3)	5 (3)	1 (1)	0 (1)
Metro Service	67 (119)	4 (10)	24 (40)	29 (22)	2 (2)
DSB	13 (7)	2 (1)	8 (17)	0 (4)	2 (7)
MOVIA	19 (27)	5 (4)	41 (41)	4 (3)	5 (4)
FynBus	1 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)
Midttrafik	8 (6)	0 (0)	3 (3)	2 (1)	4 (1)
Arriva Tog	7 (7)	0 (0)	1 (4)	2 (1)	0 (0)
DSBØresund	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Sydtrafik	1 (1)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)
Lokaltog A/S	2 (2)	1 (1)	4 (4)	0 (0)	0 (0)
Rødbillet	0 (1)	0 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
NT	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)
Flixbus	1 (1)	1 (0)	4 (0)	0 (0)	0 (0)
DB Bahn	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)

# Årsberetning 2018

## Sagsbehandlingstid for afsluttede sager 2018:

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 trafikselskab 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 2018 blev afsluttet 11 sager, og at deres samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 63 dage, og så fremdeles.

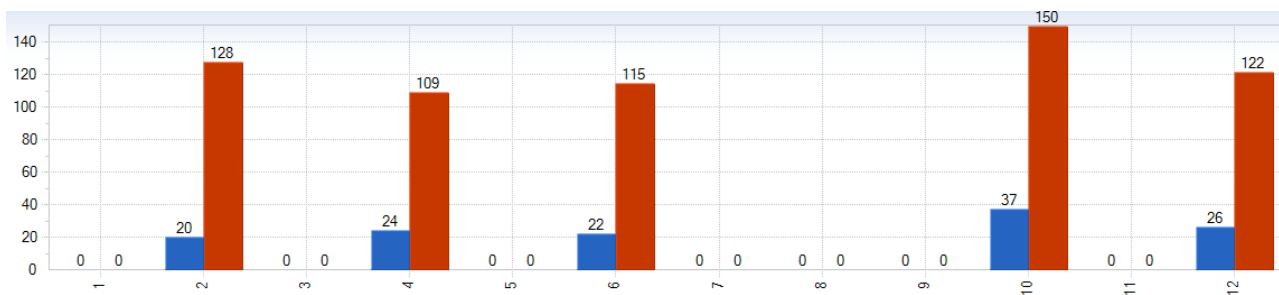


Periode	Antal sager	gen. behandlingstid
January 2018	11	63
February 2018	33	103
March 2018	17	23
April 2018	33	84
May 2018	10	20
June 2018	29	96
July 2018	8	11
August 2018	16	31
September 2018	15	59
October 2018	56	114
November 2018	15	38
December 2018	37	104

## Sagsbehandlingstid for sager afgjort i ankenævnet 2018:

Dette tal indeholder udelukkende sager, som ikke er blevet afsluttet under forberedelsen, men er afgjort af nævnet. Der blev afholdt nævns møder i februar, april, juni, oktober (2 møder) og december måned. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid varierer fra 109 dage til 150 dage.

## Årsberetning 2018

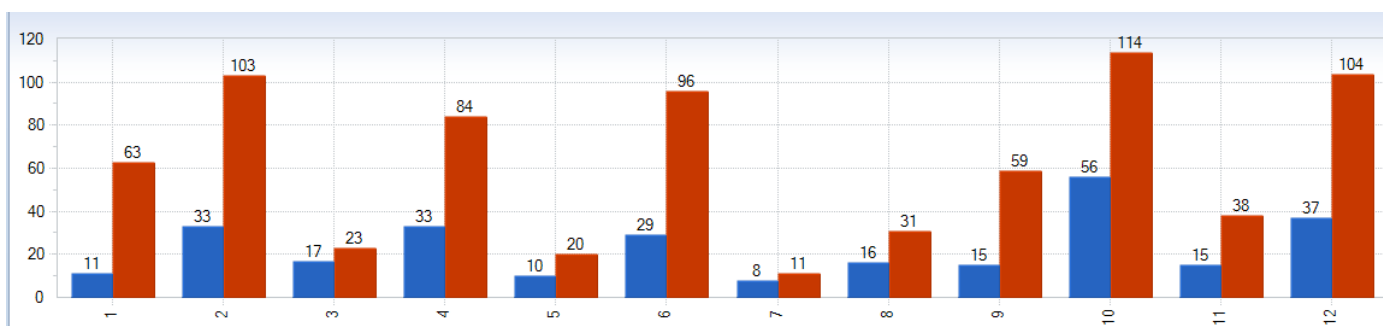


Periode	Antal sager	gen. behandlingstid
January 2018	0	0
February 2018	20	128
March 2018	0	0
April 2018	24	109
May 2018	0	0
June 2018	22	115
July 2018	0	0
August 2018	0	0
September 2018	0	0
October 2018	37	150
November 2018	0	0
December 2018	26	122

Den samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid for nævnssager var 124 dage. I 2017 var den 166 dage, hvilket beroede på en større sagsmængde end i 2018.

### Sagsbehandlingstid for alle lukkede sager i 2018:

Statistikken afspejler, hvornår der blev afholdt nævnsmøder, idet sagernes gennemsnitlige sagsbehandlingstid er højere i de måneder, hvor der afsluttes nævnssager, end i de øvrige måneder. Dette er en naturlig følge af, at i de sager, som går videre til nævnbehandlingen 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.

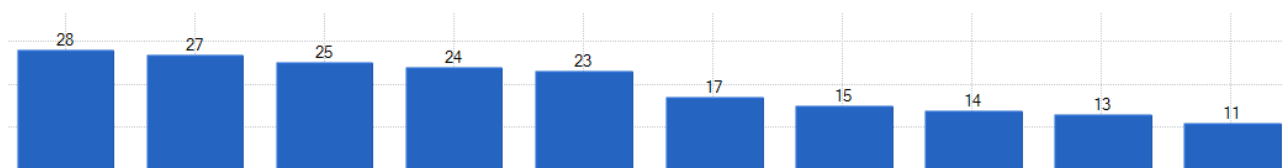


# Årsberetning 2018

Periode	Antal sager	gen. behandlingstid
January 2018	11	63
February 2018	33	103
March 2018	17	23
April 2018	33	84
May 2018	10	20
June 2018	29	96
July 2018	8	11
August 2018	16	31
September 2018	15	59
October 2018	56	114
November 2018	15	38
December 2018	37	104

Den samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid beregnet på baggrund af hver måneds gennemsnit var 62 dage.

## Top 10 klagepunkterne fordeler sig således på de oprettede sager i 2018:



Manglende registrering af check-ind/glemt	28
Mobilbillet ikke modtaget før påstigning ?	27
Kontrolafgift - ingen billet	25
Kontrolafgift for få zoner på klippekort/billet eller periodekort	24
Kontrolafgift- købt forkert billet/anvendt forkert kort	23
Kontrolafgift - kvittering/bankudskrift er ikke billet.	17
Manglende check-ind af flere rejsende/cykel/barn mv.	15
Manglende Straksbillettering	14
Kontrolafgift - periodekort/klippekort eller billet udløbet	13
mobilsystem eller App i uorden ?	11

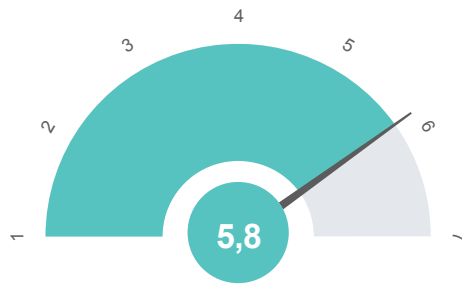
# MTU LTU (2019) - Barometer

---



### Min nærmeste leder er god til at give information om status på Midttrafiks mål.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

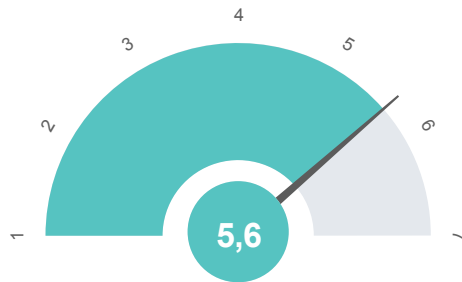
● Gennemsnit

108

5,81

### Jeg har den viden jeg har brug for, så jeg kan give kunden en god service.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

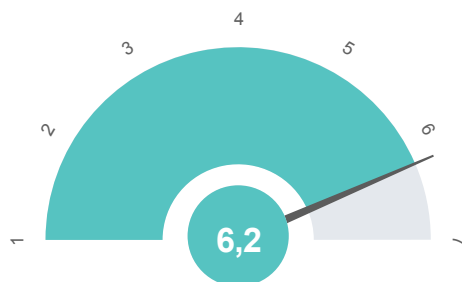
● Gennemsnit

108

5,63

### Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

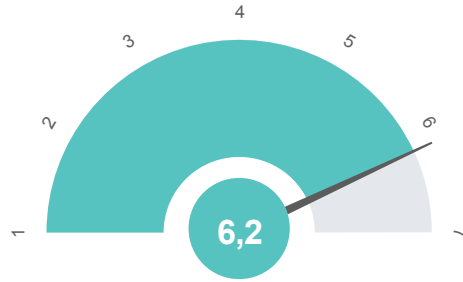
● Gennemsnit

108

6,22

### Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

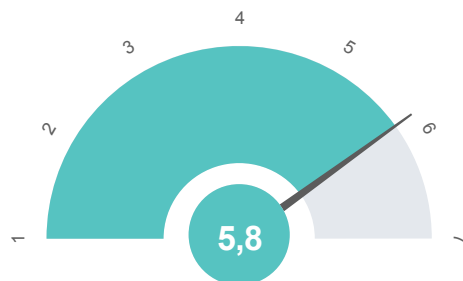
108

● Gennemsnit

6,17

### Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

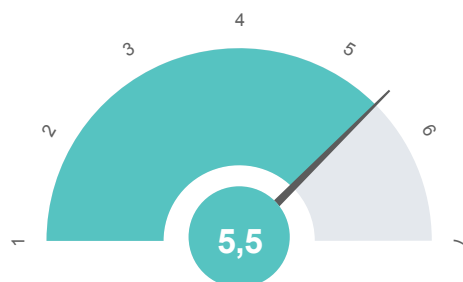
108

● Gennemsnit

5,81

### Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

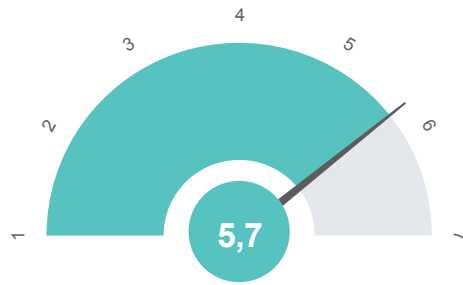
108

● Gennemsnit

5,50

### Min nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

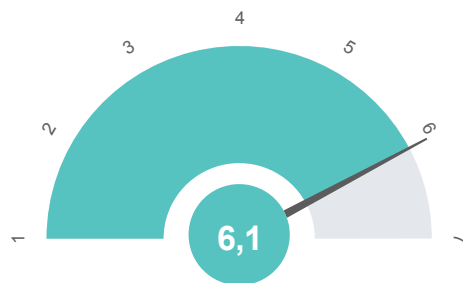
108

● Gennemsnit

5,71

### Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

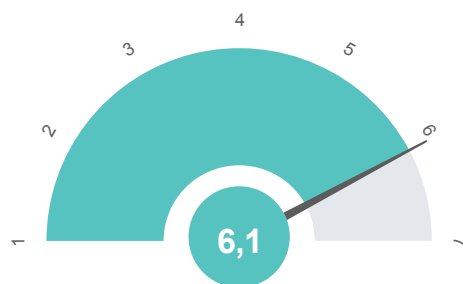
108

● Gennemsnit

6,06

### Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

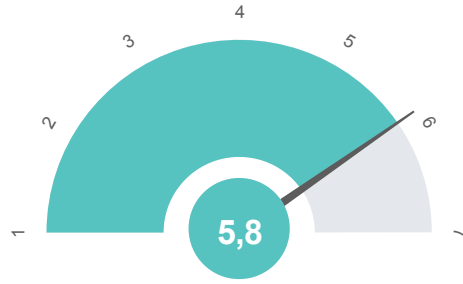
108

● Gennemsnit

6,06

### Min nærmeste leders beslutninger og prioriteringer sker med udgangspunkt i kundernes behov.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

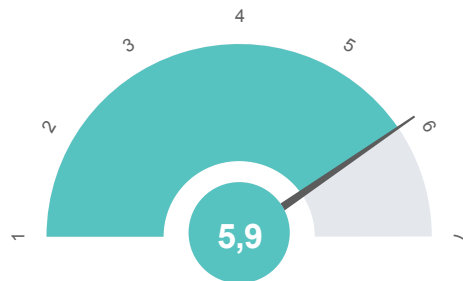
108

● Gennemsnit

5,84

### Min nærmeste leder sikrer høj faglig kvalitet og løbende forbedringer.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

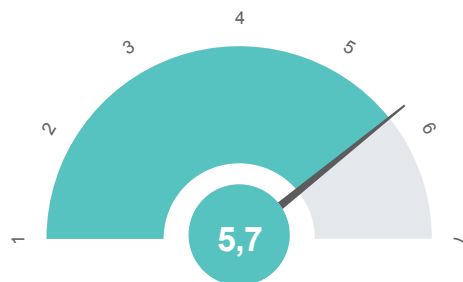
108

● Gennemsnit

5,85

### Min nærmeste leder hjælper mig med at få fornødne viden til at forstå kundernes behov og ønsker.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

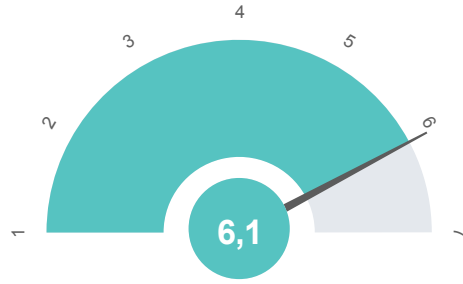
108

● Gennemsnit

5,70

### Min nærmeste leder er robust.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

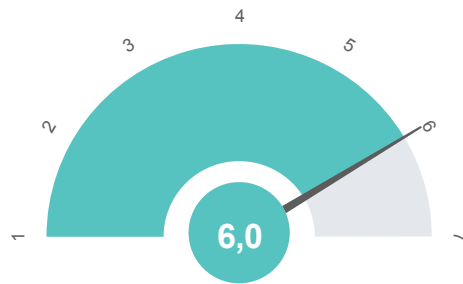
108

● Gennemsnit

6,06

### Min nærmeste leder er empatisk.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

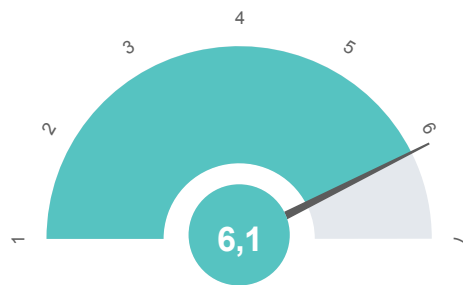
108

● Gennemsnit

5,96

### Min nærmeste leder arbejder ud fra afdelingens mål og følger op på dem.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

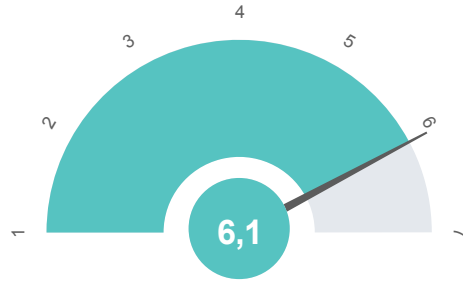
108

● Gennemsnit

6,11

### Min nærmeste leder kommunikerer mål og beslutninger tydeligt.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

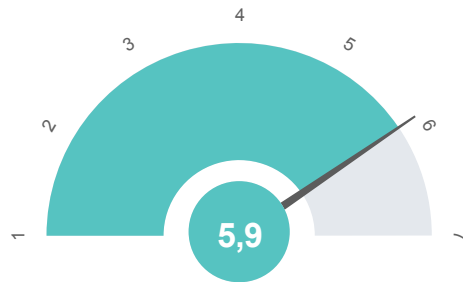
108

● Gennemsnit

6,06

### Min nærmeste leder følger op, prioriterer i opgaver og brugen af ressourcer og uddelegerer opgaver til eksterne ved behov.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

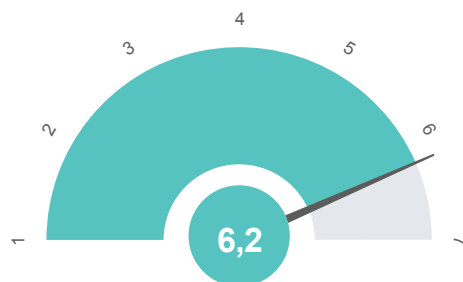
108

● Gennemsnit

5,86

### Min nærmeste leder er resultatorienteret.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

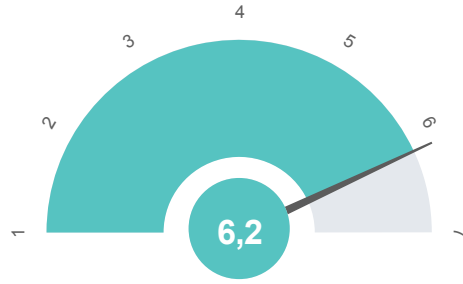
108

● Gennemsnit

6,21

### Min nærmeste leder er ambitiøs og vil hele tiden performe bedre

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

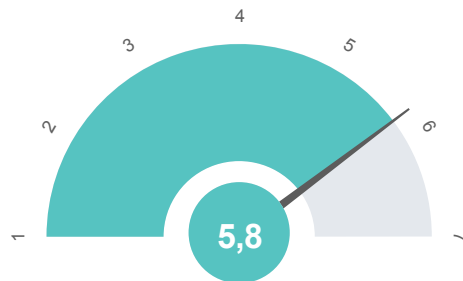
108

● Gennemsnit

6,17

### Min nærmeste leder sikrer, at vi hjælper hinanden på tværs af funktioner i Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



**Total** Svar status = gennemført. BDV: Lancering (1. kvartal 2019)

108

● Gennemsnit

5,77

## Trafikselskaberne: Forhindring forude for elbusser

*Claus Wistoft, formand for Trafikselskaberne i Danmark og Midttrafik & Kirsten Jensen, formand for Movia*



Copyright: Movia

Trafikselskaberne – BAT, FynBus, Midttrafik, Movia, NT og Sydtrafik – opbygger i disse år kompetencer om grønne drivmidler. Trafikselskaberne samarbejder med vores ejere i form af



kommuner og regioner med operatører og energiselskaber om at muliggøre indpasningen af bl.a. elbusser. Vi har tilpasset udbudsperiode med bussernes afskrivningsperiode. Der er indgået rammeaftale om ladeinfrastruktur mhp. i en opstartsperiode at fjerne usikkerheden om bl.a. format af ladestik. Det bidrager alt sammen til at reducere den merpris, der er på elbussen fremfor dieselbussen.

Et Kinderæg tilbyder tre gode ting på én gang. Elbussen er en art magnum-Kinderæg, der tilbyder endnu flere gode ting :

- Reduceret CO<sub>2</sub>-udledning ved at gå fra diesel til el
- Lokal udledningsfri transport, der fjerner NO<sub>x</sub> og partikler fra bymiljøet
- Mindre støj og vibrationer til gavn for såvel chauffører, passagerer og omgivelser
- Høj energieffektivitet – en elmotor kører 'længere på literen' end en forbrændingsmotor.
- Stabil efterspørgsel efter den stadig større mængde strøm fra vindmøllerne

### *Stigende interesse for elbusser*

Den 14. april overgik alle Roskilde Kommunes egne buslinjer til el-drift. Busserne på disse ni buslinjer kører årligt 1.4 mio. km. Roskilde Kommune har udregnet, at elbusserne reducerer udledningen af CO<sub>2</sub> svarende til, at 470 biler blev erstattet med el-biler. I løbet af 2019 følger København, Frederiksberg, Ballerup og Egedal trop og indpasser elbusser.

Træerne vokser dog ikke ind i himlen. Elbussen har udfordringer med rækkevidden, der dog i stadigt højere grad kan håndteres via lynladning ved endestationerne kombineret med natopladning i garagen. Indkøbsprisen er i runde tal det dobbelte af en dieselbus. Endelig ser afgiften på el anvendt til busser ud til blive ikke mindre 200 gange større i 2020.

### *Særregel udløber ved udgangen af 2019*

Fra landspolitisk side er elbusser søgt fremmet via to særregler, der giver lav afgift på den anvendte el, hvilket reducerer driftsomkostningerne.

Udrulningen af elbusser står overfor et markant afgiftsmæssigt bump på vejen, der truer med at bremse udrulningen af den efterspurgte grønne og lokalt emissionsfrie transport i og omkring vores byer. Baggrunden er, at én særregel udløber i år. En anden afventer fortsat en EU-godkendelse. Udsigten til markant dyrere drift fra 2020 vil alt andet lige bremse kommuners efterspørgsel samt operatørers udbud af elbusser.

Forudsat de kommende elbusser i Roskilde, København, Frederiksberg, Ballerup og Egedal kørte hele 2019, ville de betale 48.000 kr. i elafgift. Denne elafgift ser lige nu ud til at blive over 200 gange større i 2020, hvor de grønne foregangskommuner står overfor en elafgift på intet mindre end 10 mio. kr.

*Trafikselskaberne peger på fire løsningsmuligheder:*

Trafikselskaberne har rettet henvendelse til skatteministeren med en opfordring til at tage hånd om denne forhindring for elbusserne. Set fra vores stol er der umiddelbart fire mulige veje frem:

1. Forlæng særreglen for elbusser: Særreglen for elbiler, der omfatter elbusser, trådte i kraft i 2012 og er forlænget flere gange. I april 2017 indgik Regeringen aftale med Socialdemokratiet og Radikale Venstre om at videreføre særreglen om lav elafgift til elbusser. Særreglen udløber alt andet lige ultimo 2019.
2. Pres på for EU-godkendelse af at sidestille el til bus og bane: Danmark har ansøgt EU om i en periode på fire år at kunne sidestille el til elbusser med el til bane. Holland er tidligere kommet igennem med godkendelse af en lignende ordning. EU har endnu ikke hverken behandlet eller godkendt den danske ansøgning. Dermed er det ikke sikkert, at en ny særregel kan træde i kraft i 2020. Trafikselskaberne vil opfordre til, at den danske regering presser på for en snarlig afgørelse og godkendelse.
3. Kompensationsordning: Om der ikke indføres en særregel vil trafikselskaberne opfordre til, at staten kompenserer svarende til stigningen i afgiften for el anvendt i elbusser
4. Tilføj af 'elbusser' til EU-direktiv om beskatning af energiprodukter: Af et direktiv om elbeskatning fra 2003 fremgår, at afgiften kan fritages eller lempes for "elektricitet, der anvendes til personbefordring og godstransport med jernbane, metro, sporvogn og trolleybus." At elbusser ikke nævnes formodes at have baggrund i, at elbusser i 2003 ikke var på markedet. Regeringen kunne med fordel presse på for denne mindre opdatering hvormed medlemsstaterne på sigt kan styre uden om særregler, EU-godkendelser eller kompensationsordninger mhp. ikke at bremse udrulningen af elbusser.

*Vigtigheden af samarbejde på tværs*

Den grønne omstilling af særligt transportsektoren har vist sig at være en udfordring. Regeringen præsenterede sidste år et klima- og luftudspil hvoraf fremgår, at i:

- 2020 udleder ingen nye busser CO<sub>2</sub>
- 2025 udleder ingen nye busser i byer partikler eller CO<sub>2</sub>
- 2030 skal alle busser i byen være udledningsfri.

Skal den grønne omstilling realiseres, er det vigtigt at kommuner, regioner og staten spiller sammen – herunder at el til bussen ikke brandbeskattes. Konkret vil trafikselskaberne opfordre til, at realiseringen af klima- og luftudspillet samt kommuner og regioners ønske om overgang til fossilfri busdrift ikke standses af en elafgift, der er høj om strømmen bruges i en bus i modsætning til, hvis det var sket i et tog, en metro eller en trolleybus.

*Trafikselskaberne, KL og Danske Regioner ønsker at dele viden og erfaringer om alternative drivmidler, hvorfor vi inviterer til miljøkonference d. 13. maj i Roskilde. Tilmelding kan ske via KLS hjemmeside.*

[link: <https://tilmeld.kl.dk/miljokonference-maj-2019/arrangementet.html>]

Til: Skatteminister Karsten Lauritzen

Kopi til: Transportminister Ole Birk Olesen, energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt og miljø- og fødevarerminister Jakob Ellemann-Jensen

Kære Karsten Lauritzen

Elbusser har været søgt fremmet via to særregler, der giver lav afgift på anvendt el. Den ene særregel udløber i år. Den anden afventer fortsat EU-godkendelse. Udsigt til markant dyrere drift fra 2020 vil alt andet lige bremse kommuners efterspørgsel samt operatørers udbud af elbusser. Trafikselskaberne vil opfordre skatteministeren til at tage hånd om denne udfordring, og peger på fire løsningsmuligheder:

## Brev

10. april 2019

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

### 1. *Ny forlængelse af nuværende særregel for elbusser:*

Særreglen for elbiler, der omfatter elbusser, trådte i kraft i 2012 og er forlænget flere gange. I april 2017 indgik Regeringen aftale med A og B om at videreføre særreglen om lav elafgift til elbusser.<sup>1</sup> Særreglen udløber alt andet lige ultimo 2019.

### 2. *Presse på for EU-godkendelse af at sidestille el til bus og bane:*

Danmark har ansøgt EU-Rådet om i en periode på fire år at kunne sidestille el til elbusser med el til bane. Af lov nr 687 fremgår, at særreglen for elbusser er en midlertidig ordning, som forudsætter EU-Rådets godkendelse. Henvendelse til Skatteministeriets departement har klargjort, at EU-Rådet endnu ikke har godkendt ordningen – samt at det er uafklaret, om særreglen kan træde i kraft 1.1.2020. Trafikselskaberne er bekendt med, at Holland har fået godkendt en lignende ordning, hvorfor der med baggrund heri kunne presses på for en snarlig afgørelse og godkendelse.

### 3. *Kompensationsordning:*

---

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.dk/media/3286/aftale-om-elbiler.pdf>. Stemmeaftalen blev implementeret i lov nr 687 af 08/06/2017. Særreglen om lav elafgift er lov nr 1353 af 21/12/2012.

En elbus koster ca. det dobbelte af en dieselbus. Hvis der fra 1.1.2020 ikke er lav elafgift for elbusser, vil det gøre driften signifikant dyrere. Tabellen viser kommende elbuslinjer, årligt energiforbrug samt afgifter i hhv. 2019 med lav elafgift og 2020 samt 2025 med høj elafgift. Hvor den samlede afgift i 2019 forventes at være 48.000 kr, vil den året efter stige til 10 mio. kr.

Område	Buslinje	Forbrug MWh/år	DKK inkl. moms		
			2019	2020	2025
Roskilde	Alle bybusser	1.783	8.913	1.914.034	1.693.441
København og Frederiksberg	2A	4.763	23.813	5.113.879	4.524.503
København og Frederiksberg	18	2.263	11.313	2.429.511	2.149.510
Ballerup og Egedal	147, 157 og 156	840	4.199	901.749	797.822
		<b>I alt</b>	<b>48.238</b>	<b>10.359.173</b>	<b>9.165.275</b>

	øre/kWh inkl. moms (2015-niveau)		
	2019	2020	2025
afgiftsniveau	0,5	107,4	95

#### 4. Tilføjelse af 'elbusser' til EU-direktiv om beskatning af energiprodukter:

Af Rådets direktiv 2003/96/EF af 27.10.2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet anføres elbusser eksplicit ikke i artikel 15 stk. 1, litra e. Medmindre andet gælder i henhold til andre EF-bestemmelser, kan medlemsstaterne under afgiftsmyndighedernes kontrol indrømme hel eller delvis afgiftsfritagelse eller afgiftslempelse for "energiprodukter og elektricitet, der anvendes til personbefordring og godstransport med jernbane, metro, sporvogn og trolleybus."

At elbusser ikke nævnes formodes at have baggrund i, at elbusser i 2003 ikke var på markedet. Regeringen kunne med fordel presse på for denne mindre opdatering hvormed medlemsstaterne på sigt kan styre uden om særregler, EU-godkendelser eller kompensationsordninger mhp. ikke at bremse udrulningen af elbusser.

Med venlig hilsen

*Claus Wistoft*

Formand for Trafikselskaberne i Danmark og formand for Midttrafik

1. viceborgmester i Syddjurs Kommune (V)

**Dato**

11. april 2019

**Journalnr**

1-31-75-324-24-07

**Sagsbehandler**

Thomas D. Mikkelsen

**e-mail**

tdm@midttrafik.dk

**Telefon**

8740 8364

<b>Orientering om chaufførvilkår</b>
--------------------------------------

Nedenstående er en redegørelse om arbejdsvilkår for chauffører og forhold i kontraktkrav overfor busselskaber, der udfører rutekørsel for Midttrafik.

### Sagsfremstilling

I Midttrafiks kontrakter med busselskaberne kan forpligtelserne og ansvarsområderne for så vidt angår de forhold, der er af betydning for chaufførernes arbejdsmæssige vilkår, skitseres således:

	Leverandøren	Midttrafik
Kørslens planmæssige gennemførelse (vagtplaner, rettidighed mv.)	X	
Løbende orienteringer om forhold af betydning for kørlens afvikling	X	
Chaufførers løn- og ansættelsesvilkår, bl.a.: overholdelse af overenskomster	X	
Sikring af personalefaciliteter, iht. Arbejdsmiljøloven	X	X
Efteruddannelse af chauffører	X *	
Køreplanlægning og -omlægninger, herunder inddragelse og høring af leverandøren		X
Ansvar for inddragelse af chaufførrepræsentanter (linjetalsmænd) i forbindelse med køreplanlægning og -omlægning	X	

\* Midttrafik arrangerer Fly High kurser med fokus på kundeservice, hvor der er obligatorisk deltagelse for chaufførerne cirka hvert andet år.

### Forpligtelser om chaufførvilkår, herunder faciliteter

Den primære ydelse i forbindelse med udbud af buskørslen vedrører to dele; tilrådighedsstillelse af busmateriel og chauffører. Der er naturligt knyttet forpligtelser til ydelsen for leverandørens vedkommende for så vidt angår vilkår for chauffører, herunder at:

- Leverandøren er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster (Indehaveren af en tilladelse til buskørsel – som er en forudsætning for at opfylde kontrakten om buskørsel - skal sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører følges, jf. busloven).
- Leverandøren har ansvaret for at stille egnede personalefaciliteter til rådighed, herunder pauselokaler til chauffører, adgang til toiletfaciliteter mv. På større trafikterminaler stiller Midttrafik faciliteter til rådighed for leverandøren mod betaling. (2014-version)
- Chaufførerne skal have adgang til møblerede pauselokaler med ordentlige, rengjorte toiletforhold, rindende vand, lys og varme. Midttrafik kan når som helst udbede sig en redegørelse for busselskabets overholdelse af kravet. (2018-version)

- Leverandøren skal sikre nul-tolerance politik i forhold til vold og trusler om vold mod selskabets ansatte.
- Leverandøren har ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og til kundebetjening (mellem to og tre dage, afhængig af den enkelte kontrakt)
- Leverandøren skal sikre, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde og i fuld overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen.

Som udgangspunkt er det altså busselskabernes ansvar at sørge for, at der er ordentlige chaufførfaciliteter til rådighed. Afhængig af hvornår kontrakten mellem busselskabet og Midttrafik er indgået, følger der forskellige krav til faciliteterne.

Det bemærkes desuden, at der på nogle ruter *både* kan være behov for chaufførfaciliteter på stationer, hvor chaufførerne holder pauser pga. midlertidigt ophold mellem ture, og på de mere af afsides busanlæg, hvor chaufførerne begynder og slutter vagter. Midttrafik stiller udelukkende krav til de faciliteter, der skal stilles til rådighed på stationerne i forbindelse med kørslen.

Midttrafik reviderer løbende kontrakter om buskørsel, således kontrakterne er tilpasset nutidige forhold og krav fra øvrig lovgivning. Dette betyder bl.a., at kravene til chaufførfaciliteter er skærpet i 2014 og igen i 2018.

I 2018 vedtog Midttrafiks bestyrelse, at Midttrafik fremover eksplicit skal stille krav om, i hvilke byer busselskaberne skal sørge for faciliteter for chaufførerne, samt hvad disse faciliteter skal indeholde, fx ift. toiletforhold, møbler med mere. Midttrafik kan desuden fremover pålægge busselskaberne betydelige økonomiske sanktioner, hvis kravene til faciliteter ikke overholdes. Da kontrakterne har en løbetid på 6-12 år, går der flere år, inden at kravene er implementeret i alle regionale kontrakter.

I mellemtiden følger Midttrafiks administration op på orienteringer om manglende eller ringe chaufførfaciliteter, dog ud fra ældre og mere lempelige kontraktkrav. Dette har i flere tilfælde medført lokale forbedringer, hvor der afsættes beløb til renovering og vedligeholdelse.

På nogle større stationer har Midttrafik overtaget ansvaret for at stille chaufførfaciliteter til rådighed. Her inddrager Midttrafik kommuner og andre myndigheder i det omfang, det er nødvendigt for at få løst lokale problemer, fx ved at indgå fællesaftaler om leje af lokaler.

### **Midttrafiks køreplanproces**

Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelsen af køreplaner for alle lokale, regionale og X-bus ruter samt bybussystemer i Region Midtjylland.

I udgangspunktet revideres Midttrafiks køreplaner en gang årligt i forbindelse med køreplansskiftet i juni, men Midttrafik er også opmærksom på togoperatørernes køreplansskifte i december. Hvis der sker væsentlige ændringer i togkøreplanerne i december, så kan der foretages lokale køreplansskifte på ruter, hvor den fortsatte togsammenhæng har stor betydning. Alle Midttrafiks køreplansskifte sker i tæt samarbejde med Midttrafiks bestillere og busselskaber.

### **Midttrafiks årshjul**

Midttrafiks planlægnings-årshjul består overordnet af 4 faser med forskellige hovedfokus og arbejdsopgaver. Planlægningsprocessen sigter mod at sikre en god køreplanproces og gode køreplaner.

### Fastlæggelse af arbejdsgrundlag (juni-august)

Køreplanlægningen starter årets planlægningsarbejde med at fastlægge og beskrive kommende års arbejdsgrundlag. Her fastlægges et arbejdsprogram med beskrivelse af projekter og større planlægningsopgaver. Arbejdsopgaverne i fasen vil bestå af egen opsamling og videnindsamling, dvs. analyse af fakta (passagertal, økonomi m.m.), dialog og mødeaktivitet med bestillere og busselskaber.

### Planlægning af udkast (september-december)

Med udgangspunkt i det fastlagte arbejdsprogram foregår den egentlige planlægning af kommende køreplaner i denne fase. Der vil være en central og løbende dialog med både bestillere og busselskaber om opgaverne. Midttrafik indkalder aktivt bemærkninger fra alle busselskaber til det kommende køreplanarbejde og samler op på de henvender der er modtaget løbende.

### Offentlig høring (januar-marts)

Hvert år i januar måned sendes resultatet af planlægningsarbejdet i offentlig høring. Høringen handler om de væsentlige ændringer i køreplaner, fx nedlæggelse af betjening eller væsentlig omlægning af betjening, som er foreslået i køreplanerne til kommende køreplansskifte. Når forslag til væsentlige køreplanændringer sendes i offentlig høring, så er det fordi kunder, busselskaber, chauffører og øvrige borgere skal have mulighed for både at se og komme med deres bemærkninger og synspunkter til nye køreplaner – man skal kunne forholde sig til de konsekvenser ændringer måtte have for de daglige rejser. Høringssvarene skal primært bruges til to formål. Dels skal kundernes bemærkninger indgå videre i kommuners/regionens politiske behandling, så de kan træffe den endelige beslutning på et fuldt oplyst grundlag. Dels skal Midttrafik bruge dem til at fange mindre uhensigtsmæssigheder, fx mistede korrespondancer eller for sent ankomst til en ringetid, altså forhold og bindinger, som Midttrafik ikke umiddelbart har kendskab til eller har været opmærksomme på. Alle henvendelser vurderes og indgår i den videre proces med udarbejdelsen af de endelige køreplaner.

### Offentliggørelse (april-juni)

Den sidste fase i planlægningsprocessen handler om at offentliggøre resultatet af de nye køreplaner. Det handler dels om offentliggørelse af de endelige køreplaner og den sagsbehandling, der er foregået i Midttrafik og dels systemmæssigt arbejde og dels om systemmæssigt arbejde med klargøring af data til rejseplanen, rejsekort, realtidssystemer, elektroniske tavler m.m.

## **Midttrafiks hovedfokus i planlægningen**

Midttrafiks overordnede mål for planlægningen er tilfredse bestillere, dygtige leverandører og tilfredse kunder. Planlægningsprocessen sigter mod at sikre en god køreplanproces og gode køreplaner.

Betjeningen af kunderne har altid den højeste prioritet - det er dem, vi laver køreplaner efter. Men det er også meget vigtigt, at vi prioriterer at give busselskaber og chauffører de bedst mulige rammer for at levere den service, der skal til for at opnå tilfredse kunder; Midttrafik skal medvirke til at sikre at busselskaberne er dygtige.

Derfor skal Midttrafik sikre en god køreplanproces overfor både busselskaber og bestillere. Grundlaget for en god køreplanproces sker igennem god og tæt dialog med busselskaber, hvor Midttrafik rammesætter processen med realistiske tidsplaner, er åbne for input og handler ud fra fakta om køreplaner, køretider og viden om kunders behov.

Vi skal ligeledes sikre en god køreplan, som kan være en smule anderledes alt efter, hvem vi holder det op imod - kunder, bestiller eller busselskaber/chauffører. For busselskabet er en god køreplan en plan, som indeholder realistiske køretider, indeholder muligheden for gode og



effektive vagtplaner, sikre god fremkommelighed (optimal rute) og indeholder korrekt information.

### **Inddragelse af busselskaber og chauffører**

Inddragelse af busselskaber og chauffører er vigtige elementer i planlægningen. Det er chaufførerne, som er tættest på kunderne og den daglige drift. Derfor indkalder Midttrafik altid bemærkninger fra busselskaber hvert år i oktober. Typisk sker indkaldelsen af bemærkninger via busselskabets ledelse, som har ansvar for at koordinere chaufførernes input og fremsende til Midttrafik. Særligt ved behov for større ændringer deltager Midttrafik også gerne på chaufførmøder for at få en dialog med de enkelte chauffører. Chaufførerne har også en mulighed for at benytte Midttrafik hjemmeside, hvor "Kommenter din køreplan" kan benyttes, eller der kan fremsendes en mail direkte til Midttrafik. Det skal bemærkes, at Midttrafik altid inddrager busselskabets ledelse, når Midttrafik modtager henvendelser om køretider, pauser, ophold mm.

Midttrafik inddrager og behandler altid de bemærkninger, som modtages fra busselskaber og chauffører, og vil efter sagsbehandlingen fremsende de reviderede køreplaner til busselskaberne, som har mulighed for at komme med yderligere kommentarer. Tidsmæssigt vil det oftest ske i den periode, hvor køreplanerne er i offentlig høring i januar måned. På dette tidspunkt i planlægningsprocessen opfordrer Midttrafik altid busselskaberne til at sikre den sidste gennemgang af køretider.

Når køreplanerne er endeligt godkendt hos bestiller, så fremsendes de endelige køreplaner og vognløb til busselskaberne i henhold til kontrakten senest 3 måneder før køreplansskiftet – det sker ultimo marts måned. Her har busselskaber endnu en sidste mulighed for at komme med de sidste ønsker til justeringer. Typisk giver Midttrafik busselskaberne 1 måned til, primært at gøre opmærksom på fejl og uhensigtsmæssigheder, men også de sidste ønsker til justeringer af afgangstider for, bl.a. at opnå effektive vagter, lovpligtige pauser og ophold. Hvis det vurderes for muligt uden større konsekvenser i betjeningen af kunder, så indarbejder Midttrafik oftest disse sidste ønsker.

### **Arbejdet med køretider**

Korrekte køretider er helt centrale for en god køreplan, og derfor har det høj prioritet, når køreplanerne skal fastlægges. En køreplan indeholder typisk en række ture for hverdage, lørdage og søndage. De enkelte tures køretid skal kunne holdes hele året - både en mandag, en onsdag og en fredag på en dag i maj måned, hvor vejret er godt og en dag i december, hvor vejret måske ikke er godt og kundemængden er større. Der kan herudover være meget forskel på behovet for køretider alt efter de enkelte chauffører. Derfor skal køretidsvurderinger altid betragtes over en længere periode og gerne flere perioder over året.

Et af de væsentligste input fra busselskaber og chauffører handler om køretider. På trods af at Midttrafik har realtidsregistreringer, som giver rigtige gode faktuelle oplysninger om de faktiske køretider, så har busselskaber og chaufførerne den bedste viden om baggrunden/årsager til køretidsudfordringer - den trafikale situation og fremkommelighedsudfordringer. Disse elementer er vigtige at få frem, så de kan indgå i planlægningen.

Midttrafik har installeret realtidsudstyr i alle driftsbusser, som kører lokale, regionale og X-bus ruter samt bybuslinjer i Midttrafiks område. Realtidsudstyret registrerer alle bussernes faktiske drift på samtlige ruter, afgange og dagtyper. Midttrafik har derfor adgang til en meget stor datamængde, og har udviklet eget analyseprogram, som kan belyse fakta i driften på alle ruter. Midttrafik har derfor mulighed for systematisk at følge op på alle køretider, og tager proaktiv anvendelse i dette program, når køreplaner revideres hvert år.

Den ideelle køreplan gør det muligt at afgå fra startdestinationen til tiden, være gennemsnitligt et par minutter forsinket undervejs på ruten (for at undgå unødvendige pauser ved stoppestederne eller for langsom kørsel) og sikrer en ankomst til slutdestinationen til tiden. Når Midttrafik vurderer kommende køreplaners køretider tages udgangspunkt i data for større perioder i foregående køreplans driftsperiode – både sommer, efterår, vinter og forår.

Midttrafiks registreringer viser typisk ret stor variation over tid, fordi forskellige vejrforhold, trafikforhold, kunder og chauffører har betydning for, hvor hurtigt bussen kommer frem netop denne dag. Det betyder, at køreplanen nødvendigvis må baseres på nogle gennemsnitstal, hvor sigtet er at holde køretiden indenfor Midttrafiks nuværende rettidighedsmålsætning om at bussen har rettidig ankomst indenfor 0-4 minutter.

Det er Midttrafiks erfaringer over de seneste år, at trafikken i de større byer, og helt særligt i Aarhus, er blevet mere uforudsigelig og viser meget store udsving i den reelle køretid fra dag til dag, og det gør både planlægning af og overholdelse af køreplanerne til en meget svær opgave. Midttrafik arbejder derfor for at styrke fremkommeligheden i de større byer med kommunerne.

I nogle tilfælde har Midttrafik tillagt ekstra køretid på enkelte ruter og strækninger, hvis det giver mening. Bestyrelsen i Midttrafik er løbende blevet orienteret om ansvarsfordelingen mellem busselskaber, chauffører og trafikskabet, arbejdet med køretider og inddragelse af selskaber og chauffører i planlægningen. Midttrafik har opfordret 3F til konkret at pege på de udfordringer, der er, så vil administrationen søge at løse dem.

Formandskabet for Midttrafiks bestyrelse har deltaget i et lyttemøde med 3F den 31. januar og efterfølgende også drøftet emnet på bestyrelsesmøderne den 1. februar og 15. marts. Begge gange er 3F blevet orienteret om drøftelserne i Midttrafiks bestyrelse efterfølgende. I forbindelse med sidstnævnte møde blev en analyse af Midttrafiks køretider, baseret på realtidsdata, konkret gennemgået.



Rapport fra  
Letbanerådets studietur til Montpellier og Nîmes  
31. marts – 2. april 2019



Letbanesekretariatet april 2019

## Letbanerådets studietur til Montpellier og Nîmes 31. marts – 2. april 2019

Medlemmer fra Letbanerådet, Letbanerådets styregruppe og bestyrelsen for Aarhus Letbane var på studietur til Montpellier og Nîmes for at se byernes løsninger inden for letbane og BRT. Formålet med studieturen var at skabe erfaringsgrundlag og inspiration for fremtidige beslutninger omkring en udbygning af Letbanen nu, hvor etape 1 er tæt på fuldført, og der er igangsat VVM-undersøgelse for en etape 2.

Studieturen var arrangeret af Letbanesekretariatet i samarbejde med konsulent Axel Kühn, der tidligere har arrangeret studieture for Letbanesamarbejdet.

I valget af studietursdestinationer er der rent fagligt lagt vægt på muligheden for at studere både en letbane og en BRT-løsning med både regional og bynær karakter. Der er samtidig lagt vægt på, at løsningerne indgår i byudviklingen.

Studieturen relaterede sig tæt til tre temaer, der er aktuelle for den kommende udbygning af letbanen i Aarhusområdet.

1. Integration af letbanen i centrale bymiljøer, herunder særlige løsninger i snævre gaderum, hvilket er centrale problemstillinger i forbindelse med etablering af Brabrand etappen
2. Enkeltsporede strækninger i de ydre grene af linjerne, hvilket er relevant i forhold til Hinnerupetappen
3. Letbane kontra BRT hvilket er relevant i forhold til valg af system i Aarhus, hvor BRT vurderes som alternativ til letbane for Brabrandetappen
4. Parkér og Rejs anlæg, herunder betaling og sammenhæng med kollektiv trafik



*Deltagerne i studieturen foran Banegårdspladsen i Montpellier, hvor biltrafikken er reduceret til et minimum*

Programmet var tilrettelagt med et besøg i henholdsvis Montpellier og Nîmes med det primære besøg i Montpellier. Begge besøg startede på byregionernes centrale administration, hvor transportløsningerne blev grundigt præsenteret med efterfølgende rundvisning i letbane- og BRT-systemet af udvalgte medarbejdere fra byregionen og trafikelskaberne. I Montpellier tog også borgmesteren imod den danske delegation.

## Montpellier

Montpellier er den syvende-største by i Frankrig. Den har 460.000 indbygger i byregionen, Montpellier Méditerranée Métropole, som arealmæssigt er sammenlignelig med Aarhus Kommune med 335.000 indbyggere. Med en årlig befolkningsvækst på 8.000 indbyggere er Montpellier den hurtigst voksende by i Frankrig. Cirka hver fjerde indbygger er studerende og 43 % af den lokale befolkning er under 30 år.

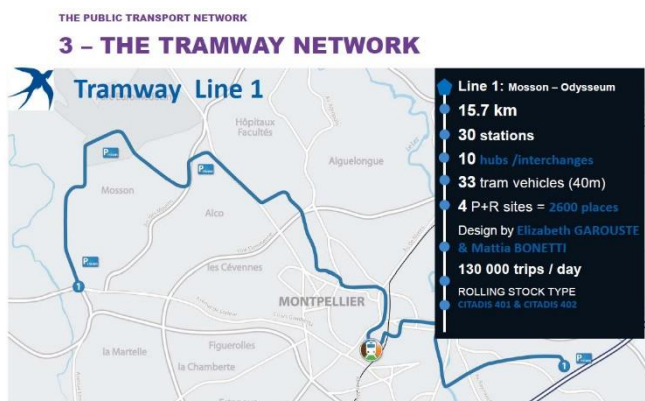
./ Montpellier Méditerranée Métropoles præsentation af letbanesystemet og temaer for besøget vedlægges (på engelsk)

Byen har fire letbanelinjer og en femte er på vej. Den første letbanelinje åbnede i 2000, og der er efterfølgende åbnet nye linjer hver sjette år. Linje 3 og 4 åbnede samtidigt i 2012, og linje 5 forventes at åbne i 2019. Letbanesystemet består i dag af et 60 kilometers netværk med 86 stationer, to depoter og 226.000 rejser per dag. Hver linje har sit eget design, der tager udgangspunkt i henholdsvis luft, jord, vand og ild. Designet er markant i stærke farver og de enkelte linjer er letgenkendelige for kunderne.

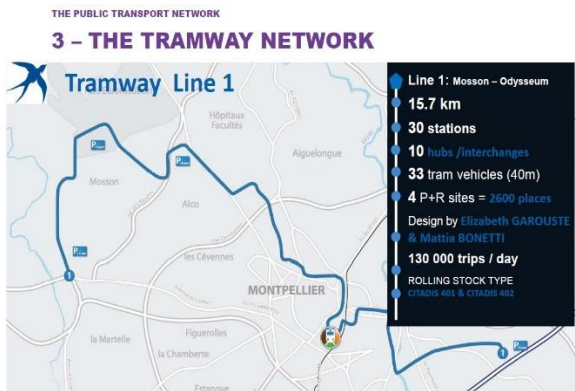
En ambitiøs byudvikling har resulteret i to nye bydele. Antigone kvarteret fra 1980'erne og det senest opførte og arkitektonisk spændende Port Mariane. Begge kvarterer har let adgang til en letbanelinje.

Letbanerne indtager en tydelig position i bybilledet, når man bevæger sig rundt i Montpellier. Især i bymidten, hvor bilerne er forment adgang til fordel for letbanesystemet. I stedet er der indrettet ni Parker & Rejsanlæg (4.000 p-pladser) og syv gratis parkeringsanlæg (800 p-pladser) placeret strategisk mellem indfaldsveje og letbanesystemet, som kører med høj frekvens. Det gør skiftet mellem bil og kollektiv trafik let for kunderne. Letbanen kører med lav fart gennem midtbyen, hvilket giver en fin harmoni mellem letbane, cykler, fodgængere og de biler, der har adgang til midtbyen (politi, renovation). Montpellier har desuden mere end 400 bycykler og 22 delebil-stationer. Samtidig er billetprisen tænkt ind som et parameter for at få borgerne over i den kollektive trafik. En heldags-kombibillet, der dækker både parkering og letbane for alle passagerer i bilen, koster fx 4,9 € eller 3,7 € med en særlig rabat, mens normalprisen for en enkeltbillet til letbanen er 1 euro.

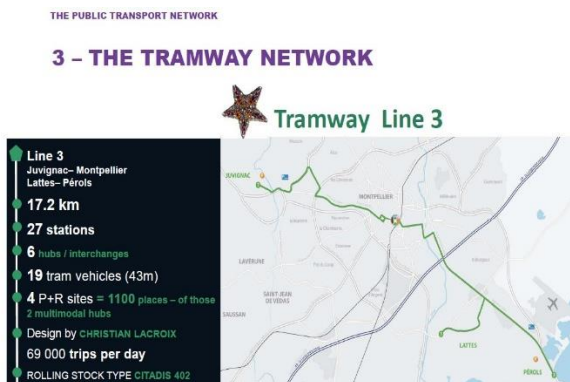
Linje 1: Mosson – Odysseum



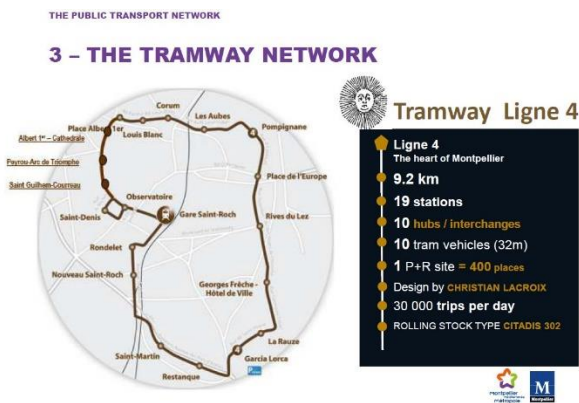
Linje 2: St Jean de Vedas – Montpellier – Castelnau le lez – Le Crés – Jacou



Linje 3: Juvignac – Montpellier – Lattes – Pérols



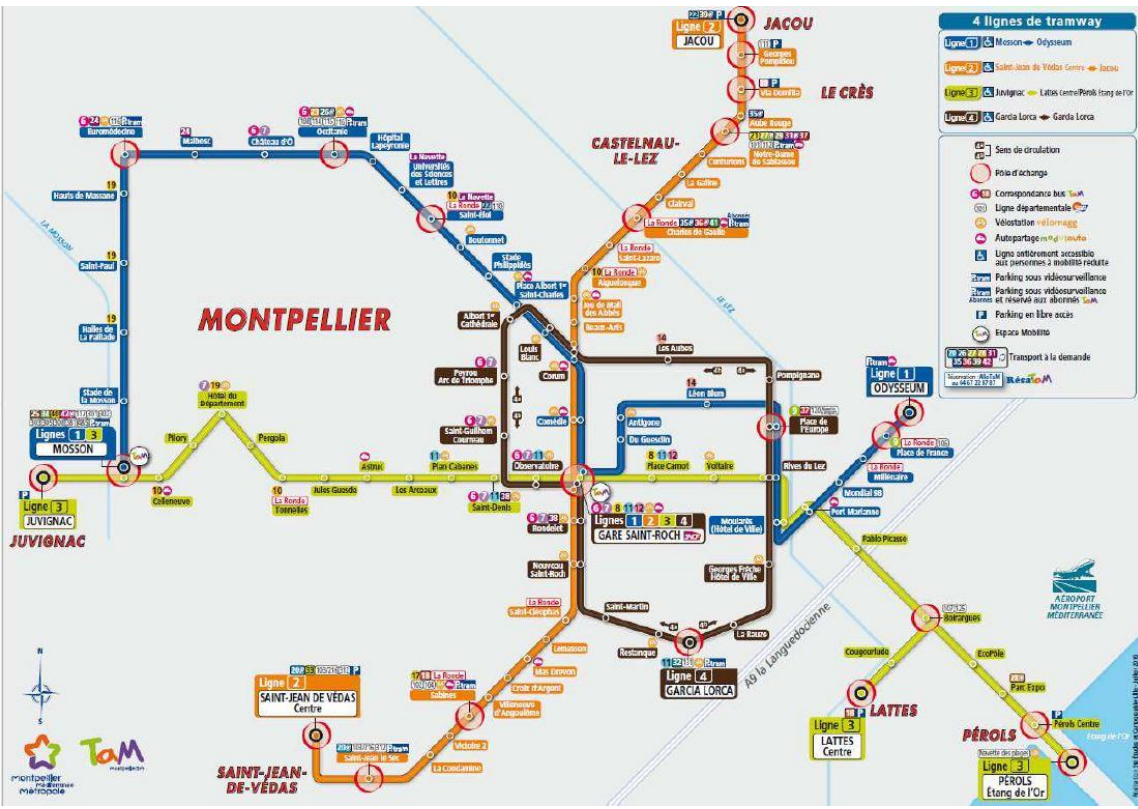
Linje 4: Circle line – The heart of Montpellier



Baggrunden for det velfungerende letbanesystem i Montpellier er et politisk ønske om at reducere biler i midtbyen og fjerne trængslen på indfaldsveje ind mod byen. Implementeringen af letbanesystemet følger målsætningerne fra den strategiske masterplan (Plan Déplacement Urbains) for trafik i Montpellier:

- At reducere afhængigheden til biler ved at skabe et netværk af velfungerende kollektiv transport
- At sikre højklasset offentlige transport-forbindelser til vigtige knudepunkter som fx skoler, universiteter og områder med mange arbejdspladser.
- At afskaffe ghettolignende byområder og forbedre deres inklusion gennem politisk prioritering. Letbanesystemet er her et værktøj til byfornyelse, ændring af byområdets karakter og sociale forbindelser.
- At indlejre letbanesystemet i en større sammenhæng og skabe forbindelser til offentlig transport fra tilstødende kommuner.

Fremtiden byder på en forventet åbning af linje 5 i efteråret 2019. Linje 5 vil køre 17, 5 km på strækningen Lavérune – Montpellier – Clapiers – Prades-le-Lez. Der bliver 27 stop og fire Parker & Rejs-anlæg. Linje 5 vil betjene 80.300 borgere. Derudover er der planlagt udvidelser og tilpasninger på linjerne 1, 3 og 4.



**Særlige forhold omkring organisering og finansiering:**

Montpellier Méditerranée Métropole er den overordnede myndighed på hele trafikområdet.

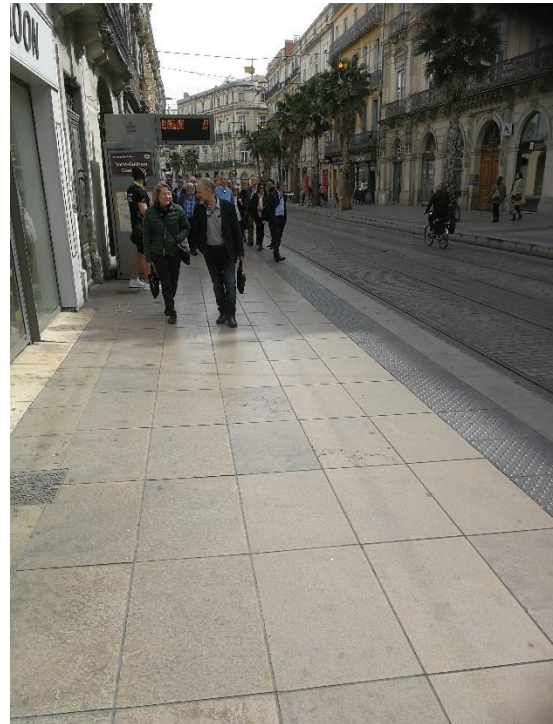
Trafikselskabet TaM (*Transports de l'agglomération de Montpellier*) står for driften af letbaner og busser i byregionen. Montpellier Méditerranée Métropole er hovedaktionær i selskabet, som også har det private operatørselskab Transdev som medejer. Dette er en almindelig organisering af kollektiv trafik i store franske byer.

Den kollektive trafiks infrastruktur er i de større franske byer især finansieret af en transportskat, "versement de transport", som er en skat på lønsummen på virksomheder i området med 11 eller flere ansatte. For

byområder større end 100.000 er den maksimale skat 1,25 %. Denne procentsats kan forhøjes til 2 % hvis der investeres i skinnebåret trafik eller BRT. I Montpellier er skatten 2%, mens den i Nîmes er 1,80%.

### Særlige observationer i Montpellier

Der er generelt i anlæg af letbanen i Montpellier lagt stort vægt på integration af letbanen i by- og gademiljøet. Nedenstående billeder fra de centrale dele af byen viser, hvordan hele gaderummet er bearbejdet mellem facaderne.





I de snævre gaderum er der taget forskellige utraditionelle løsninger i anvendelse for at få letbanen gennem den centrale del af byen.

Billederne nedenfor viser en løsning hvor hvert spor er anlagt i to parallelle gader med stop før og efter adskillelsen af de to spor.



I billedet til venstre har man løst en udfordring med et skarpt venstresving ved at etablere et svingspor der trækkes mod højre umiddelbart før venstresvinget.

Førerne kan aktivere sporskiftet alt efter om de skal fortsætte ligeud eller foretage venstresving.

Cykling i sporene er ikke tilladt, men tolereret!

Antallet af cyklister er i forhold til Aarhus begrænset. Det vil derfor næppe være muligt med denne franske tilgang i Aarhus.

På besigtigelsen af linje 3 fra Montpellier mod Pérols var formålet især at se, at letbanen på de yderste ca. 5 kilometer var anlagt som enkeltsporet strækning med krydsningsmulighed på alle stationer. Der er her 4 afgange i hver retning i dagtimerne. Det blev oplyst, at der kun var en besparelse ved enkeltsporede stækninger, hvis der er mere end én kilometer mellem stationerne på grund af meromkostningerne ved øget signalstyring. Ca. 2,5 km af den inderste del af den enkeltsporede strækning var forberedt til dobbeltspor.

De to billeder nedenfor viser endestationen for den enkeltsporede strækning i Pérols Étang de l'Or. Ved stationen er der aflåst cykelparkering og gratis P-pladser bag cykelparkeringen.



Parkér og Rejs mulighederne er udbredte. I Montpellier er der et såkaldt Parking+Trams tilbud ved Parkér og Rejs anlægene. Hvis man har abonnement hos TaM kan man parkere gratis i 24 timer. Hvis man ikke har abonnement, koster det 4,90 €, ca. 37 kr. for 24 timer, og så har alle i bilen samtidig en returbillet til kollektiv trafik. Prisen reduceres til 3,7 €, hvis man har det såkaldte Pass Métropole, der gratis kan erhverves af indbyggerne i området og giver rabat til diverse aktiviteter og arrangementer i byen.

Billetten til Parking+Trams købes i en automat på P-pladsen, og det er et krav at den valideres i letbanen – ellers skal man betale en anden pris for parkering.

## Nîmes

Nîmes ligger mellem Montpellier og Avignon. I Nîmes Métropole er der ca. 270.000 indbyggere. Befolkningstilvæksten ligger over det nationale gennemsnit. Arealmæssigt er byregionen noget større end Montpellier (og Aarhus), men naturområder og landdistrikter udgør  $\frac{3}{4}$  del af arealet, mens den sidste fjerdedel i og omkring byen er tæt befolket. Kun 7 % af transporten foregår med offentlig transport.

./. Nîmes Métropoles præsentation af letbanesystemet og temaer for besøget vedlægges (på engelsk)

Oprindeligt var der planer om at bygge et letbanesystem omkring år 2000, hvor der var letbaneboom i Frankrig. Et begrænset budget resulterede dog i, at der fra politisk side blev valgt en BRT-løsning, selvom borgerne ønskede en letbane.

Den første BRT-linje åbnede i 2012 med en strækning på fire kilometer med ni stop fra Caissargues i syd til arenaen i Nîmes centrum. Åbningen var en forkortet udgave af det oprindelige projekt, da især linjeføringen gennem den historiske bymidte skabte problemer. I 2016 blev linjen udvidet med to km ind til centrum af Nîmes og i 2019 åbnes med nogen forsinkelse yderligere 3 km. udvidelse mod syd. Der er planlagt åbning af linje 2 fra slutningen af 2019 til 2021 og længere ude i fremtiden også en linje 3.

I opførelsen af BRT-linjen har byen fokuseret på et letbanelignende ruteforløb, attraktive stoppesteder grøn beplantning og gode forbindelser til andre busforbindelser, indfaldsveje og motorvej i form af Parker & Rejs-anlæg. BRT-linjen i Nîmes kører fortrinsvis i sin egen bane (85 %), men deler også vejbane med den øvrige trafik på en kortere strækning (15 %). Borgerne er tilfredse med BRT-løsningen, som de kalder en "letbane-bus". Parker & Rejs-anlæggene har tiltrukket nye kundegrupper og de strømlinede busser bliver accepteret af de øvrige trafikanter.

Biler har stadig adgang til bymidten indtil BRT-systemet er fuldt udbygget med begge linjer. Herefter planlægges man at motivere bilisterne ud af bymidten ved at tilbyde gratis eller billig parkering uden for byen sammen med billige billetter til den offentlige transport generelt, hvorimod priserne på parkering vil stige inde i byen.

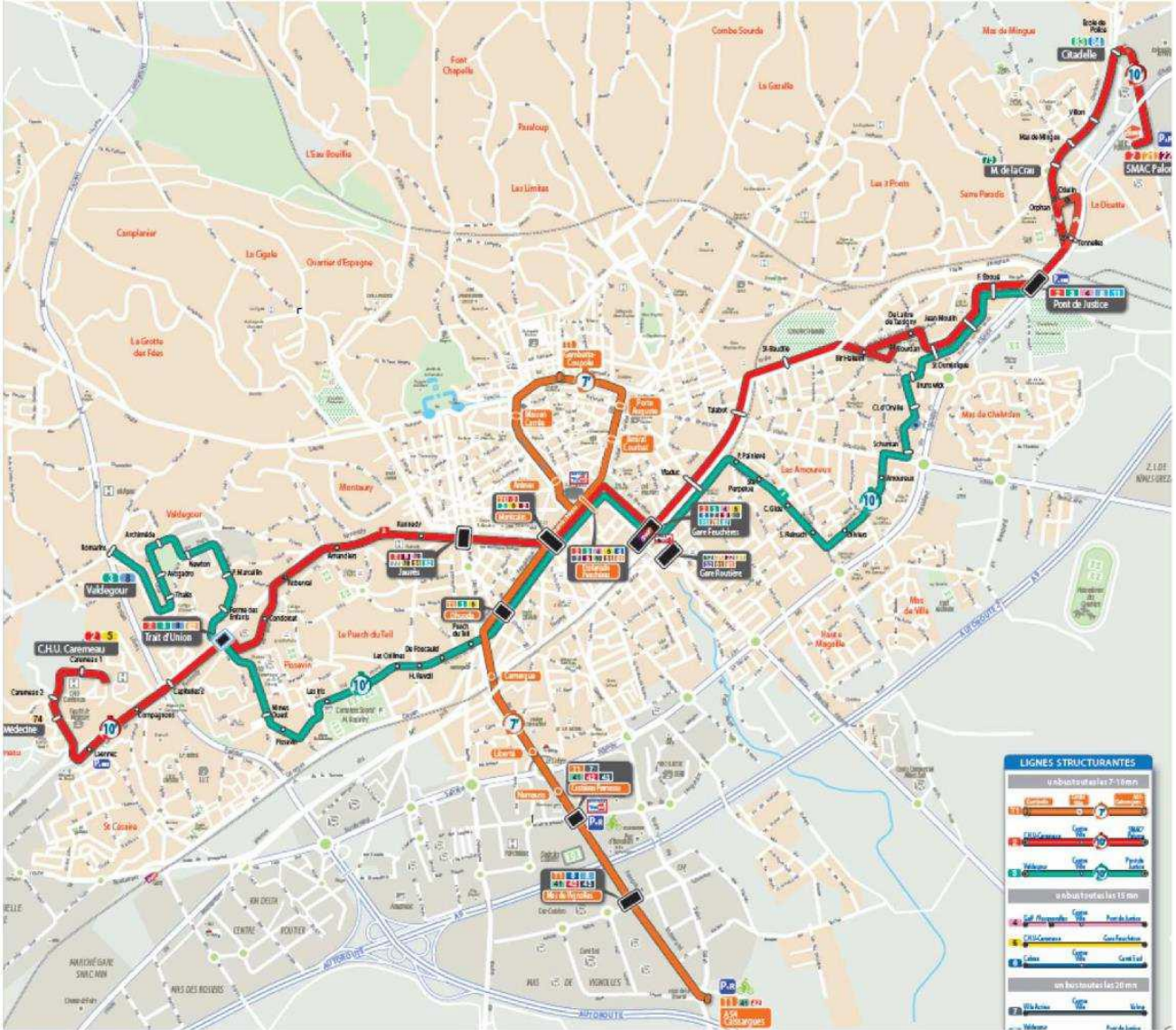
Udover BRT-linjen T1 har der 24 ordinære buslinjer, 46 skolebuslinjer, 18 Flexbuslinjer og handicapservice. 70.-80.000 kunder bruger dagligt offentlig transport i og omkring Nîmes.

Linje T1 betjener Nord-Syd akse i Nîmes

- Den første sektion på 4 km. åbnede i september 2012
- I december 2016 blev en udvidelse af linjen på 2 km ind til city centret i Nîmes indviet.
- En forlængelse på 3 km. mod syd indvies i 2019
- Der er 8 afgang i timen i dagtimer på hverdage og 7.700 passagerer per dag

- Busserne på linjen er 18 meter lange (ledbuslængde). Busserne er udstyret med en teknik, hvor de guides af linjer i traceet ved stoppene for at komme tæt på perronerne. Dette er dog slået fra på grund af problemer med at få det til at virke tilfredsstillende.

Linjekortet nedenfor viser den nuværende linje T1 (orange), T2, som er under anlæg (rød) og T3, som planlægges (grøn).



Bemærk at T1 er anlagt med en stor enkelrettet sløjfe i centrum, hvor bussen kun kører i én retning (mod uret). Dette reducerer pladsbehovet samtidig med, at bussen vendes. Løsningen må dog give omvejskørsel for nogle passagerer, især p.g.a. dens store længde af sløjfen.



18 m. bus på T1

Baggrunden for BRT-løsningen er som i Montpellier et ønske om at nedbringe trængselsproblemer, reducere biler i midtbyen og skabe mere miljøvenlige transportmuligheder. Nîmes Métropole arbejder ud fra følgende principper:

- At sikre god dækning med et højklasset system i egne traceer, et sikkert netværk mellem vigtige knudepunkter i sammenhæng med regionale tog og motorveje.
- At sikre god sammenhæng mellem by og opland
- At forbedre tilbuddet af offentligt transport til de tætbefolkede kvarter og især kvarterer med en stærk økonomisk udvikling
- At simplificere netværket, så det er let at afkode og let at tilgå for kunderne
- At tilbyde et integreret billetsystem, der inkluderer alle former for mobilitet

En udvidelse af T1 og en helt ny linje T2 er som nævnt under anlæg. Udvidelsen af T1 åbner i 2019 og første del af T2 forventes at åbne sidst i 2019 mens anden del åbner i 2021. Også i Nîmes arbejder man med forskelligt design af linjerne, og designet til T2-busserne ligger allerede fast. De nye busser bliver den maksimale længde på 24 meter for køretøjer på vej mod de nuværende T1-busser 18 meter. Det har givet anledning til kritik, at T1-busserne kører på diesel fremfor mere miljøvenlige brændstofd løsninger. Derfor vil de nye T2-busser være hybridbusser, der kører 30 % af turen på el og derudover også bliver opladet om natten.



## The line T2 project



## Organisering og finansiering:

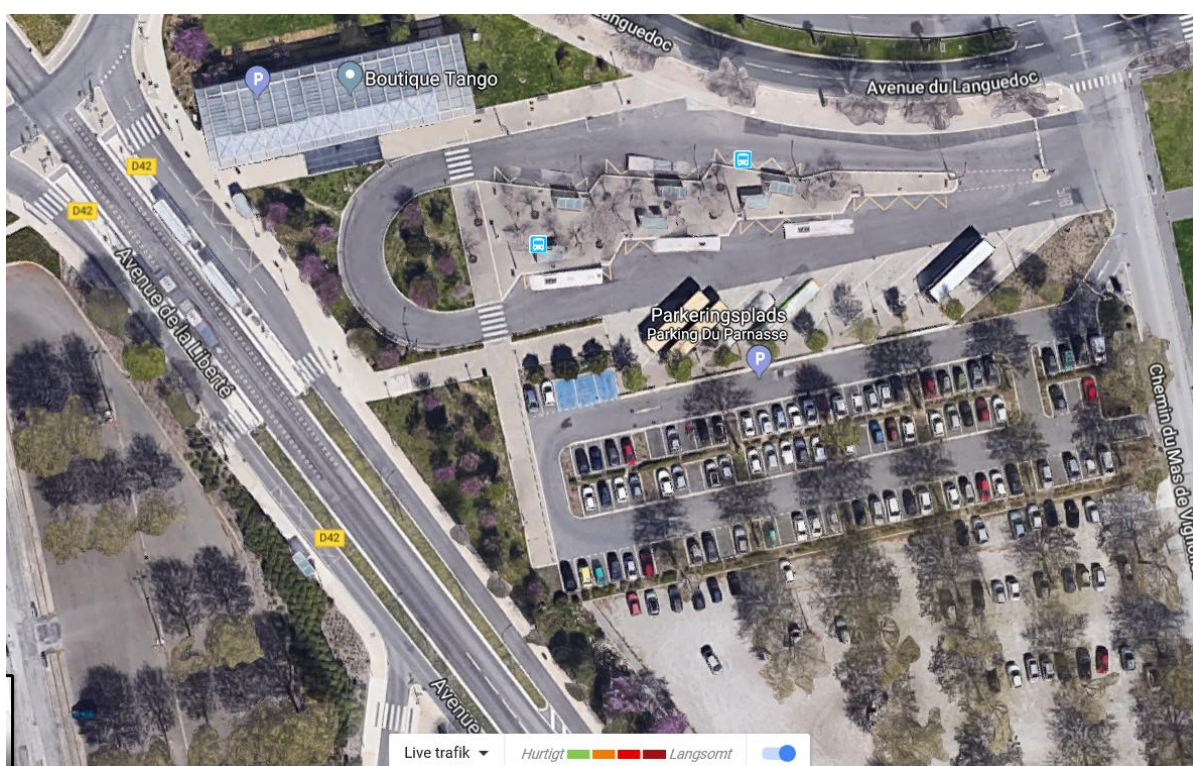
Som i Montpellier kommer den lokale finansiering fra lokale skat, "versement de transport", som i Nîmes er på 1,8%. Det er selskabet Tango, som har Nîmes Métropole og Transdev i ejerkredsen, der står for driften.

## Særlige observationer i Nîmes

Som det gjaldt letbanen i Montpellier, anlægges BRT linjerne i Nîmes med god integration i gade- og bymiljøerne. Det blev endvidere oplyst, at der også blev foretaget ledningsflytninger i BRT projekterne, og at omkostningerne var indregnet i anlægsbudgettet (det var dog lidt uklart i hvilket omfang).

Da arealbehovet til BRT løsningen er på niveau med letbaneløsningen forekommer de fysiske indgreb meget sammenlignelige.

Der er også i Nîmes etableret nye Parkér og Rejs anlæg og afkortninger af buslinjer. Nedenstående luftfoto og billede viser disse anlæg ved en af stationerne på T1, som blev besøgt under besigtigelsen.



Overgang fra T1 stop ved Costieres Parnasse til perron til miniterminal og parkeringsanlæg

## Nogle refleksioner fra deltagerne

- BRT er også en løsning der kan fungere - virker umiddelbart lettere at etablere
- Der er mindre komfort og mindre kapacitet i BRT - men kan blandes med øvrig trafik
- Ved både tram og BRT virker hastigheden ikke imponerende - og i begge tilfælde bør periferiparkering og billet sammentænkes
- Byerne er blevet bilfrie/har fået reduceret antallet af biler kraftigt via letbane/BRT-systemer og Park and Ride mulighed, hvilket har været gavnligt for livet i midtbyerne
- Kombinationen af Park and Ride og Letbane/BRT flytter virkelig nogle mennesker. I forhold til AAL peger det på, at vi skal i gang med at etablere Park and Ride faciliteter
- Det er vigtigt at vi står sammen om opgaven. Det er lykkedes i Frankrig (Montpellier og Nîmes) og det skal vi også sikre i forhold til AAL. Det har studieturen i øvrigt bidraget væsentligt til allerede.
- Park & Ride anlæggene skal ligge let tilgængelige, lækre, indbydende indrettet – så det næsten er en lille oplevelse, at sidde og vente på letbanen. Godt med p-pladser, når man skal etablere + indtænke busterminal, cykelparkering (selv om de ikke blive brugt meget i Frankrig), el-opladningsmuligheder, grøn og klimarigtig skal indtænkes, og med god tilgængelighed!
- Det gjorde stort indtryk – vi skal have fokus på, at skabe en lille oplevelse, mens man venter på Letbanetog og gøre det let at bruge.
- Og når der bygges nyt, tænke ”snorlige” perroner, handicapvenlige, og med bestemte påstigningssteder, tydeligt markeret, for de handicappede. Og alle andre, for den sags skyld – og så man kan let, sikkert og problemfrit kommer ind i togene – eller busserne, som også var fantastisk at opleve
- Stilheden i bycentrum, hvor der alene kørte tog. Vi har lige været i Paris – centrum, hvor der kører flere rækker af biler i hver sin retning, contra at sidde i bymidten i Montpellier, hvor det alene (næsten) var letbanetog, der kom forbi. Næsten ingen larm – underligt med den stilhed midt i en travl eftermiddagstime.
- Var også noget imponeret over, hvordan borgerne bare gik ”hulter til bulter” – på kryds og tværs – mellem togene. Og hvor godt det også fungerer.
- Spurgte og fik også at vide, at der faktisk ikke var personpåkørsler. Der var også imponerende at opleve, synes jeg.
- Hvilke overvejelser gør man sig når man skal vælge mellem at anlægge letbane eller BRT. Hønen og ægget: Skal man træffe modige anlægsbeslutninger i forventning om kunderne kommer eller sikre beslutninger når kundegrundlaget er der, eller arbejde med begge beslutningsgrundlag? Kan en godt net tiltrække flere brugere som Montpellier.



## Deltagerliste:

Navn	
Hans Jørgen Okholm	Letbanerådet, Silkeborg Kommune
Jan Petersen	Letbanerådet, Norddjurs Kommune
Mads Kristian Nikolajsen	Letbanerådet, Midttrafik
Nils Borring	Letbanerådet, Favrskov Kommune
Kirstine Helene Bille	Letbanerådet, Syddjurs Kommune
Uffe Jensen	Letbanerådet, Odder Kommune
Jens Peter Langballe Sørensen	Styregruppen, Skanderborg Kommune
Hans Minor Vedel	Styregruppen, Favrskov Kommune
Henning Haahr Pedersen	Styregruppen, Odder Kommune
Grethe Helledi Kristensen	Styregruppen, Randers Kommune
Kim Kofod Hansen	Styregruppen, Region Midtjylland
Poul Møller	Styregruppen, Syddjurs Kommune
Susanne Krawack	Styregruppen, Aarhus Kommune
Flemming Frøsig Christensen	Styregruppen, Silkeborg Kommune
Michael Borre	Aarhus Letbane
Steen Stavnsbo	Aarhus Letbane
Jørgen Andreas Nørby	Aarhus Letbane
Arne Lægaard	Aarhus Letbane
Britta Lyager Degn	Aarhus Letbane
Ole Sørensen	Letbanesekretariatet, Midttrafik
Britta Charmig	Letbanesekretariatet, Midttrafik