



midttrafik

15. DECEMBER 2023

BUDGET 2024

BILAG 1 - HOVEDNOTAT

INDHOLD

Budget 2024.....	2
Busdrift.....	7
Flextrafik.....	13
Letbanedrift.....	15
Togdrift.....	16
Øvrige fællesudgifter	18
Likviditet	22

BUDGET 2024

Proces for budget 2024

I henhold til bestyrelsens godkendte tidsplan for budget 2024 udarbejdede administrationen i juni et budgetoplæg for 2024, som har været sendt i politisk høring hos ejerkredsen med deadline den 31. oktober 2023.

Tilbagemeldinger, der er kommet som led i den politiske høring, er blevet indarbejdet i budgetforslaget, og det endelige budget for 2024 behandles på bestyrelsesmødet den 15. december 2023.

Ændringer til budget 2024

Budget 2024 er nedskrevet med 68,3 mio. kr. sammenlignet med budgetforslaget.

For busdriften er budgettet nedskrevet med 66,8 mio. kr. netto. Det skyldes hovedsageligt indregning af en ny indeksregulerings-model for AarBus, fald i elindeks samt kørselsændringer og sparekrav.

For Flextrafikken er der en reduktion på 4,3 mio. kr. pga. regulering i kørslen med Flextur for Herning Kommune samt ændringsønsker fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune.

Ny aftale for nedbrudskørsel for Letbanen giver anledning til en nedskrivning på 0,7 mio. kr. Togdriften er forøget med 4,9 mio. kr. grundet indregning af batteritog og ladeinfrastruktur samt øget statsligt tilskud til Holstebro-Skjern.

Udgifter til fællesudgifter er nedskrevet med 1,4 mio. kr. primært pga. ændring i P/L-regulering fra 5 % til 4,1 %.

Midttrafiks samlede driftsbudget

Midttrafiks samlede driftsbudget er i 2024 budgetteret til 2.019,3 mio. kr., og er således øget med 24,8 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2023.

Det øgede tilskudsbehov skyldes overvejende en samlet prisfremskrivning af budgettet på 27,8 mio. kr., som består af indeksfremskrivning af udgifter modregnet takststigninger på indtægter.

For busdriften forventes netto en mindreudgift på 52,9 mio. kr. For indtægter forventes en indtægtsfremgang som følge af takststigninger, samt en delvis normalisering af passagerniveauet i forhold til 2019. For operatørudgifterne er helårseffekt af besparelser fra køreplansskiftet 2023 indregnet. Dertil er kendte ændringer og besparelser fra køreplansskiftet 2024 indregnet med halvårseffekt i 2024 og helårseffekt fra 2025.

Flextrafik-området er netto forøget med 46 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Det skyldes hovedsageligt stigningen i det nye vognmandsudbud pr. marts, vækst i kørslen samt indeksfremskrivning.

For Aarhus Letbane forventes netto en merudgift på 21,1 mio. kr. og skyldes hovedsageligt en øget udgift til togvedligehold samt øgede kapitalomkostninger ved optagelse af lån til driftsanlæg.

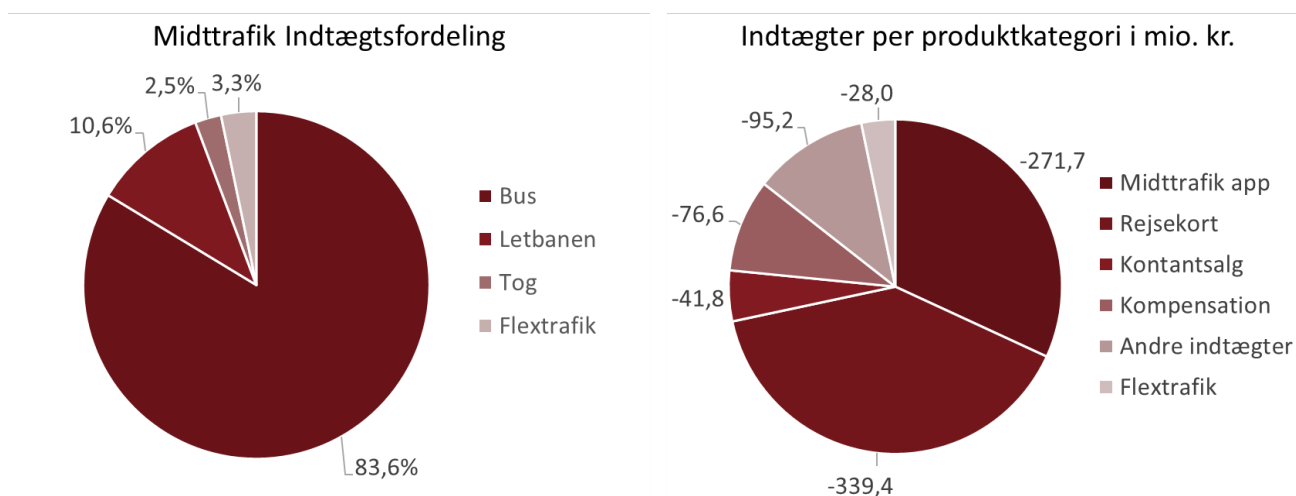
Togdriften viser en merudgift på 4,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Væsentligst er her øget investeringstilskud til Lemvigbanen samt øget nettotilskud til Holstebro-Skjern.

Øvrige fællesudgifter er opskrevet med 6,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Det skyldes en stigning til Trafikselskabet på 3,9 mio. kr., en forøgelse i administrationsomkostninger til Flextrafik på 1,5 mio. kr. samt øgede udgifter til Billetkontrol samt Tjenestemandspensioner på hhv. 0,8 mio. kr. og 0,1 mio. kr.

Tabel 1. Budget 2024

Tabel	Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Busdrift										
2	Indtægter	-615,9	-656,0	-712,5	-713,3	-727,4	-727,4	-727,4	-57,3	-44,4
3	Operatørudgifter	1.515,9	1.499,4	1.571,4	1.505,4	1.481,0	1.481,0	1.481,0	6,0	44,1
4	Øvrige driftsudgifter	74,9	75,9	74,5	74,5	75,9	75,9	78,6	-1,3	1,6
	Regionalt tilskud	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	NT/Sydtrafik-samarbejde	21,6	20,2	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-0,2	-
	Busdrift Total	996,5	939,5	953,4	886,6	849,5	849,5	852,3	-52,9	1,3
Flextrafik										
5	Indtægter	-19,4	-21,4	-28,8	-28,0	-28,9	-28,9	-28,9	-6,6	-
	Operatørudgifter	576,0	629,2	687,0	681,9	681,9	681,9	681,9	52,6	16,0
	NOP - Ny Optimeringsplatform	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	-	-
	Flextrafik Total	560,6	611,9	662,2	657,9	657,0	657,0	657,0	46,0	16,0
Letbanedrift										
6	Indtægter	-74,9	-85,9	-90,5	-90,5	-94,5	-94,5	-94,5	-4,6	-6,1
	Operatørudgifter	271,9	295,2	320,7	320,7	327,5	327,5	327,5	25,5	8,2
	Øvrige driftsudgifter	9,6	10,2	11,0	10,3	10,3	10,3	10,3	0,1	0,2
	Letbanesekretariat	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,0	0,0
	Letbanedrift Total	207,6	220,4	242,2	241,5	244,3	244,3	244,4	21,1	2,3
Togdrift										
7	Indtægter	-15,9	-18,1	-20,9	-20,9	-20,9	-20,9	-20,9	-2,8	-1,5
	Operatørudgifter	63,8	70,8	73,9	75,2	75,2	75,2	75,2	4,5	2,8
	Øvrige driftsudgifter	2,4	3,1	2,0	2,0	0,7	0,7	0,7	-1,0	-
	Investeringstilskud	4,3	12,2	12,3	15,9	15,9	18,2	18,2	3,7	-
	Togdrift Total	54,6	67,9	67,3	72,3	70,9	73,2	73,2	4,4	1,3
Øvrige fællesudgifter										
8	Administrative udgifter	125,3	125,4	130,1	129,3	129,3	129,3	129,3	3,9	5,2
	Øvrige administrative udgifter	18,8	21,4	23,3	22,9	22,9	22,9	22,9	1,5	0,9
	Billetkontrol	6,3	1,1	2,1	1,9	1,9	1,9	1,		

Midttrafiks samlede indtægter



Overstående grafer viser henholdsvis en opdeling af Midttrafiks indtægter på transportmiddel og produktkategori. Samlet set er der i 2024 budgetteret med indtægter på i alt 852,8 mio. kr. på tværs af bus og bane samt Flextrafik, hvilket er en stigning på 71,4 mio. kr. fra budget 2023. Stigningen skyldes primært en høj takststigning i 2024, samt en forventet mindre indtægtsnedgang som følge af covid-19. Der er indregnet trafikspring samt besparelser med helårseffekt i 2024, hvilket estimeres til at give en indtægtsnedgang på 16 mio. kr.

Som følge af takstændring på Handicapkørsel og harmoniseringsprojektet vedrørende Flextur og Plustur er der budgetteret med en indtægtsstigning på 6,6 mio. kr. på Flextrafik.

I forhold til budgetforslag 2024, så er indtægterne fra Flextrafik nedskrevet med 0,8 mio. kr., mens indtægterne fra busområdet er opskrevet med 0,8 mio. kr., hvilket betyder at Midttrafiks samlede indtægter i budget 2024 er uændret.

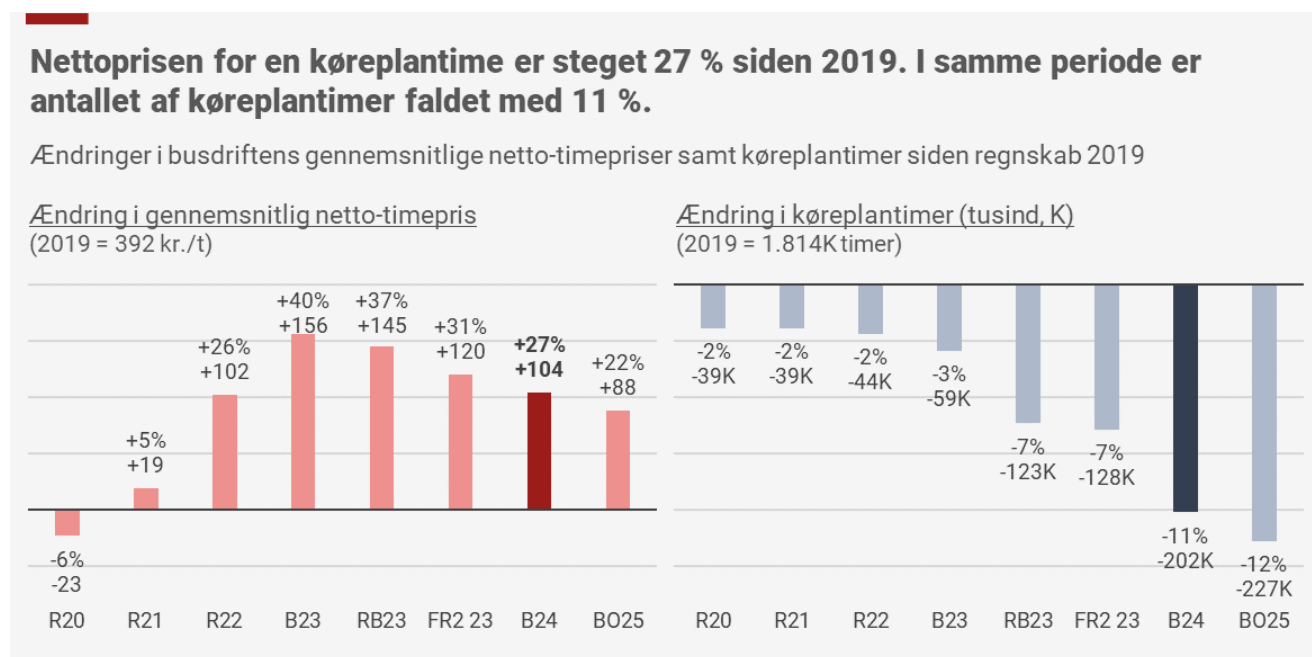
Tabel 1.1 Samlede indtægter

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Samlede indtægter									
Midttrafik app	-218,6	-234,5	-271,9	-271,7	-277,7	-277,7	-277,7	-37,3	-17,9
Rejsekort	-279,7	-300,8	-339,6	-339,4	-346,8	-346,8	-346,8	-38,6	-34,1
Kontantsalg	-42,2	-45,4	-41,8	-41,8	-42,7	-42,7	-42,7	3,6	
Kompensation	-71,2	-76,6	-76,7	-76,6	-78,3	-78,3	-78,3	0,0	
Andre indtægter (Skolekort, Ungdomskort mv.)	-95,1	-102,8	-94,0	-95,2	-96,0	-96,0	-96,0	7,5	
Flextrafik	-19,4	-21,4	-28,8	-28,0	-29,7	-29,7	-29,7	-6,6	
Samlede indtægter total	-726,1	-781,4	-852,8	-852,8	-871,2	-871,2	-871,2	-71,4	-52,0
Bus	-615,9	-656,0	-712,5	-713,3	-726,1	-726,1	-726,1	-57,3	-44,4
Letbane	-74,9	-85,9	-90,5	-90,5	-94,5	-94,5	-94,5	-4,6	-6,1
Tog	-15,9	-18,1	-20,9	-20,9	-20,9	-20,9	-20,9	-2,8	-1,5
Flextrafik	-19,4	-21,4	-28,8	-28,0	-29,7	-29,7	-29,7	-6,6	
Indtægtsandel	-726,1	-781,4	-852,8	-852,8	-871,2	-871,2	-871,2	-71,4	-52,0

Ca. 75 % af Midttrafiks indtægter stammer fra Rejsekort og Midttrafik App, mens kontantsalg udgør 5 % af omsætningen, hvilket er betydeligt mindre end før covid-19. De resterende ca. 20 % af Midttrafiks indtægter, dækker over Flextrafik, skolekort, egenbetaling og tilskud til Ungdomskort, værnepligtige samt diverse indtægter fra samarbejde med togoperatører, herunder omstigere.

Udvikling i priser samt selvfinansiering på busdrift

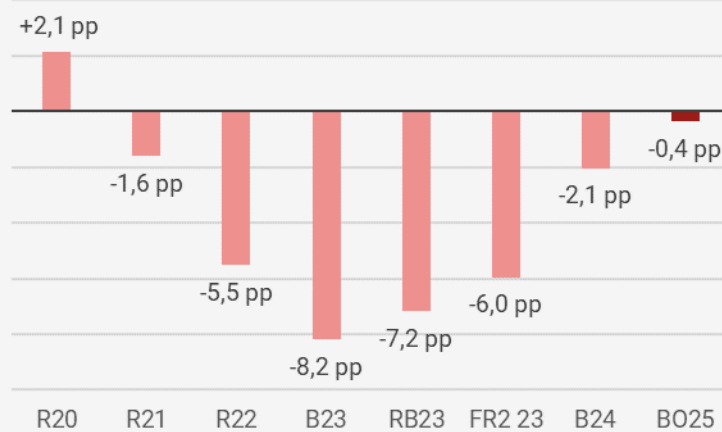
Der er siden 2019 lavet væsentlige kørselsreduktioner i buskørslen, der bl.a. er nødvendiggjort af de høje indeksstigninger men også manglende indtægter ifm. Covid-19. Størstedelen af reduktionerne trådte i kraft til køreplansskiftet 2023, men der laves yderligere tiltag i 2024. Sammenholdes budget 2024 med regnskab 2019, er nettoprisen (operatørudgifter – indtægter) for en køreplantime steget med 27 % mens antallet af køreplantimer er faldet med 11 %. På følgende figur ses udviklingen i de gennemsnitlige netto-timepriser samt antallet af køreplantimer sammenlignet med regnskab 2019. I figuren er medregnet coronakompensation i 2020-22.



En vis udvikling i nettoprisen pr. time er forventet. Ideelt bør den maksimalt være lig udviklingen i bruttoudgiften, da der således opretholdes en bæredygtig selvfinansieringsgrad. Dog har der siden 2019 været en skævvridning i forholdet mellem udgifter og indtægter. Det er synliggjort i følgende figur, som viser udviklingen i selvfinansieringsgraden (indtægternes dækning af operatørudgifter). Det forventes, at vi i 2025 er tilbage ved udgangspunktet fra 2019 – dog med en væsentlig forringelse af serviceniveau som illustreret i forrige figur. I figuren er medregnet coronakompensation i 2020-22.

Selvfinansieringsgraden i 2025 forventes at være tilbage på 2019-niveau

Ændring i busdriftens selvfinansieringsgrad siden regnskab 2019 (procentpoint, pp)
(2019 = 48,5%)



Ovenstående figurer betragter Midttrafiks samlede driftsøkonomi for busdriften. Der kan være lokale forskelle, der mindsker eller forstærker de økonomiske udfordringer for den enkelte bestiller.

Nedenfor følger en gennemgang af det samlede budget for 2024 opdelt på driftsområder:

BUSDRIFT

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Generel stor usikkerhed grundet yderligere indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, hvor de samlede indtægter i 2024 for første gang bliver 100 % fordelt på baggrund af indtægtsdata.

Der er i budget 2024 indregnet den 4. og dermed sidste fase af indførelsen af ny indtægtsdelingsmodel i Midttrafik. Dette medfører, at 100 % af indtægterne er baseret på den datadrevne fordeling af de realiserede indtægter, der har været i 2., 3. og 4. kvartal i 2022 samt 1. kvartal 2023. Det skal bemærkes, at den datadrevne fordeling for 2023 udelukkende anvendes til budgetformål. I forbindelse med regnskabsaflæggelse for 2024, vil det udelukkende være data for 2024, der anvendes i fordelingsnøglen.

Budgettet for overslagsårene 2025-2027 er opjusteret med 16,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, da det forventes at den indlagte covid-19 effekt på 2,5 % i 2024, ikke gør sig gældende i overslagsårene.

Operatørudgifter: Budgettet for bus er beregnet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. Ruteøkonomien for A-kontrakter er baseret på køreplaner for K23 gældende i perioden 25-6-2023 til 29-6-2024 samt kendte ændringer fra K24, mens udgifter til B-kontrakter/rabatruter er baseret på gældende køreplaner for K22 samt kendte ændringer fra K23.

Operatørudgifterne for bus er fremskrevet jf. skøn fra Trafikselskaberne i Danmark af maj 2023 justeret med Nationalbankens prognose for lønudvikling på 4,7 % i 2023 og 5,3 % i 2024. Elindekset er dog opdateret til skøn af november 2023.

	<i>RB2023</i>	<i>BF2024</i>	<i>B2024</i>	<i>Ændring fra RB2023 til B2024</i>	<i>Ændring fra BF2024 til B2024</i>
Omkostningsindeks	135,7	141,0	141,0	+3,9 %	-
Omsindeks (u/brændstof)	135,4	142,4	142,4	+5,2 %	-
Gasindeks	139,5	142,0	142,0	+1,8 %	-
El-indeks	147,0	153,4	141,0	-4,1 %	-8,1 %
El-AarBus*	135,6	142,1	142,1	+4,8 %	-

*El-AarBus er et særligt elindeks, der kun anvendes på kontraktbetalingen til AarBus.

Budgettet for Flexbus tager udgangspunkt i forventet regnskab for 2023 (FR1), med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 2,1 % for 2023-2024.

I overslagsårene er der indregnet helårseffekt af kendte ændringer fra K24. Det gælder bl.a. helårseffekt af 65. udbud for Viborg Kommune og nedlæggelse af bybuskørsel i Holstebro Kommune.

Øvrige driftsudgifter: Budgettet for bus-IT og øvrige driftsudgifter baseres på en aktivitetsbestemt forventning.

Budgettet for overslagsårene 2025-2026 svarer til budget 2024, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer. I overslagsåret 2027 er det sidste afdrag i forbindelse med tilbagebetaling af ansvarligt lån på rejsekortet medregnet.

Regionalt tilskud: Region Midtjylland har besluttet at ophøre med at yde et regionalt tilskud til øvrige bestillere fra og med køreplansskiftet 2023.

Indtægter

Indtægter budgetteres i 2024 til 713,3 mio. kr., hvilket er en stigning på 57,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Det skyldes overvejende en takststigning samt at Favrskov har overtaget en rute fra Region Midtjylland. Modsat er der lavet en række besparelser hos følgende kommuner: Herning, Horsens, Holstebro, Randers, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Viborg, Aarhus samt Region Midtjylland, som samlet set har ført til en indtægtsreducering på i alt 21,7 mio. kr. i 2024.

Der er i budget 2024 indregnet en langtidseffekt af covid-19, da kunderne ikke er vendt tilbage til den kollektive trafik i fuldt omfang. Dette forventes at medføre en midlertidig indtægtsnedgang på 2,5 % i 2024 i forhold til 2019 niveau. Der forventes ingen covid-19-kompensation i 2024.

I budget 2024 er det især kommunerne Holstebro, Viborg og Syddjurs som får en lavere andel af indtægterne som følge af ændringer i indtægtsdelingsmodellen, mens Aarhus Kommune og Region Midtjylland får en højere andel af indtægterne.

Tabel 2. Indtægter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Busindtægter									
Passagerindtægter	-485,4	-492,3	-562,4	-562,6	-726,1	-726,1	-726,1	-70,3	-44,4
Takstkompensation	-29,5	-39,2	-33,1	-33,1	-	-	-	6,1	-
Ungdomskort	-55,2	-67,0	-62,6	-62,6	-	-	-	4,4	-
Ungdomskort - fritidsrejser	-4,6	-7,2	-7,6	-7,6	-	-	-	-0,4	-
Refusion off peak	-20,8	-23,2	-23,5	-23,5	-	-	-	-0,3	-
Skolekort	-16,9	-17,7	-14,4	-15,0	-	-	-	2,7	-
Bus & Tog-omstigning	-15,2	-7,7	-6,2	-6,2	-	-	-	1,5	-
Befordring værnepligtige	-1,6	-2,0	-1,8	-1,8	-	-	-	0,2	-
Rejsegaranti	-	0,7	0,3	0,3	-	-	-	-0,4	-
UU-kort forskudt finansiering	14,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Busindtægter Total	-615,0	-655,7	-711,2	-712,1	-726,1	-726,1	-726,1	-56,4	-44,4
Flexbus									
Indtægter	-0,9	-0,4	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-0,9	-
Flexbus Total	-0,9	-0,4	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-0,9	-
Resultat til byrdefordeling	-615,9	-656,0	-712,5	-713,3	-727,4	-727,4	-727,4	-57,3	-44,4

Af andre centrale forhold i indtægtsbudgettet for 2024 skal det nævnes, at der er indregnet en effekt af takststigninger. Trafikstyrelsen har udmeldt det årlige takststigningsloft for 2024, som trafikelskaberne skal overholde i takstfastsættelsen, til 10,3 %. Midttrafik bestyrelse har besluttet at takststigningsloftet skal udnyttes fuldt ud, hvorfor taksterne for 2024 vil stige i forhold til 2023. På grund af prispølsomhed, regnes der med et indtægtsprovenu på 80 % af takststigningerne, som er indregnet i indtægtsbudgettet for 2024.

På grund af en fejl i zone-beregneren på skolekort, bliver nogle skolekort udstedt med flere zoner end eleven reelt har behov for. Dette er hidtil blevet korrigeret ved en manuel gennemgang af alle solgte skolekort, hvilket er meget ressourcekrævende, hvorfor Midttrafik besluttet at der hvert år vil ske en fast refundering af skolekort. Udbetalingen kommer til at svare til 3,6 % af årets skolekortsalg, da dette svarer til fejlprocenten fundet ved manuelt gennemgang af skolekort solgt de seneste tre år. 3,6% svarer til 0,6 mio. kr. i 2024, hvilket er indarbejdet i budgettet.

I forhold til budgetforslag 2024, så er de samlede busindtægter i budget 2024 opskrevet med 0,8 mio. kr., hvilket skyldes at Favrskov har overtaget en rute fra Region Midtjylland, hvilket ikke var medtaget i budgetforslaget 2024.

Operatørudgifter

Tabel 3. Operatørudgifter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Operatørudgifter									
Ruteudgifter	1.570,7	1.587,8	1.599,5	1.528,4	1.507,9	1.507,9	1.507,9	-59,4	43,9
COVID-19	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Øvrige reguleringer	-	-	-	5,3	1,4	1,4	1,4	5,3	-
Operatørudgifter Total	1.575,7	1.587,8	1.599,5	1.533,7	1.509,3	1.509,3	1.509,3	-54,1	43,9
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel									
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel	-65,0	-95,0	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0	60,0	-
Rabat vedr. ikke-udbudt kørsel Total	-65,0	-95,0	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0	-35,0	60,0	-
Flexbus									
Vognmandsbetaling	5,2	6,6	6,9	6,7	6,7	6,7	6,7	0,1	0,2
Flexbus Total	5,2	6,6	6,9	6,7	6,7	6,7	6,7	0,1	0,2
Resultat til byrdefordeling	1.515,9	1.499,4	1.571,4	1.505,4	1.481,0	1.481,0	1.481,0	6,0	44,1

Forventningen til de samlede operatørudgifter er et finansieringsbehov på 1.505,4 mio. kr. Sammenlignet med det reviderede budget 2023 på 1.499,4 mio. kr. forventes således en merudgift på 6 mio. kr. Indeksfremskrivning står for en merudgift på 44,1 mio. kr.

For den ordinære buskørsel forventes i alt en mindreudgift på 54,1 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Ift. beregningsgrundlaget for budget 2023 forventes der en reduktion på ca. 78.600 køreplantimer for Midttrafiks ejere (79.500 inkl. kørsel i NT og Sydtrafik), som anslås at give anledning til en mindreudgift på 48,8 mio. kr. Det modsvares næsten af en anslået indeksfremskrivning på 43,9 mio. kr.

El-indekset er faldet 8 % siden 1. behandling. Et så væsentligt fald har en økonomisk betydning for næsten alle Midttrafiks bestillere. Med undtagelse af enkelte bestillere, hvor konsekvensen af faldet ikke er væsentligt, har berørte bestillere fået muligheden for at konvertere reduktionen til en indekspulje/budgetbuffer. Horsens, Skanderborg og Region Midtjylland har valgt at gøre dette, hvorfor der er indregnet puljer for i alt 9,2 mio. kr. Der er ikke fundet anledning til at ændre i de øvrige indeks. For Randers Kommune er der indregnet et sparekrav på 3,9 mio. kr. i 2024.

Der forventes en mindreudgift på 54,5 mio. kr. fra øvrige, kommunespecifikke bevægelser. Væsentligst er her en ny model for indeksregulering med AarBus, så indeksfremskrivningen på el bedre følger AarBus' faktiske omkostninger til indkøb af el. Dertil er kontraktbetalingen opdelt på to aftaler for hhv. diesel og el, hvor der før blev afregnet på en samlet el-aftale. Samlet forventes kontraktbetalingen til AarBus reduceret betragteligt.

Væsentlige ændringer opsummeres for bestillerne i nedenstående tabel.

Bestiller	Ændring i timer	Effekt af timer (mio. kr.)	Indekseffekt (mio. kr.)	Puljer og sparekrav (mio. kr.)	Øvrige bevægelser (mio. kr.)	I alt (mio. kr.)	Bemærkning
Favrskov	-302	-0,2	0,8	-	0,6	1,2	Overtagelse af regional kørsel fra K23 (helårseffekt). Nedlæggelse af rute 16, 111, 221 samt mindre udvidelse af rute 115 fra K24 (halvårseffekt).
Hedensted	56	0,0	0,3	-	0,1	0,4	
Herning	-5.906	-4,1	-0,4	-	-0,8	-5,4	Besparelser på bybus og lokalruter samt nyt udbud på skolekørsel (helårseffekt).
Holstebro	-9.461	-4,8	0,7	-	-1,7	-5,8	Nedlæggelse af bybuskørsel fra køreplansskiftet 2024 (halvårseffekt).
Horsens	-6.260	-4,1	-0,6	3,2	-0,3	-1,9	Helårseffekt af 61. udbud samt kørselsreduktioner fra K24 (halvårseffekt). Indekspulje indregnet.
Ikast-Brande	-589	-0,4	0,6	-	-0,8	-0,6	Reduktioner på skolekørslen samt nedlæggelse af rute 130.
Lemvig	-3.699	-3,5	0,3	-	0,8	-2,4	Kørselsreduktioner fra K23 (helårseffekt).
Norrdjurs	-337	-0,3	0,9	-	0,1	0,7	Region Midtjylland overtager nogle afgang på rute 351, resten reduceres. Øget skolekørsel.
Odder	-179	-0,1	-0,3	-	0,1	-0,3	
Randers	147	0,1	3,9	-3,9	0,8	1,0	Sparekrav på 3,9 mio. kr. (halvårseffekt, 3,5 mio. kr. netto)
Ringkøbing-Skjern	-258	-0,2	1,0	-	-0,2	0,7	Ophør af kommunens finansiering på rute 561 fra K23.
Silkeborg	-9.102	-5,0	1,3	-	-1,8	-5,5	Kørselsreduktioner fra K23 (helårseffekt). Ophør af rute 21-25 + 27-29 samt omlægning af rute 3 til skolekørsel fra K24 (halvårseffekt).
Skanderborg	-189	-0,1	0,6	0,5	-1,0	-0,1	Overbudgetteret kontraktbetaling i 2023 + reducerede forventninger til ekstrakørsel. Indekspulje indregnet.
Skive	-2.302	-1,3	1,4	-	-1,0	-0,9	Hjemtagelse af rute 421-423 og 449-451 (halvårseffekt).
Struer	-517	-0,3	-0,3	-	1,4	0,8	Højere kontraktbetaling fra 63. udbud (helårseffekt).
Syddjurs	-1.359	-1,0	0,9	-	-0,4	-0,5	Region Midtjylland overtager nogle afgang på rute 351, resten reduceres
Viborg	-8.544	-4,7	0,1	-	-0,1	-4,8	Kørselsreduktioner fra K23 (helårseffekt) samt halvårseffekt af 65. udbud.
Aarhus	-2.503	-1,9	22,4	-	-43,6	-23,1	Nedlæggelse af rute 22 (halvårseffekt). Lille forøgelse i timer på øvrige ruter. Ny model for indeksregulering med AarBus
Region Midtjylland	-27.295	-16,8	10,4	5,6	-6,8	-7,6	Besparelser fra K23 (helårseffekt). Indekspulje indregnet.
I alt	-78.600	-48,8	43,9	5,3	-54,5	-54,1	

Ruteøkonomier for budgettet findes på Midttrafiks extranet sammen med det øvrige materiale.

For det 63. udbud pakke 1 (regional kørsel i Holstebro-Lemvig-Struer) og pakke 2 (bybus/lokal-kørsel i Struer Kommune) med driftsstart 25. juni 2023 forventes elbusser først leveret medio 2024. Busselskabet modtager ikke betaling for de manglende elbusser, og det forventes at give

en reduktion i kontraktbetalingen på i alt 2,1 mio. kr. i 2024 (Region Midtjylland: 1,4 mio. kr., Struer Kommune: 0,7 mio. kr.). Dertil kommer bod hvis ikke erstatningsbusserne opfylder kravene sat i kontrakten. For at sikre likviditet hvis busserne leveres før forventet, er der i budgettet regnet med fuld kontraktbetaling i hele 2024.

Siden 1. behandling er budgettet for den ordinære busdrift nedskrevet med 65,8 mio. kr. Den nye indeksregulering med AarBus giver anledning til en nedskrivning på 45 mio. kr., som kommer Aarhus Kommune til gode. Fald i elindeks giver en samlet reduktion på 15,5 mio. kr. mens kørselsændringer giver en mindredrift på 10,6 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en reduktion på ca. 12.500 køreplantimer. Dertil kommer indekspuljer på 9,2 mio. kr. samt sparekrav fra Randers Kommune på 3,9 mio. kr.

I overslagsårene forventes budgettet reduceret med yderligere 24,4 mio. kr., som skyldes helårseffekt af kørselsreduktioner samt sparekrav fra K24. I alt forventes antallet af køreplantimer at falde med ca. 25.300 fra 2024 til 2025.

Operatørudgifterne indeholder en tilbageførsel fra AarBus til Aarhus Kommune på den ikke-udbudte kørsel. Denne er efter aftale med Aarhus Kommune reduceret til 35 mio. kr. fra 2024 mod 95 mio. kr. i 2023.

For Flexbus er der en stigning i vognmandsbetalingen fra 6,6 mio. kr. i budget 2023 til 6,7 mio. kr. i budget 2024, og dermed en stigning på 0,1 mio. kr., hvoraf indeksreguleringen udgør 0,2 mio. kr. Der er i budgettet indarbejdet den forventede effekt i 2024 af kendte ændringer gældende fra køreplansskiftet 2023.

I forhold til budgetforslag 2024 er budgettet på Flexbus nedskrevet med 0,2 mio. kr. på grund af tilrettet Flexbus i Horsens Kommune, efter ønske fra kommunen.

Øvrige driftsudgifter

Tabel 4. Øvrige driftsudgifter busdrift

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Bus-IT og Øvrige									
Billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer	8,6	9,6	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	-4,3	-
Bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	10,1	7,7	11,3	11,3	11,3	11,3	11,3	3,6	-
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	5,2	3,2	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	0,2	0,1
Rejsegaranti	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Bus-IT og Øvrige Total	24,3	20,5	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-0,5	0,1
Rejsekort									
Drift	43,3	48,8	48,2	48,2	49,6	49,6	49,6	-0,6	1,5
Investering	7,3	6,6	6,3	6,3	6,3	6,3	9,0	-0,3	-
Rejsekort Total	50,6	55,4	54,5	54,5	55,9	55,9	58,6	-0,9	1,5
Resultat til byrdefordeling	74,9	75,9	74,5	74,5	75,9	75,9	78,6	-1,3	1,6

Udgifter for øvrige driftsudgifter vedr. busdrift er i budgettet 2024 på 74,5 mio. kr. Det er et fald i forhold til budget 2023 på 1,3 mio. kr.

For bus-IT og øvrige er budgettet for 2024 på 20,0 mio. kr. Det er et fald på 0,5 mio. kr. i forhold til budget 2023. Budgettet for billettering, herunder Midttrafik app og billetgebyrer falder med 4,3 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt, beslutningen om at nedtage billetautomaterne i Aarhus Bybusser, hvorfor der fremover ikke vil være udgifter til drift og vedligehold heraf. Budgettet for bus-IT, herunder realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger, stiger med 3,6 mio. kr., hvilket

hovedsageligt skyldes, at der forventes udskiftning af udstyr i 31 busser i 2024, som kun påvirker Aarhus Kommunes budget. Budgettet for kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse stiger med 0,2 mio. kr., hvilket skyldes P/L-regulering.

For Rejsekort er budgettet for 2024 på 54,5 mio. kr. Det er et fald på 0,9 mio. kr. i forhold til budget 2023. Årsagen til faldet er færre drifts- og vedligeholdelsesudgifter, samt på kunderelaterede og øvrige driftsudgifter.

I forhold til Budgetforslag 2024 er der ingen ændringer.

Rejsekort & Rejseplan A/S skal på vegne af selskabets ejere – trafikvirksomhederne – anskaffe, idriftsætte og levere én samlet national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Det vil være i form af dels en digital tjeneste, som brugere kan tilgå via mobile enheder, og dels en ikke-digital løsning til de nuværende Rejsekort-kunder, der ikke har mulighed for at anvende Rejsekort via en mobil enhed.

De nye løsninger muliggør, at selskabet kan udfase det nuværende, meget omkostningstunge Rejsekortsystem og infrastruktur i form af de blå punkter. For ikke at påvirke Midttrafiks bestilleres økonomi, bliver investeringen i fremtidens Rejsekort, herunder den ikke-digitale løsning, finansieret gennem en kombination af låneoptag hos Kommunekredit, samt med træk på Midttrafiks kassekredit. Dette vil blive afdraget på, i takt med at besparelserne ved fremtidens Rejsekort realiseres.

På nuværende tidspunkt viser businesscasen allerede en besparelse for bestillerne i 2028, og den fulde besparelse på omkring 30 mio. pr. år vil træde i kraft i 2033. Der er stadigvæk en del ubekendte faktorer i projektet, som giver en væsentlig usikkerhed om forudsætningerne for overholdelsen af projektet samlede økonomiske ramme.

NT/Sydtrafik-samarbejde

Området vedrører byrdefordeling mellem Midttrafik, NT og Sydtrafik, og berører kun Viborg Kommune og Region Midtjylland. De samlede udgiftsforventninger (netto) er nedskrevet med 0,2 mio. kr. for Region Midtjylland sammenlignet med budget 2023. Siden budgettet blev sendt i høring, har NT fremsendt deres budgetforslag, der dog ikke giver anledning til ændringer.

FLEXTRAFIK

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Operatorudgifter: Budgettet tager udgangspunkt i FR1, med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. Kørselsomkostningerne reguleres med omkostningsindeks på 2,1 % for 2023-2024. Derudover er der indregnet en takstændring på Handicapkørslen.

Budgettet for overslagsårerne 2025-2027 svarer til budget 2024, hvor der kun er indregnet en takstændring på Handicapkørslen i 2025. Derudover er der ingen kendte ændringer.

Tabel 5. Flextrafik

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Indtægter									
Flextur	-7,5	-9,1	-11,5	-10,7	-10,7	-10,7	-10,7	-1,7	-
Flextur Ung	-0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Handicapkørsel	-11,7	-12,1	-16,9	-16,9	-17,8	-17,8	-17,8	-4,8	-
Kommunalkørsel	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	-
Plustur	-0,1	-0,1	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,2	-
Indtægter Total	-19,4	-21,4	-28,8	-28,0	-28,9	-28,9	-28,9	-6,6	-
Operatorudgifter									
Flextur	18,7	24,6	31,5	28,9	28,9	28,9	28,9	4,3	0,7
Flextur Ung	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-0,4	-
Handicapkørsel	69,1	74,1	88,8	88,8	88,8	88,8	88,8	14,7	2,1
Kommunalkørsel	36,8	38,8	47,1	46,7	46,7	46,7	46,7	7,9	1,1
Plustur	0,8	0,8	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,3	0,0
Siddende patientbefordring	157,9	171,4	181,2	177,1	177,1	177,1	177,1	5,6	4,1
Operatorudgifter Total	283,5	310,2	350,5	343,5	343,5	343,5	343,5	33,3	8,0
NOP - Ny Optimeringsplatform									
NOP	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	-	-
NOP - Ny Optimeringsplatform Total	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	-	-
Midttrafiks ejerkreds Total	268,1	292,8	325,7	319,4	318,5	318,5	318,5	26,6	8,0
Øvrige Trafikskaber	292,5	319,0	336,5	338,4	338,4	338,4	338,4	19,4	7,9
Resultat til byrdefordeling	560,6	611,9	662,2	657,9	657,0	657,0	657,0	46,0	16,0

I 2024 forventes der på de fleste områder stadig vækst i kørslen. Dette sker i takt med, at borgerne får et større kendskab til produkterne i Flextrafik og bliver mere fortrolige med benyttelsen deraf.

På grund af den øgede vækst samt højere omkostningsindeks forventes der en samlet øget vognmandsbetaling. I forhold til budget 2023 er vognmandsbetalingen steget med 33,3 mio. kr. heraf udgør indeksreguleringen 8 mio. kr.

På bestyrelsesmødet d. 4. november 2022 blev "Harmonisering af den åbne Flextrafik" godkendt og trådte i kraft sommeren 2023. Dette har medført en forventning om væsentlig flere ture på især Plustur, da flere kommuner er kommet med på ordningen.

Der er indregnet takstændringer på Handicapkørsel, hvilket medfører en øget brugerbetaling og dermed en tilsvarende mindreudgift til kommunerne på samlet 1,7 mio. kr.

Derudover er der startet nyt vognmandsudbud marts 2023, som ligger til grund for budget 2024. Vognmandspriserne afspejler den udvikling, der var på tidspunktet for tilbudsgivningen (efterår 2022), herunder den store usikkerhed i stigende inflation og ikke mindst stigende brændstofpriser. Tilbudsgiverne har taget højde for denne usikkerhed ved at øge den tilbudte timepris markant.

Fra udbuddet som trådte i kraft 2023 og fremover vil vognmandspriserne blive reguleret 4 gange årligt (mod tidligere kun en gang årligt til marts) med udgangspunkt i det gældende

omkostningsindeks. Dette betyder, at priserne hele tiden afspejler de reelle priser i samfundet, hvilket kommer både vognmænd og bestillere til gode.

De samlede udgifter til NOP i 2024 er budgetteret til 4,6 mio. kr. Bestillernes udgift er 4 mio. kr. mens de resterende 0,6 mio. kr. finansieres som en forudbetaling fra Midttrafik. Leverance til NOP er betydeligt forsinket i forhold til tidsplanen. Der er en fortsat dialog med udbyderen om afvikling af kontrakterne jf. kontrakternes formål og der følges løbende op.

I forhold til budgetforslag 2024 har der været en regulering i kørslen med Flextur, som følge af en korrektion hos Herning Kommune. Derudover har Region Midtjylland og Aarhus Kommune ønsket at nedskrive deres forventning til kørsel i 2024 på henholdsvis Siddende patientbefordring og kørsel med genoptræning, hvilket ligeledes medfører en nedskrivning af vognmandsbetalingen.

LETBANEDRIFT

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Generel stor usikkerhed grundet yderligere indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, hvor de samlede indtægter i 2024, for første gang bliver 100 % fordelt på baggrund af indtægtsdata.

Der er indregnet en takststigning på 10,3 % (med 80 % priselasticitet) jf. Midttrafiks bestyrelses beslutning om fuld udnyttelse af takststigningsloftet for 2024, samt en indtægtsfremgang på 4 mio. kr. efter ønske fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Tilsvarende indtægtsfremgang er tilføjet i budgetoverslagsår 2025, derudover er der ingen kendte ændringer i overslagsårene 2026 og 2027.

Operatørudgifter: Udgifter til køb af letbanetrafik er baseret på Aarhus Letbane I/S' driftsbudget for 2024. Budgettet for øvrige letbanerelaterede udgifter er aktivitetsbaseret.

Driftsudgifterne for overslagsårene 2025-2027 stiger med 6,8 mio. kr. ift. budget 2024. Denne stigning dækker fuld indregning af den kontraktmæssige stigning vedrørende togvedligehold.

Finansiering: Parternes bestillerbidrag er justeret efter p/l for regional udvikling som i 2024 er på 3,8 %. Staten har fastsat tilskuddet for kørsel på Grenaabanen i 2024 til 54,4 mio. kr.

Letbanesekretariatet: Budgettet for Letbanesekretariatet fremskrives med 4,1 % svarende til KL's pris- og lønskøn for 2023/2024.

Tabel 6. Letbanedrift

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Indtægter	-74,9	-85,9	-90,5	-90,5	-94,5	-94,5	-94,5	-4,6	-6,1
Operatørudgifter	271,9	295,2	320,7	320,7	327,5	327,5	327,5	25,5	8,2
Øvrige driftsudgifter									
Øvrige letbanerelaterede driftsudgifter	4,2	4,0	4,3	3,6	3,6	3,6	3,6	-0,4	-
Rejsekort - Drift	5,4	6,2	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	0,5	0,2
Øvrige driftsudgifter Total	9,6	10,2	11,0	10,3	10,3	10,3	10,3	0,1	0,2
Letbanesekretariat	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,0	0,0
Resultat til byrdefordeling	207,6	220,4	242,2	241,5	244,3	244,3	244,4	21,1	2,3

Budgettet for letbanedrift er samlet på 241,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 21,1 mio. kr. i forhold til budget 2023. Årsagen er primært øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S.

De forventede indtægter udgør samlet 90,5 mio. kr. I budgettet er der indregnet et "trafikspring" på 4 mio. kr. efter anmodning fra ejerne, og der er indregnet øgede indtægter som effekt af en forventet takststigning i januar 2024.

De samlede udgifter til køb af letbanetrafik udgør 320,7 mio. kr. og stiger med 25,5 mio. kr. i forhold til budgettet for 2023, hvoraf indeks udgør 8,2 mio. kr. Budgettet baserer sig på det af Aarhus Letbane udarbejdede driftsbudget for 2024. Forskellen skyldes bl.a. en stigning til togvedligehold, stigende kapitalomkostninger ved optagelse af lån til driftsanlæg, ekstra midler til arbejdet med Letbanens strategi samt øgede udgifter til kørestrøm.

Budgettet til øvrige driftsudgifter udgør 10,3 mio. kr., hvilket er 0,1 mio. højere end budget 2023.

Siden 1. behandling er budgettet er øvrige driftsudgifter nedskrevet med 0,7, hvilket primært skyldes, at der er indgået ny aftale omkring erstatningskørsel ved driftsnedbrud.

TOGDRIFT

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Indtægter: Generel stor usikkerhed grundet yderligere indfasning af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel, hvor de samlede indtægter i 2024, for første gang bliver 100 % fordelt på baggrund af indtægtsdata.

Der er indregnet en takststigning på 10,3 % (med 80 % priselasticitet) jf. Midttrafiks bestyrelses beslutning om fuld udnyttelse af takststigningsloftet for 2024.

Budgettet for overslagsårene 2025-2027 svarer til budget 2024, da der ikke er nogle kendte ændringer.

Operatørudgifter: Driftsudgifter til Lemvigbanen er fremskrevet jf. Trafikselskaberne i Danmarks fælles omkostningsindeks med 2,4 %.

Regionens tilskud fra staten til drift af Holstebro-Skjern var ikke kendt ved 1. behandling af budget, men er siden blevet fastsat til 36,9 mio. kr.

Fremskrivningen af Anlæg følger fremskrivningen for regional udvikling som for budget 2024 er på 3,8 %.

Budgettet for overslagsåret 2025 svarer til budget 2024 mens overslagene for 2026-2027 stiger med 2,3 mio. kr., grundet spormodernisering af strækning Thyborøn-Rønland (2026-2030).

Tabel 7. Togdrift

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Indtægter									
Holstebro-Skjern	-13,8	-16,0	-18,6	-18,6	-18,6	-18,6	-18,6	-2,6	-1,3
Lemvigbanen	-2,0	-2,1	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-2,3	-0,2	-0,2
Indtægter Total	-15,9	-18,1	-20,9	-20,9	-20,9	-20,9	-20,9	-2,8	-1,5
Operatørudgifter									
Holstebro-Skjern	43,5	48,4	51,0	52,3	52,3	52,3	52,3	4,0	2,3
Lemvigbanen	20,3	22,4	22,9	22,9	22,9	22,9	22,9	0,5	0,5
Operatørudgifter Total	63,8	70,8	73,9	75,2	75,2	75,2	75,2	4,5	2,8
Øvrige driftsudgifter									
Holstebro-Skjern	1,9	1,1	1,3	1,3	0,1	0,1	0,1	0,2	-
Lemvigbanen	0,5	2,0	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	-1,2	-
Øvrige driftsudgifter Total	2,4	3,1	2,0	2,0	0,7	0,7	0,7	-1,0	-
Investeringsstilskud									
Lemvigbanen	4,3	12,2	12,3	15,9	15,9	18,2	18,2	3,7	-
Investeringsstilskud Total	4,3	12,2	12,3	15,9	15,9	18,2	18,2	3,7	-
Resultat til byrdefordeling	54,6	67,9	67,3	72,3	70,9	73,2	73,2	4,4	1,3

Den samlede udgift er budgetteret til 72,3 mio. kr., hvilket er en stigning på 4,4 mio. kr. i forhold til budget 2023.

Indtægterne på Lemvigbanen er vurderet til 2,3 mio. kr., og på Holstebro-Skjern til 18,6 mio. kr. Indtægterne er vurderet ud fra nuværende indtægtsniveau og med en effekt på 80 % af den forventede takststigning på 10,3 % i januar 2024. Indtægterne på Holstebro-Skjern er opskrevet

med 2,6 mio. kr. i forhold til budgettet for 2023. Det skyldes, at udgangspunktet for udarbejdelsen af budget 2023 var meget usikkert, og har vist sig at undervurdere de indtægter, der reelt kan forventes på strækningerne.

I budgettet for 2024 modtager Midtjyske Jernbaner et driftstilskud på 22,9 mio. kr. til drift af Lemvigbanen, hvilket er en stigning på 0,5 mio. kr. sammenholdt med budget 2023. Der budgetteres med et driftstilskud på 52,3 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner for trafikken på Holstebro-Skjern, hvilket er en stigning på 4 mio. kr. i forhold til budget 2023. Beløbet er baseret på den statslige kompensation for drift af banen, fratrukket de udgifter banen i øvrigt genererer for Region Midtjylland. Samlet set udgør indeksstigningen ca. 2,8 mio. kr.

De øvrige driftsudgifter er budgetteret til 2,0 mio. kr., hvilket er en nedskrivning på ca. 1 mio. kr. i forhold til budget 2023. Det skyldes hovedsageligt en lavere forventet pristalsregulering til efterbetaling af Lemvigbanen end anvendt ved betalingen til selskabet i 2023.

Der budgetteres med et investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner på kr. 4,6 mio. kr. til reinvesteringer i infrastrukturen på Lemvigbanen. Investeringstilskuddet er fra 2026 opskrevet til 6,9 mio. kr., som følge af igangsættelse af spormodernisering på strækningen Thyborøn-Rønland i henhold til vedtaget investeringsplan. Desuden er der budgetteret med et investeringstilskud på 7,8 mio. kr., som vedrører regionens bevilling til udligning af Midtjyske Jernbaners kapitalomkostninger, ved køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Dette beløb løftes med 3,5 mio. kr. til 11,3 mio. kr. grundet indarbejdelse af udgifter til batteritog samt ladeinfrastruktur, som ikke var indregnet i høringsbudgettet. Budgettet for investeringstilskuddet er samlet på 15,9 mio. kr.

Siden 1. behandling er budgettet for togdrift blevet forøget med 4,9 mio. kr. Foruden ændring vedr. batteritog og ladeinfrastruktur så er det statslige tilskud til Holstebro-Skjern samt fremskrivning for regional udvikling blevet ændret, hvilket resulterer i en stigning på 1,4 mio. kr.

ØVRIGE FÆLLESUDGIFTER

Generelle forudsætninger og usikkerheder

Fælles for nedenstående områder (undtagen Finansielle poster) er, at der er lavet en ændring i forhold til budgetforslag 2024, hvor P/L-reguleringen er reduceret fra 5 % til 4,1 %.

Trafikselskabet varetager administration af busdrift, togdrift, letbanedrift og Handicapkørsel. Udgifter til administration af busdrift er hovedsageligt fordelt på baggrund af køreplantimer, mens udgifter til administration af letbanedrift er fordelt ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Udgifter til administration af Handicapkørsel fordeles på baggrund af antallet.

Budgettet for overslagsårene 2025-2027 svarer til budget 2024, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

I forhold til budgetforslag 2024 er fordelingsnøglen ændret pr. bestiller som følge af ændring i køreplantimer.

Administration af Flextrafik: Budgettet for 2024 er priserne for 2023 tillagt en P/L-regulering.

Budgettet for overslagsårene 2025-2027 svarer til budget 2024, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Billetkontrol: De administrative udgifter fordeles ud for forventede antal kontroller. Fordelingsnøglen for indtægter fra kontrolafgifter er baseret på antal udstedte afgifter i senest afsluttede regnskabsår.

Budgettet for overslagsårene 2025-2027 svarer til budget 2024, da der udover generelle prisstigninger ikke er nogle kendte ændringer.

Tjenestemandspensioner: Den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % er indregnet i budget 2024, og udgør ca. 0,6 mio. kr. Derudover inddrives det langfristede tilgodehavende ved ejerkredsen i regnskabsårene 2023 til 2025 i 3 ens rater, der samlet udgør knap 13,0 mio. kr. Byrdefordelingen af hensættelsen på 20,3 % og det langfristede tilgodehavende er baseret på køreplantimer.

Budgettet for overslagsåret 2025 svarer til budget 2024 mens overslagene for 2026-2027 falder til 2,6 mio. kr., da det langfristede tilgodehavende afregnes i perioden 2023-2025.

Finansielle poster: Der budgetteres ikke med et resultat for Midttrafiks finansielle afkast, men i henhold til bestyrelsens beslutning, bliver resultatet af Midttrafiks finansielle afkast byrdefordelt.

Tabel 8. Øvrige fællesudgifter

Beløb i mio. kr.	R2022	RB2023	BF 2024	B2024	BO 2025	BO 2026	BO 2027	B24/B23 Afvigelse	Indeks/takst
Administrative udgifter									
Busadministration	104,4	103,2	106,4	105,7	105,7	105,7	105,7	2,5	4,3
Handicapadministration	15,4	16,2	17,2	17,0	17,0	17,0	17,0	0,9	0,7
Letbaneadministration	4,5	4,9	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	0,4	0,2
Togadministration	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	0,1	0,0
Administrative udgifter Total	125,3	125,4	130,1	129,3	129,3	129,3	129,3	3,9	5,2
Øvrige administrative udgifter									
Flextrafik - Administrationsomkostning									-
Flexbus	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0
Flextur	3,6	4,9	6,1	5,6	5,6	5,6	5,6	0,7	0,2
Flextur Ung	0,0	0,1	-	-	-	-	-	-0,1	-
Kommunalkørsel	3,1	3,7	3,9	3,8	3,8	3,8	3,8	0,1	0,1
Plustur	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,0
Siddende patientbefordring	10,6	11,1	11,2	11,5	11,5	11,5	11,5	0,4	0,5
Øvrige Trafikskelskaber	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	-0,0	0,0
Øvrige administrative udgifter Total	18,8	21,4	23,3	22,9	22,9	22,9	22,9	1,5	0,9
Billetkontrol									
Administration	16,7	16,5	17,5	17,4	17,4	17,4	17,4	0,9	0,7
Kontrolgifter	-11,5	-17,5	-17,5	-17,5	-17,5	-17,5	-17,5	-	-
Tab på debitorer	3,5	2,3	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	0,7	-
Gebyr	-2,3	-0,3	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-0,8	-
Billetkontrol Total	6,3	1,1	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9	0,8	0,7
Finansielle poster	14,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Tjenestemandspension	2,4	6,9	7,0	7,0	7,0	2,6	2,6	0,1	0,1
Resultat til byrdefordeling	166,9	154,7	162,4	161,0	161,0	156,7	156,7	6,3	6,9

Trafikskelskabet

Beløb i mio. kr.	Bus	Tog	Letbanen	Handicap	I alt
Budget 2023	103,2	1,1	4,9	16,2	125,4
KL pris indeks 3,4% ændring fra 2,1% B22	1,3	0,0	0,1	0,2	1,6
Reguleringer for 2023	-0,5				-0,5
P/L - 4,1%	4,3	0,0	0,2	0,7	5,2
Budget 2024 inden tillæg	108,2	1,1	5,2	17,0	131,6
Letbanen 1.166 kpt.	-0,2		0,2		-
Indefrosne feriemidler 2022	0,1				0,1
Rabatruter	0,6				0,6
Besparelser	-3,0				-3,0
Tillæg 2024 i alt	-2,5	0,0	0,2	-	-2,3
Budget 2024	105,7	1,1	5,4	17,0	129,3

Trafikskelskabet har i 2024 et samlet budget på 129,3 mio. kr. efter indregnet besparelse på 3 mio. kr. i budget 2023 og 3 mio. kr. yderligere i budget 2024, hvilket sammen med nedenstående reguleringer resulterer i en stigning på ca. 3,9 mio. kr. sammenholdt med budget 2023. Budgettet kan indeles i fire, hvor 1,1 mio. kr. vedrører togadministration, 5,4 mio. kr. vedrører letbaneadministration, 105,7 mio. kr. vedrører busadministration og 17 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Budgettet for 2024 er opskrevet med 0,1 mio. kr. til dækning af indefrosne feriepenge for 2022.

Favrskov Kommune har indgået ny samarbejdsaftale med Midttrafik om levering af rabatruter til rejseplanen. Dermed bliver Favrskov Kommunes budget opskrevet med 0,2 mio. kr.

Herning Kommune har ligeledes indgået en samarbejdsaftale med Midttrafik om levering af rabatruter til rejseplanen og budgettet er derfor opskrevet med 0,2 mio. kr.

Ringkøbing-Skjern Kommune har tidligere modtaget faktura vedr. samarbejdsaftale med Midttrafik om varetagelse af rabatruter. Denne vil fremadrettet afregnes via bestillerbidrag. Budgettet er dermed opskrevet 0,3 mio. kr.

Budget 2024 til Aarhus Letbane er steget med 0,4 mio. kr. Dette skyldes bl.a. opskrivning af ca. 1.200 køreplantimer. Efter P/L-reguleringen på 0,2 mio. kr. er budgettet reduceret med 0,2 mio. kr. på bus og tog. Dermed opskrives det samlede budget ikke.

Handicapadministration er steget med 0,9 mio. kr., som skyldes primært P/L-regulering.

I forhold til budgetforslag 2024 er budgettet ændret på følgende områder:

- Besparelsen for 2023 er indregnet i primo budget.
- P/L-regulering er ændret fra 5 % til 4,1 %
- Herning Kommunes adm. aftale vedr. rabatruter er indregnet med halvårseffekt fra 2024 på 0,2 mio. kr.
- Ringkøbing-Skjern Kommunes adm. aftale vedr. rabatruter flyttes fra årlig fakturering til bestillerbidraget.
- Ændring af køreplantimer har ændret fordelingsnøglen på den enkelte bestiller.

Herunder ses Trafikselskabet fordelt på driftsområder:

Beløb i mio. kr.	R2022	B2023	B2024	B24/B23 Afvigelse
Bus, Letbane og togadministration				
Løn og personale	63,7	70,2	72,1	1,9
Markedsføring og information, Fly-High, samt øvrige udgifter	22,2	24,4	25,1	0,7
IT-anskaffelser	1,1	1,3	1,3	0,0
Drift og vedligehold af IT, servere	15,1	16,6	17,1	0,5
Husleje og Rengøring	10,6	11,7	12,0	0,3
Rådgivningsydelser, huslejeindtægter, bod, overhead mv.	-13,5	-14,9	-15,3	-0,4
Nye projekter i 2022	0,9		-	-
Bus, Letbane og togadministration i alt	100,1	109,2	112,2	3,0
Handicapadministration				
Løn og personale	7,3	7,7	8,1	0,4
Materiale- og aktivitetsudgifter	8,1	8,5	9,0	0,5
Handicapadministration i alt	15,4	16,2	17,0	0,9
Primæradministration i alt	115,4	125,4	129,3	3,9

Flextrafikadministration

Flextrafikadministrationen, ekskl. Handicapkørsel, har i 2024 et samlet budget på 22,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 1,5 mio. kr. i forhold til sidste år. Budgettet kan inddeles i 6 områder, hvor 1,0 mio. kr. vedrører Flexbus, 5,6 mio. kr. vedrører Flextur, 0,4 mio. kr. vedrører Plustur, 3,8 mio. kr. vedrører Kommunalkørsel og 11,5 mio. kr. vedrører Siddende patientbefordring samt 0,6 mio. kr. fra Øvrige Trafikselskaber.

Administrationsbidraget er en fast betaling per kørte tur, hvilket medfører, at det samlede administrationsbidrag er direkte afhængig af, hvor mange ture der køres på de forskellige områder, dog med undtagelse af den Siddende patientbefordring, hvor der er en margen på plus/minus 5 % i forhold til det budgetterede antal ture.

Administrationsbidraget per tur er øget med KL's pris- og løn-skøn for 2023-2024 på 4,1 %, svarende til 0,9 mio. kr.

Billetkontrol

Budget 2024 består af administrationsudgifter på 17,4 mio. kr., indtægter fra kontrolafgifter og rykkergebyrer på samlet 18,5 mio. kr., og en forventning til omfanget af ubetalte kontrolafgifter på netto 3 mio. kr. Samlet er budgettet for 2024 på 1,9 mio. kr., hvilket udgør en stigning på 0,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2023.

Fremskrivning af administrationen gør at budgettet stiger med 0,9 mio. kr.

Indtægtsbudgettet fra kontrolafgifter er uændret ift. budget 2023, mens gebyrindtægter er opskrevet som følge af den større succes med inddrivelse af gebyrindtægter efter skiftet til det nye inddrivelsessystem.

Estimatet for tab på debitorer blev ligeledes korrigeret ved 1. behandling af budgettet som følge af den seneste udvikling på inddrivelsesområdet. Det skal bemærkes, at der årligt vil ske et rul, hvor afregning af tab på debitorer for tidligere år tilbageføres, hvorefter et nyt tab vil blive estimeret.

Siden 1. behandling af budget 2024 er de eneste ændringer korrigerende af P/L-reguleringen samt opdatering af fordelingsnøglen, da der laves flere kontroller på togstrækningerne end antaget ved 1. behandling af budget 2024.

Finansielt afkast

Der budgetteres med et nulresultat for Midttrafiks finansielle afkast.

Tjenestemandspensioner

Budgettet for tjenestemandspensioner i 2024 er på knap 7 mio. kr., hvilket er 0,1 mio. kr. mere end i budget 2023. Budgettet består foruden de årlige udgifter til tjenestemænd (ca. 2,1 mio. kr.) af den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % (ca. 0,6 mio. kr.) samt indregning af 1/3 af det langfristede tilgodehavende (ca. 4,3 mio. kr.), som afregnes i perioden 2023-2025.

Siden 1. behandling af budget 2024 er eneste ændring korrigerende af P/L-regulering fra 5 % til 4,1 %.

LIKVIDITET

Ved udgangen af 2023 er der fortsat balance i Midttrafiks likviditet og det månedlige cashflow følger et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne. Efter rådgivning fra banken er administrationen begyndt at anvende kassekredit i marginalt omfang i forbindelse med vognmandsbetalinger, da det er billigere at anvende kassekredit i få dage end at lave repo-forretning på et større beløb.

I det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, vil likviditetsvirkningen fra daglig drift også være på et stabilt niveau i 2024.

Rejsekort og Rejseplan A/S har påbegyndt projektet med en ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste, og der er udarbejdet betalingsplan for trafikelskabernes respektive andele af projektet. Indenrigsministeriet har givet dispensation til delvis lånefinansiering. Midttrafik har besluttet, at den resterende del håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere og dermed indebærer den nye tjeneste et mindre træk på Midttrafiks likviditet i de år forskydningen opretholdes. Der er i 2023 betalt 7,5 mio. kr. som ansvarligt lån, og i 2024 forventes Midttrafiks bidrag på 25 mio. kr. at være dækket af lånefinansiering. I 2025 er Midttrafiks bidrag 29,9 mio. kr. hvoraf 15 mio. kr. lånefinansieres, og 14,9 mio. kr. dækkes af Midttrafiks likvide beholdning. Med den vedtagne model for finansiering af projektet vil der frem til og med 2027, inkl. renteudgifter til lånet, blive anvendt knap 30 mio. kr. af Midttrafiks likviditet til forskudt finansiering af projektet. Projektets betydning for Midttrafiks likviditet følges løbende.

Jyske Bank giver løbende status på Midttrafiks likvide beholdning og samtidigt en vurdering af forventninger til den kommende tid. Heraf fremgår det, at den Europæiske Centralbank ikke vil udelukke yderligere renteforhøjelser, men markedet har for nuværende ikke indregnet forventninger til renteforhøjelser. Udviklingen i renten afhænger af inflationen, der stadig er over centralbankens målsætning om 2 %. Inflationsniveauet har betydning for udvikling i de indeks som Midttrafiks store udgiftsposter reguleres efter.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har indtil 31. december 2025 givet de regionale trafikelskaber dispensation fra kassekreditreglen og samtidigt mulighed for at forhøje kassekrediten til 225 kr. pr. indbygger. På nuværende tidspunkt ses der ikke behov for at hæve Midttrafiks kassekredit yderligere. Ministeriets dispensation giver mulighed for, midlertidigt, at håndtere eventuelle udsving i forhold til indtægter eller udgifter og bidrager dermed til en likvid sikkerhed i det præsenterede budget.

Med den nuværende rentesituation vil Midttrafiks likvide beholdning og daglige cashflow i 2024 stadig basere sig på likviditetsdepoter, repo-forretning samt kassekredit. Ved udgangen af 2023 ser administrationen på den baggrund ikke anledning til at udnytte dispensationen fra kassekreditreglen.