



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
13. december 2019 kl. 10:30  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Meddelelser fra formanden	2
3	Strateginotat og miljøkonference februar 2020	3
4	Budget 2020	6
5	Indtægts- og udgiftsmæssige udfordringer ved forventet regnskab for 2019 og budgetforslag 2020	8
6	Eventuelt	14

**1-00-2-19**

## **1. Valg af dirigent**

### **Sagsfremstilling**

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Hans Okholm, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** næstformand Hans Okholm vælges som dirigent.

**1-00-2-19**

## **2. Meddelelser fra formanden**

### **Sagsfremstilling**

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet den 15. maj 2019, herunder bestyrelsens studietur i september 2019.

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Bestyrelsens studietur 22.-24. september 2019

1-00-2-19

### 3. Strateginotat og miljøkonference februar 2020

#### Resumé

Midttrafiks ejere modtog i juli et strateginotat fra administrationen i Midttrafik til politisk behandling. Notatet indeholder en beskrivelse af hjørneflag og udviklingstemaer i Midttrafiks kommende strategiplan. Bestyrelsen ønskede en høring hos ejerne med mulighed for at behandle ejernes input i det videre arbejde med strategiplanen. 16 ud af Midttrafiks 19 ejere har afgivet høringssvar.

#### Sagsfremstilling

Midttrafiks ejere har indsendt høringssvar, som forholder sig til temaerne beskrevet i notatet:

- Grøn omstilling
- Publikumsfaciliteter
- Fremkommelighed
- Mobilitet
- Generelle bemærkninger

##### *Grøn omstilling*

Kommunerne er generelt positive over for udviklingstemaet om grøn omstilling og støtter op om målsætningen. Flere kommuner arbejder allerede aktivt med mål og indsatsområder (fx Horsens og Odder), mens andre er i gang med konkrete omlægninger (Aarhus Kommune). Grøn omstilling er samtidig et indsatsområde, hvor flere af kommunerne påpeger, at Midttrafik skal være rådgiver og det pointeres, at det i sidste ende er kommunen, der har beslutningskompetencen. Dette understreges især kommunerne Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern, Skive, Struer (generel bemærkning), Holstebro, Lemvig og Herning. Region Midtjylland understreger Midttrafiks rolle som rådgiver og opgave med at være en samlede faktor i et eventuelt samarbejde mellem region og kommuner. Odder Kommune er ligeledes interesseret i et samarbejde på tværs af ejerne.

##### *Publikumsfaciliteter*

Seks kommuner fastslår, at de ikke ønsker fælles kvalitetsstandarder for publikumsfaciliteter (Ikast-Brande, Hedensted, Ringkøbing-Skjern, Skive, Holstebro, Lemvig, Herning), mens fx Aarhus ikke vil bruge flere midler på opgradering, da kommunen er godt dækket ind. De førstnævnte kommuner ønsker, at hele beslutningskompetencen ligger hos kommunen. Andre kommuner fremhæver, at de har et årligt budget til forbedringer og vedligehold af stoppesteder mm., mens fire ejere ser positivt på en fælles standard. Region Midtjylland foreslår en screening af de nuværende som udgangspunkt for udarbejdelsen af en fælles standard.

##### *Fremkommelighed*

Flere kommuner understreger vigtigheden af, at der udover fremkommelighed også arbejdes med at styrke den kollektive trafik i tyndt befolkede. Fem ejere arbejder med

fremkommelighedstiltag (Silkeborg, Horsens, Odder, Aarhus, regionen) og flere ser gerne yderligere samarbejde med Midttrafik og støtter op om udviklingsteamet. Seks kommuner nævner flextrafik-produkter som en del af løsningen på fremkommelighedsproblemerne, men samtidig understreges at der bør udvikles mere brugervenlige og tilgængelige betalingsløsninger til de nuværende flextrafik-produkter. Flere kommuners erfaring er, at borgerne har vanskeligt ved at anvende dem.

#### *Mobilitet*

Flere kommuner efterlyser, at Midttrafik vil stille sig i spidsen for proaktivt at arbejde for den kollektive trafik i tyndt befolkede områder (bl.a. Ringkøbing-Skjern og Skive). Et par kommuner fastslår, at de ikke kan tilslutte sig tanken om et hovednet, mens andre understreger, at de gerne ser, at Midttrafik arbejder med udbud af transportbehov fremfor enkelte transportformer. Flere kommuner er i gang med og vil gerne samarbejde med Midttrafik og trafik- eller mobilitetsplaner, herunder også regionen.

Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland (Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Ikast-Brande, Viborg og Skive kommuner) fremhæver, at de ønsker deres fælles hørings svar til trafikplanen vedr. mobilitet til at indgå i hørings svaret til strateginotatet. Kommunernes hørings svar til trafikplanen er vedlagt som bilag 4. Kommunerne fremhæver følgende:

- Takstniveauet for flextur i Midttrafiks område bør harmoniseres på tværs af kommunerne.
- Rabatruter og åbne skoleruter bør implementeres i Rejseplanen.
- Midttrafik bør stille sig i spidsen for og være proaktive i arbejdet med at udvikle nye mobilitetsløsninger for tyndt befolkede områder.
- Forsøg med fleksible udbud, eller udbud hvor kollektive transportopgaver snarere end fast rutekørsel udbydes.
- Fokus på digitalisering bør kombineres med større fleksibilitet i billetudbuddet, f.eks. med mulighed for, at der kan udstedes fysiske billetter eller kort til samme rabat som tilbydes i digitale løsninger.

#### *Generelle bemærkninger*

Flere kommuner understreger, at de i sidste ende har beslutningskompetencen uagtet Midttrafiks strategiplan. Andre pointerer, at de bakker op til strateginotatets mål med det forbehold, at ejerens økonomi og lokale forhold har den endelige indflydelse på kommunens beslutning.

Fire kommuner mener, at Midttrafik bør have et mål om flere kunder i stedet for tilfredse kunder, fordi sidstnævnte kan være midlet til at opnå flere kunder i busserne.

#### **Opsummering**

Generelt er ejerne positivt stemte over for fire hjørneflag og udviklingstemaerne i strateginotatet. Et gennemgående tema i hørings svarene er kommunernes egne ønsker om at tilslutte sig mål og udviklingstemaer sammenholdt med kommunernes pointeringer af egen beslutningskompetence.

**Direktøren indstiller,**

**at** Repræsentantskabet drøfter strateginotatet samt resultatet af ejernes høringssvar.

**Bilag**

- Bilag 1 - Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024
- Bilag 2 - Ejernes tilbagemelding på strateginotat-191125
- Bilag 3 - Ejernes høringssvar
- Bilag 4 - Kommune samarbejdet i Midt- og Vestjylland - Høringssvar trafikplan
- Bilag 5 - Administrationens foreløbige bemærkninger til høringssvarene

---

1-00-2-19

## 4. Budget 2020

### Resumé

*Orientering om budgettet for 2020 for drift af kollektiv trafik og trafikskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2020, 2. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2021 til 2023, som vil blive behandlet af bestyrelsen for Midttrafik den 13. december 2019.*

### Sagsfremstilling

Før det endelige budget for 2020 kan godkendes i december, har det været sendt i administrativ høring fra den 14. juni, med deadline den 12. august, og politisk høring fra den 18. september, med deadline den 31. oktober. Budget 2020 2. behandling er blevet justeret på baggrund af bestillerens høringsvar i forbindelse med den administrative og politiske høring.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2020, hvor det er sammenholdt med det godkendte budget for 2019:

#### Budget 2020

I forhold til budgettet for 2019, er kørselsudgifterne steget med 1,5 mio. kr. til 1.408,3 mio. kr. i 2020. Indeksstigningen opvejes delvist af bl.a. de regionale besparelser samt hjemtagning af rabatruter i Holstebro.

For bus-IT og øvrige udgifter er budgettet steget med 3,7 mio. kr. til 23 mio. kr. i 2020, hvor bl.a. investering i tælleudstyr og omflytning af IT-udstyr udgør en del af denne stigning.

Udgifterne til rejsekort stiger med 2 mio. kr. til 60,1 mio. kr. i 2020, som særligt skyldes stigende udgifter til udstyrsdrift.

Budgettet for busindtægter er reduceret med 23,6 mio. kr. til 687,2 mio. kr. i 2020. Denne nedskrivning af budgettet skyldes hovedsageligt faldende forventninger til passagerindtægter som følge af de regionale besparelser samt faldende forventninger til omsætning på Ungdomskort og skolekort.

Flextrafik omfatter handicapkørsel, Flextur, Flexbus, Kommunal kørsel samt siddende patientbefordring. For Flextrafik er det samlede budget i 2020 forøget ned 14,6 mio. kr., som primært skyldes generel vækst i antallet af kørte ture på alle områder. Desuden er der under handicapkørsel foretaget en lovændring, som inkluderer blinde og stærkt svagsynede samt kørsel til behandling, terapi og lignende.

Budgettet for letbanedrift er opskrevet med 8,3 mio. kr. til 188,9 mio. kr. i 2020. Denne stigning skyldes, at driftsbudgettet hos Aarhus Letbane I/S er steget.



Budgettet for togdrift er opskrevet med 10,3 mio. kr. til 30,5 mio. kr. i 2020. Det skyldes opstart af togdrift på strækningen Holstebro–Skjern fra december 2020 og implementering af ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner.

Budgettet for trafikselskabet er opskrevet med 1 mio. kr. til 120,4 mio. kr. i 2020. De regionale besparelser er blevet indarbejdet med en reduktion på 2,2 mio. kr. i 2020. Det opvejes dog af øgede udgifter til planlægning og administration af Flexbusruter, ligesom fremskrivning af de administrative udgifter med KL's pris- og lønindeks øger budgettet. Endelig er budgettet blevet nedskrevet med 1,2 mio. kr. som følge af, at drift af Ungdomskort, udgift til den sikre betalingsforbindelse ved brug af Midttrafik app samt X-bus sekretariatet er flyttet fra trafikselskabet til bus-IT.

Budgettet for billetkontrollen er forøget med knap 3 mio. kr. til 4,7 mio. kr. i 2020. Samarbejdsaftalen med Opkrævningen i Aarhus Kommune vedrørende opkrævning af ubetalte kontrolafgifter er ændret, og fremadrettet vil ubetalte afgifter blive estimeret og indgå som en udgiftspost i Midttrafiks regnskaber. Den estimerede udgift er den primære årsag til stigningen i budgettet.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen om budgettet tages til efterretning.

## **Bilag**

- Bilag 1 - Budget 2020 2. behandling
- Bilag 2 - Budget 2020 2. behandling

1-00-2-19

## 5. Indtægts- og udgiftsmæssige udfordringer ved forventet regnskab for 2019 og budgetforslag 2020

### Resumé

*I forbindelse med aflæggelse af det forventede regnskab for 2019 samt budgetforslag for 2020 foreligger en række udfordringer og usikkerheder – især vedrørende indtægter og udgifter for busdrift samt indtægter for Aarhus Letbane. Generelt ses vigende indtægter og stigende udgifter, hvilket giver udfordringer for Midttrafik og dens bestillere.*

### Sagsfremstilling

#### Indtægtsmæssige udfordringer i forventet regnskab og budget

##### Forventet regnskab 2019

Indtægterne i det forventede regnskab for 2019 er nedskrevet i betydeligt omfang. Samlet forventes indtægterne at blive på 685,6 mio. kr., imod budgetteret 710,8 mio. kr. – altså en mindreindtægt på 25,2 mio. kr. Letbanens indtægter indgår ikke i opgørelsen.

Der er flere årsager til afgivelsen.

De forventede indtægter på **Ungdomskort** er nedskrevet fra 88 mio. kr. i budgettet til 71 mio. kr. i det forventede regnskab.

Budgettet er i sin tid baseret på senest kendte regnskabsresultat som var fra 2017. Regnskabet for 2017 viste indtægter på Ungdomskort på 84,3 mio. kr., ligesom der i regnskabet for 2017 var overført 2,9 mio. kr. til brug af Ungdomskort i erstatningsbusser.

De samlede indtægter på Ungdomskort var således 87,2 mio. kr. i 2017, så budgettet har afspejlet en nogenlunde uændret omsætning i forhold til senest kendte regnskabsresultatet på budgetlægningsstidspunktet.

Siden er ungdomskortomsætningen dog faldet betydeligt. I regnskabet for 2018 var ungdomskortomsætningen faldet til 84,4 mio. kr., altså et fald på knap 3 mio. kr. i forhold til 2017.

Nu forventes ungdomskortsalget af falde yderligere, så omsætningen på Ungdomskort – baseret på salget i de 3 første kvartaler – forventes at udgøre 79,4 mio. kr., svarende til et yderligere fald på 5 mio. kr. sammenlignet med regnskabet for 2018. Samme udvikling ses også i de øvrige trafikelskaber.

Samtidig er der fra togoperatørerne gjort krav om at der skal afregnes et aconto-beløb til dem, som følge af nogle af de kort Midttrafik udsteder, reelt anvendes til togrejser. Dette krav har ikke indgået i budgettet, da brugen af Ungdomskort udstedt af Midttrafik tidligere har været afregnet som en andel af det samlede bus-tog samarbejde, og derfor

ikke har været modregnet i indtægterne for Ungdomskort. Kravet vedr. såvel 2019, men også "bagud" i forhold til afregning for 2018. Der er således aftalt aconto-afregning med ARRIVA for 2018 på 3,8 mio. kr., og for 2019 på 5 mio. kr. Forskellen skyldes at problemstillingen først blev relevant med indførelse af Takst Vest marts 2018.

Samlet vurderes indtægterne for Ungdomskort således i forventet regnskab efter august måned at ligge på ca. 71 mio. kr. – altså en nedgang på 17 mio. kr. i forhold til budgettet – hvor ca. knap 9 mio. kr., skyldes en ikke-budgetteret afregning med ARRIVA, og godt 8 mio. kr. et generelt fald i omsætningen.

På **Skolekort** forventes indtægter på 20,4 mio. kr. imod budgetterede indtægter på 26,5 mio. kr.

Årsagen til nedgangen i skolekortindtægter er, at kommunerne nu kan købe Skolekort til en lavere pris end tidligere. Det har medført en lavere omsætning end forventet i budgettet. Budgettet er også her baseret på regnskabet for 2017, hvor skolekortsomsætningen var på 30,7 mio. kr. De budgetterede indtægter er således reduceret, men ikke tilstrækkeligt i forhold til hvad den reelle udvikling har vist.

En mindre del af indtægtsnedgangen skyldes at Horsens Kommune har indført gratis rabatruiter, hvilket har medført en reduktion i salget af Skolekort i Horsens på ca. 1,3 mio. kr. Dette henføres i indtægtsfordelingen udelukkende til Horsens, mens det øvrige fald på området fordeles til bestillerne i forhold til deres andel af skolekortindtægter. Det skal bemærkes, at de mistede indtægter på salget af Skolekort hentes hjem på kommunernes betaling for køb af dem. Dette gælder dog ikke for Region Midtjyllands faldende andel af skolekortindtægten, da regionen ikke har salg af skolekort. Regionens indtægtstab på skolekort udgør 1,2 mio. kr.

For **tog-omstigere** forventes indtægter på 21,9 mio. kr. imod budgetteret 28 mio. kr. Vurderingen er fortsat meget usikker, da der mangler endelig afregning vedr. 2017 og 2018, som kan påvirke regnskabsresultatet.

Baggrunden for nedskrivningen er en reduktion i aconto-afregningen med togoperatørerne fra 31 mio. kr. for togrejsendes gratis brug af bus i stationszonerne til 26,4 mio. kr. Desuden er indregnet en endelig afregning for 2016 på -1,9 mio. kr., en forventet – men meget usikker – endelig afregning for 2018 på -3,1 mio. kr. For 2018 er forudsat en endelig afregning på -4,8 mio. kr., som der dog er overført midler til fra regnskabet for 2018.

Baggrunden for faldet er, at der efter Takst Vest ikke sker afregning for omstigere på periodekort. Periodekort fordeles mellem trafikelskaber og togoperatører efter brugen af disse baseret på Rejsekortrejser, og der sker ikke en særskilt afregning for brug af togperiodekort i omstigningszonen. Dermed reduceres omsætningen. Togoperatørerne er samtidig begyndt i højere grad at sælge billetter uden omstigningsret til busser (DSB's Orange billetter og ARRIVA's One-day billetter). Dette medfører også faldende omsætning. I modsat retning trækker til gengæld, at der nu også skal ske afregning af togomstigere indenfor de gamle takstområder, men den positive effekt heraf forventes ikke at kunne modsvare den negative effekt af de 2 øvrige forhold.

Samlet ser afvigelserne i det forventede regnskab derfor således ud:

Ungdomskort - generel udvikling	-	8.000.000
Ungdomskort - Aconto til togoperatører 2019	-	5.000.000
Ungdomskort - Aconto til togoperatører 2018	-	3.800.000
Skolekort	-	6.100.000
Tog - omstigningsrejser	-	6.100.000
Passagerindtægter	-	1.533.000
Øvrige indtægter		5.500.000
I alt	-	25.233.000

Som det fremgår af tabellen, er afvigelsen på passagerindtægter kun 1,5 mio. kr. (budget = 503,6 mio. kr., forventet regnskab = 502,1 mio. kr.). Der er i budgettet for 2019 indregnet en samlet reduktion i indtægter på ca. 8 mio. kr., som samlet effekt af de regionale besparelser. Denne effekt er fastholdt i det forventede regnskab, da de regionale besparelser først er gennemført fra 2. halvår, og det reelle indtægtstab endnu ikke kan vurderes.

På øvrige indtægter er der merindtægter i forhold til budgetteret, hvilket først og fremmest skyldes større indtægter på refusion af off-peak compensation end forventet. Den samlede indtægtsnedgang udgør godt 3 % af de samlede forventede busindtægter i 2019.

Indtægtsfordelingen i det forventede regnskab er sket ud fra Bestyrelsens beslutning om at alle bestillere – bortset fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland – i en overgangsperiode tilføres de budgetterede indtægter. Undtaget herfor er indtægtsnedgangen på Skolekort, der fordeles til alle bestillere i forhold til omsætning.

Dette medfører følgende fordeling af de manglende indtægter:

Aarhus Kommune	-	14.299.000
Region Midtjylland	-	6.783.000
Øvrige Kommuner	-	4.151.000

Som det ses, medfører den besluttede indtægtsdelingsmodel at det primært bliver Aarhus Kommune og Regionen der bliver ramt. Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at da den tilsvarende model anvendtes ved regnskabsaflægningen for 2018, medførte det merindtægter til Aarhus Kommune på 21,2 mio. kr., og til Region Midtjylland på 10,4 mio. kr.

#### Budget 2020

Udviklingen i det forventede regnskab for 2019 påvirker også forventningerne til 2020.

På de poster hvor der opleves indtægtsnedgang, må en tilsvarende nedgang forventes i 2020. Sammenholdes det forventede regnskab efter 3. kvartal med det fremlagte budget for 2020, ser tallene således ud.

	Forventet regnskab 19	Budget 20
Ungdomskort	71.000.000	83.000.000
Skolekort	20.400.000	22.200.000
Tog- omstigningsrejser	21.900.000	26.000.000

Det må således allerede på nuværende tidspunkt konstateres, at der også i 2020 kan forventes udfordringer i forhold til overholdelse af indtægtsbudgettet for Ungdomskort og Tog-omstigningsrejser – og i mindre grad for Skolekort.

I Budgettet for 2020 skal også bemærkes, at der er indregnet en samlet negativ effekt på indtægterne på 16 mio. kr., som konsekvens af fuld effekt af de regionale besparelser i 2020. Dette vil naturligvis også være en usikkerhedsfaktor.

Budgettet for 2020 tilrettes, hvis en bestiller udtrykker ønsker herom.

Aarhus Kommune har i sit høringssvar til budgettet for 2020 stillet spørgsmål ved om indtægterne i budgettet skal reguleres på baggrund af senere kendt viden om forventet regnskab for 2019. Kopi af svar fra Aarhus Kommune er vedlagt sagen.

Administrationen har dog valgt at fastholde de indtægtsforventninger der var kendt, da budgettet for 2020 blev udarbejdet. Dette skyldes at det er dette budget, der har været udgangspunkt for kommunernes sagsbehandling ligesom en ændring af budget 2020 på baggrund af regnskabsopfølgning efter 3. kvartal fortsat være forbundet med usikkerhed på grund af mange usikkerhedsfaktorer.

På den baggrund har administrationen valgt at fastholde det oprindeligt udsendte budget.

Administrationen vil i 2020 selvfølgelig følge udviklingen tæt, og løbende udsende økonomiopfølgninger til alle bestillere.

### **Indtægter på Aarhus Letbane**

Aarhus Letbanes passagerindtægter ligger under det forventede niveau i forhold til budgettet for 2019. Det skyldes væsentligst, at letbanens opstart på Grenaabanen i 2019 blev forsinket med 4 måneder og at letbanens drift, efter åbningen på Grenaabanen, har været ustabil og der har været mange aflyste ture. Mange forsinkelser og udgåede ture betyder frafald af kunder og dermed færre indtægter end forventet.

I budget 2019 var forudsat fuld drift på alle strækninger og et samlet årligt rejsetal på ca. 5,5 mio. påstigere. De samlede indtægter var i budgettet 75,0 mio. kr. I det forventede regnskab for 2019 efter 3. kvartal, forventes letbanens indtægter på nuværende tidspunkt at blive ca. 66,4 mio. kr. i 2019.

Generelt har Midttrafik haft store udfordringer med frembringelse af korrekte data for antallet af påstigere på letbanen. Det automatiske tællesystem som Aarhus Letbane I/S indkøbte ved kontraktindgåelsen, har ikke fungeret tilfredsstillende. Af samme grund vil Midttrafik, i samarbejde med Aarhus Letbane I/S, supplere med manuelle tællinger og med data fra brug af rejsekort på letbanen. Administrationen forventer at resultatet af de manuelle tællinger foreligger i løbet af november og at det på grundlag heraf vil være

muligt at genberegne et nyt estimat for passagertallet i 2019. Passagertallet for Letbanen vil ikke påvirke indtægtsbudgettet for 2020.

### Udgiftsmæssige udfordringer i forventet regnskab og budget

Forventningerne for udgifterne til busdrift er i det forventede regnskab for 2019 efter 3. kvartal opjusteret til 1.414,4 mio. kr. imod budgetteret 1.406,8 mio. kr. – altså en merudgift på 7,6 mio. kr. Dette fordeles mellem en forventet indeksregulering på 9 mio. kr. samt en reducere i kørselsudgifter på 1,4 mio. kr.

Den største usikkerhedsfaktor for driftsudgifter til busser er omkostningsindekset. Størstedelen af Midttrafik's kontrakter med leverandører reguleres efter Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) omkostningsindeks, som er sammensat af en række underindeks: Løn (60%), diesel (17%), forbrug (8%), maskiner (9%) og rente (6%). Kilden til usikkerheden er, at de fremadrettede skøn fastlåser underindeksene for diesel og rente til senest kendte værdi. Dermed antages der implicit, at underindeksene for diesel og renter ikke udvikler sig frem i tid. Da især markedet for råolie ofte er uroligt og svingende, kan der forekomme afvigelser fra budgettet grundet svingende dieselpriiser.

For budget 2020 forventes de samlede udgifter til busdrift at være 1.406,7 mio. kr. Dette er skønnet ud fra TiD's indeks fra juni 2019. Siden er dieselpriiserne faldet markant. Med et opdateret skøn ud fra TiD's indeks af december 2019 er de samlede udgifter 1.398,5 mio. kr. – altså 8,2 mio. kr. lavere. Ifølge Midttrafik's interne retningslinjer justeres dette ikke til det endelige budget men først ved aflæggelse af regnskabet.

Det bemærkes at der også har været bevægelse i andre anvendte indeks jf. nedenstående tabel. Dette skyldes hovedsageligt faldende renter og gaspriser.

Indeks	Budgetindeks (jun-19)	Opdateret indeks (okt-19)	Δ %
Omkostningsindeks	117,1	116,4	-0,6%
Omkostningsindeks u/diesel	119,6	118,9	-0,6%
Gasindeks	115,3	114,8	-0,4%

Udfordringen med prisfremskrivningen er, at der ikke bliver brugt samme prisfremskrivning ved regulering af Kommunernes og Region Midtjyllands grundbudgetter til kollektiv trafik. Disse fremskrives typisk med KL's pris og lønskøn, som ofte ligger under skønnet fra TiD.

### Udfordringer for Midttrafik's bestillere

I forbindelse med budgetforslaget for 2020, og dels det forventede regnskab for 2019, står Midttrafik, sammen med bestillerne, overfor en række udfordringer. Nedenstående bemærkninger er fremlagt til Midttrafik i forbindelse med politisk høring af budget 2020.

#### Holstebro Kommune

Holstebro Kommune har besluttet at hjemtage B-kontrakter (rabatruter) fra 1. januar 2020. I budgetforslaget for 2020 udgør rabatruterne for Holstebro Kommunes vedkomne 10 mio. kr. ud af et samlet budget på 28,9 mio. kr. Ved at hjemtage rabatruterne reduceres Holstebro Kommunes bestillerbidrag til Midttrafik's administration med ca. 300.000 kr.

### Randers Kommune

Randers Kommune har fremlagt en udfordring mellem Randers Kommunes grundbudget for busdrift og Midttrafiks budgetforslag for 2020 på ca. 2 mio. kr. Forventningen er, at den nye trafikplan samt udbud vil kunne imødekomme budgetudfordringen hvorfor en budgetjustering er indregnet for at imødekomme Randers Kommunes grundbudget til kollektiv trafik.

### Region Midtjylland

Region Midtjylland har meddelt, at rammen til bus- og togtrafik er 275,7 mio. kr. Differencen på 2,2 mio. kr. mellem dette og budgettet sendt til politisk høring håndteres gennem styringsmodellen i 2020. For letbanen håndteres afvigelse mellem budgettet og regionens fremskrevne ramme på 3,8 mio. kr. ved træk på engangsmidler.

### Generelt

Overforbrug på bestillernes driftsudgifter i regnskab 19 reguleres 2 år efter.

Vedr. budget 2020 har Midttrafik og bestillerne den udfordring, at de udsendte driftsbudgetter ikke tager højde for de vigende indtægter. Midttrafik skal således med hver enkelt bestiller aftale initiativer, der bringer balance. Bestyrelsen vil blive orienteret om bestillernes beslutninger.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

- Bilag 1 - Aarhus Kommunes politiske høringssvar til budget 2020
- Bilag 2 - Oversigt over høringssvar\_1
- Bilag 3 - Ungdomskortundersøgelse med bilag

**1-00-2-19**

## **6. Eventuelt**