

*Aarhus, 11. maj 2017*

**Bilagssamling til Åben dagsorden  
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik  
den 19. maj 2017 kl. 9.00  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

**Årsregnskab 2016  
for  
Midttrafik**

**Godkendt på bestyrelsesmødet 19. maj 2017**

**CVR nummer: 29943176**

## **Indhold**

Oplysninger om selskabet	3
Ledelsespåtegning	4
Den uafhængige revisors erklæringer	5
Ledelsesberetning	8
Midttrafiks regnskab 2016	18
Resultat 2016	18
Byrdefordeling 2016	18
Balance pr. 31. december 2016	19
Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2016	20
Efterfølgende begivenheder	20
Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse	26

### 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	Hans Bang-Hansen Horsens Kommune, formand (V)
	Jan R. Christensen Aarhus Kommune, 1. næstformand (F)
	Niels Erik Iversen Region Midtjylland, 2. næstformand (A)
	Finn S. Petersen Herning Kommune (A)
	Frank Borch-Olsen Silkeborg Kommune (C)
	Mads Nikolajsen Norddjurs Kommune (F)
	Niels Viggo Lynghøj Struer Kommune (A)
	Johannes F. Vesterby Viborg Kommune (V)
	Arne Lægaard Region Midtjylland (V)
Direktion	Jens Erik Sørensen (direktør) Mette Julbo-Nielsen (vicedirektør)
Revision	Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab Værkmestergade 25 8100 Aarhus C.

## Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for Midttrafik for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016. 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 2016 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar -31. december 2016.

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 19. maj 2017

Direktion:

---

Jens Erik Sørensen  
Direktør

Bestyrelsen:

---

Hans Bang-Hansen  
Formand

---

Jan R. Christensen  
Næstformand

---

Niels Erik Iversen  
2. næstformand

---

Frank Borch-Olsen

---

Mads Nikolajsen

---

Niels Viggo Lynghøj

---

Johannes F. Vesterby

---

Arne Lægaard

---

Finn S. Petersen

## **Den uafhængige revisors erklæringer**

### **Til bestyrelsen for Midttrafik**

#### **Konklusion**

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar – 31. december 2016, siderne 18-38. Årsregnskabet omfatter udgiftsbaseret resultatopgørelse, omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2016 for Busselskabet Aarhus Sporveje. Årsregnskabet er udarbejdet efter bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner.

#### **Grundlag for vores konklusion**

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsetik, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i bekendtgørelse om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af Midttrafik i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for **vores konklusion**.

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

Midttrafik har som sammenligningstal i årsregnskabet medtaget de af bestyrelsen godkendte budgettal for 2016. Disse budgettal 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 i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Midttrafik's evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet fortsat drift.

#### **Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet**

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark,

samt god offentlig revisionsskik, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, god offentlig revisionsskik og bestemmelserne i Midttrafik's revisionsregulativ, 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 Midttrafik's 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 Midttrafik's evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusion er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning.

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

### **Udtalelse om ledelsesberetningen**

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

### **Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering**

#### **Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision**

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de aktiviteter, der er omfattet af årsregnskabet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af

sikkerhed for de udvalgte emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved 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.

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

Aarhus, den 19. maj 2017

ERNST & YOUNG

Godkendt Revisionspartnerselskab  
CVR-nr. 30 70 02 28

Jes Lauritzen  
statsaut. revisor

Lis Andersen  
statsaut. revisor

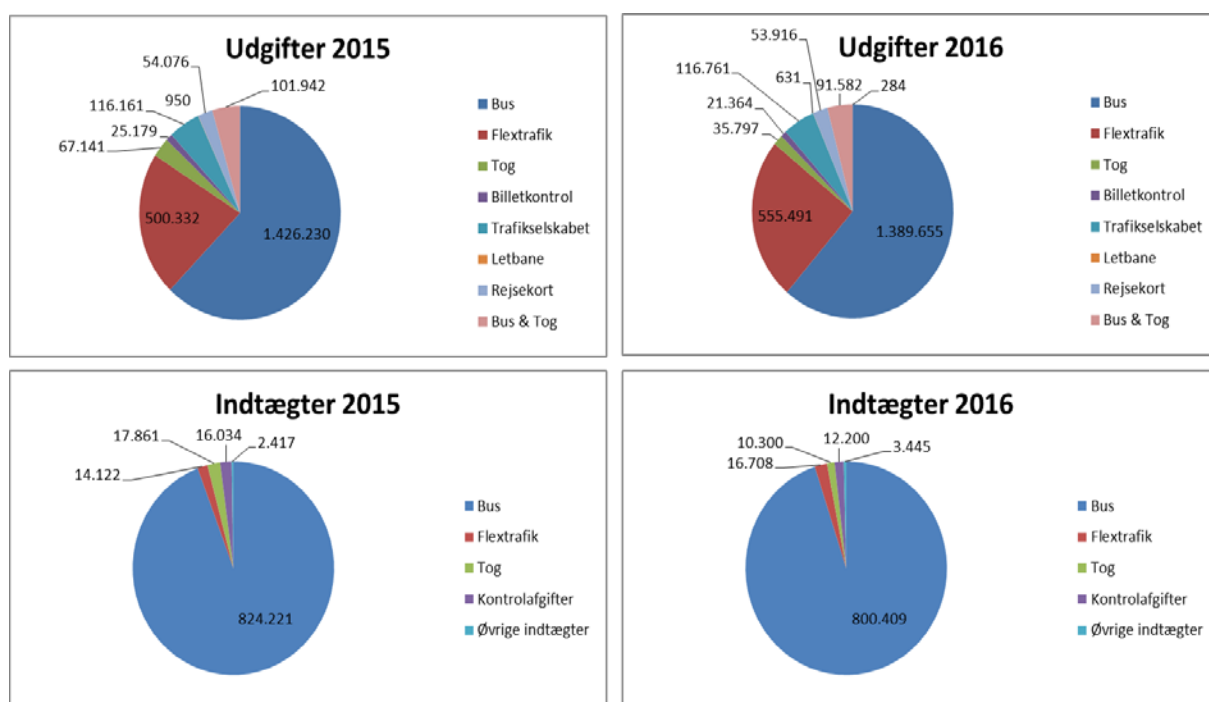


## Ledelsesberetning

Midttrafik har afsluttet 2016 med et flot resultat til byrdefordeling mellem kommuner og Region Midtjylland, som blev 44,1 mio. kr. mindre end budgettet.

Resultatopgørelsen viser et marginalt underskud, da der i regnskabsåret er finansieret projekter af tidligere års akkumulerede overskud.

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 Midttrafiks næststørste område, da det tegner sig for 25 % af de samlede udgifter. På indtægtssiden er Midttrafiks primære indtægtskilde passagerindtægter fra busserne, hvor passagerindtægterne udgør 95 % af de samlede indtægter.



Regnskabsnotatet indledes med en kort gennemgang af de forskellige forretningsområder med tilhørende oversigtstabeller. Efter oversigtstabellerne præsenteres Midttrafiks regnskab, byrdefordeling, balance og pengestrømsopgørelse for regnskabsåret 2016 med tilhørende noter. I regnskabets tilhørende bilagssamling gennemgås byrdefordeling til kommuner og Region Midtjylland.

### Busområdet

#### Kørselsudgifter

Udgifterne til kørsel er 52,3 mio. kr. lavere end det vedtagne budget. Den store besparelse i forhold til det vedtagne budget er hovedsageligt tilbagebetaling af overskud for kørsel i Aarhus Kommune vedrørende 2015 på 32,9 mio. kr. Derudover har en forhandling mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje om en kørselsaftale fra køreplansskiftet 2016 medført lavere kontraktpriser på bybuskørslen i Aarhus svarende til en besparelse på 14,8 mio. kr. i regnskab 2016.

Omkostningsindekset er faldet siden budgettet blev vedtaget som følge af lave dieselpriiser i 2016. Samlet set vurderes det lavere omkostningsindeks at medføre besparelser på 16,7 mio. kr.

Derudover er der øvrige merudgifter for 12,1 mio. kr., blandt andet som følge af, at kørselsaktiviteten i 2016 er øget. Der blev i 2016 kørt 2.025.758 køreplantimer, hvilket er ca. 10.000 timer mere end i 2015, svarende til en stigning på ca. 0,5 %.

#### Bus-IT og øvrige

Bus-IT og øvrige busudgifter er 0,3 mio. kr. højere end budgettet.

### Udvikling i nettoudgifter vedrørende busdrift

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget		Regnskab 2015
			Difference	Difference i pct.	
<i>Udgifter</i>	1.429.114	1.376.828	-52.286	-3,7 %	1.426.230
<i>Bus-IT og øvrige udgifter</i>	12.498	12.827	330	2,6 %	0
<i>Indtægter</i>	-712.478	-708.827	3.651	-0,5 %	-722.279
- heraf Bus & Tog-samarbejdet	107.800	91.582	-16.218	-15,0 %	101.942
- heraf busindtægter	-820.278	-800.409	19.869	-2,4 %	-824.221
<b>Nettoudgift</b>	<b>729.134</b>	<b>680.828</b>	<b>-48.306</b>	<b>-6,6 %</b>	<b>703.951</b>

#### **Busindtægter**

Indtægterne for busdrift ligger 3,6 mio. kr. under det budgetterede for 2016 men 5,4 mio. kr. over det realiserede for 2015. I forhold til budgettet er afvigelsen samlet på -0,5 %, og +0,8 % i forhold til 2015.

De væsentligste afvigelser i forhold til budgettet er angivet i nedenstående tabel:

### Væsentlige afvigelser

Indtægtskategorier	Afvigelse (mio.)
Passagerindtægter – Bus	-15,7
Refusion for Off-peak rabat	6,2
Salg af Ungdomskort	-2,1
Kompensation – Fritidsrejser, Ungdomskort	1,0
Billetindtægter – Togrejser, DSB og Arriva	-9,1
Betaling til DSB/Arriva – Togrejser	16,2
Øvrige afvigelser	-0,1
<b>I alt</b>	<b>-3,6</b>

#### Passagerindtægter

Passagerindtægterne afspejler kundernes betaling for at rejse med bus. Indtægter fra kundernes køb af kort og billetter endte på 502,4 mio. kr. Det er 15,7 mio. kr. under budgettet svarende til en afvigelse på 3 %. I forhold til regnskabet for 2015 er det dog en fremgang på 1,8 mio. kr., eller 0,4 %.

Nedenfor er fordelingen af passagerindtægter på de forskellige salgskanaler angivet:

## Passagerindtægter

(Beløb i 1.000 kr.)	2016	2015
Busselskaber	51.919	68.634
Rejsekort	101.749	49.470
Kontantsalg på Rejsekortudstyr	93.137	90.269
Rutebilstation og salgssteder	112.221	118.592
Mobilapp og mobilbilletter	47.318	437
Klippekort	57.598	132.096
Andre indtægter	38.479	41.163
<b>I alt</b>	<b>502.422</b>	<b>500.660</b>

Som det fremgår af oversigten, er der fra 2015 til 2016 sket en markant ændring af indtægter fra de enkelte billetprodukter. Rejsekortomsætning udgør i 2016 101,7 mio. kr., hvilket er lige godt 20 % af de samlede passagerindtægter.

Midttrafiks nye mobilapp (Midttrafik app) blev sat i drift i maj 2016, og 9 % af indtægterne kommer fra Midttrafik app, som har indbragt 47,3 mio. kr.

Klippekortet blev udfaset i løbet af 2016, og fortrykte klippekort står for godt 11 % af omsætningen for passagerindtægter.

Regnskabet for passagerindtægter lever ikke op til de budgetterede indtægter, og udover faldende passagertal var der i budgettet indregnet en effekt af takststigninger primo 2016 på 2,8 mio. kr. Samtidig var Region Midtjyllands indtægter tillagt 2 mio. kr. som konsekvens af kørselsomlægninger på regionale ruter, samt 1,5 mio. kr. som følge af overflytning af passagerer til regionale busser ved Aarhus Nærbanes midlertidige lukning i 2016. Disse indtægter er generelt ikke opnået.

### Off-peak rabat

Kunder der rejser på rejsekort får automatisk off-peak rabat, når de rejser udenfor myldertiden. Tidligere kunne denne rabat opnås ved at købe særlige off-peak klippekort. Den rabat som kunderne opnår, kompenserer Trafikstyrelsen til de enkelte trafikskaber. I regnskab 2016 får Midttrafik udbetalt 6,2 mio. kr. mere i kompensation fra Trafikstyrelsen end forventet i budgettet.

Grundlaget for beregning af off-peak rabatten i budget 2016 var salget af de gamle off-peak papklippekort, men da den i regnskabsåret er tildelt automatisk får flere kunder fordel af den. Den øgede kompensation fra Trafikstyrelsen er således et udtryk for, at flere kunder har rejst billigere og udbetaling af kompensation øger således ikke indtægterne.

### Refusion til klippekortforhandlere

Endelig skal det bemærkes, at der i forbindelse med ophør af salg af klippekort skete refusion til klippekortforhandlere i størrelsesorden 5,1 mio. kr., som er modregnet i passagerindtægter. Til gengæld blev der indtægtsført 5 mio. kr. i ekstraordinære passagerindtægter som følge af en særlig opgørelse af møntbeholdningen i bybussernes billetautomater i Aarhus Kommune.

### Ungdomskort

Salget af Ungdomskort til ungdomsuddannelser har skuffet i 2016. Indtægterne er 2,1 mio. kr. under det budgetterede og 1,5 mio. kr. under regnskabet for 2015. Forklaringen

kan udelukkende henføres til, at færre unge har købt et ungdomskort, og muligvis transporteres i bil i stedet for offentlig transport.

Indtægterne fra salg af Ungdomskort til videregående uddannelser og kort til unge mellem 16 og 19 år er også faldet en smule. Disse indtægter indgår som en del af passagerindtægterne.

#### Kompensation for fritidsrejser og Ungdomskort

Kompensationen for unges fritidsrejser er til gengæld større end forventet. Det skyldes ikke, at indtægterne fra Trafikstyrelsen er større, men at modregningen til DSB og Arriva for de unges brug af Midttrafik Ungdomskort til fritidsrejser med tog, har været mindre end forventet.

Afregningen med DSB og Arriva for fritidsrejser i 2015 er ikke gennemført i 2016, men opgørelsen over afregning er udarbejdet.

#### Skolekort

Indtægterne fra skolekort er tæt på det budgetterede, men er faldet med 2,6 mio. kr. sammenholdt med 2015. Faldet er forventet, da flere kommuner nu enten har trukket skolebuskørsel hjem til egen kommunal drift eller indført gratis skoleruter. Dertil kommer et fortsat fald i omsætning på salg af skolekort til friskoler. Denne indtægt er faldet fra 2,2 mio. kr. i 2015 til 1,9 mio. i 2016. Generelt er salget af skolekort til friskoler faldet de senere år.

#### Takstsamarbejdet

Takstsamarbejdet med DSB og Arriva er den største budgetmæssige udfordring i Midttrafiks indtægtsregnskab.

Midttrafiks samarbejde med DSB og Arriva består af:

- 1) Indtægter for omstigningsrejser til bus på DSB eller Arriva billet/kort.
- 2) Økonomiske konsekvenser af togrejser hos DSB og Arriva med Midttrafiks billetter og kort indenfor takstområderne – også kaldet trafikelskabsrejser

Midttrafik modtager betaling fra DSB og Arriva når kunderne rejser med bus i omstigningsområderne på en DSB/Arriva-billet. Indtægten herfra var budgetteret til 30 mio. kr. Den faktiske indtægt blev på 30,5 mio. kr.

I takstsamarbejdet med DSB og Arriva modtager Midttrafik indtægterne fra salg af Midttrafiks kort og billetter på togstationer. Midttrafik afregner herefter DSB og Arriva på baggrund af opgørelser over togkunders brug af Midttrafiks kort og billetter. Denne opgørelse udarbejdes af Bus & Tog sekretariatet.

Midttrafiks indtægter fra DSB og Arriva, i billetsalget på stationer samt ved billetautomater er faldet betydeligt. Årsagen skyldes udfasning af Midttrafiks klippekort samt lukning af strækningen Aarhus-Grenaa.

Klippekortet har udgjort en væsentlig del af omsætningen af Midttrafiks kort på DSB/Arrivas salgssteder, og med udfasningen heraf, falder denne omsætning. Langt størstedelen af omsætningen fra klippekort er i stedet gået til rejsekort, som afregnes direkte med togoperatørerne udenom Midttrafik. Da klippekortets udfasningstidspunkt ikke var kendt ved budgetlægningen, er denne effekt ikke indregnet i budgettet.

Lukningen af Aarhus Nærbane har desuden betydet faldende omsætning af Midttrafiks kort og billetter på DSB-stationer og billetautomater på strækningen Aarhus-Grenaa. Dette forhold er indregnet i budgettet for 2016.

Billetindtægterne fra DSB/Arrivas kortsalg er faldet med 17,7 mio. kr. i forhold til 2015, og 9,1 mio. kr. i forhold til budgettet.

Samtidig med de faldende indtægter er betalingen til DSB faldet betydeligt. Også her spiller den manglende betaling til DSB for rejsende på strækningen Aarhus-Grenaa ind. Dette forhold har været indregnet i Midttrafiks aconto-betaling til DSB og i Midttrafiks budget. Bus & Tog sekretariatet har udarbejdet et endeligt afregningsgrundlag vedrørende 2014 og 2015, som delvist er afregnet i 2016. I forhold til DSB har det betydet en modregning på 9,1 mio. kr. i den aconto-betaling Midttrafik betalte de 2 år. Det skal bemærkes, at afregningen med DSB for de 2 år ikke er afsluttet i regnskab 2016, da afregning af provision først er endelig afklaret i april 2017.

I forhold til endelig afregning med Arriva er der ikke enighed mellem Arriva og Midttrafik om afregning for perioden 2013 til 2016. Der er derfor ikke sket endelig afregning vedrørende 2013-2015. I regnskabet er indregnet aconto for 2016.

Den samlede betaling til DSB/Arriva er således 29,2 mio. kr. lavere end i 2015 og 16,2 mio. kr. lavere end det budgetterede.

Samlet set udgør nettobetalingen i forhold til Bus & Tog trafikelskabsrejser 4,7 mio. kr. imod budgetteret 11,8 mio. Det er en budgetforbedring på 7,1 mio. kr. Denne budgetforbedring vedrører udelukkende Region Midtjyllands indtægtsgrundlag.

Det samlede regnskabsresultat på indtægtssiden ser således ud:

#### Sammenligning af busindtægter mellem Regnskab 2015, Budget 2016 og Regnskab 2016

Indtægtskategorier (Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget		Regnskab 2015
			Difference	Difference i pct.	
Passagerindtægter	518.150	502.422	-15.728	-3,0 %	500.660
Refusion/takstnedsættelse - off peak	3.000	9.161	6.161	205,4 %	4.979
Erhvervskort	4.000	3.535	-465	-11,6 %	4.952
Omsætning Ungdomskort	94.000	91.912	-2.088	-2,2 %	93.345
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	4.600	5.614	1.014	22,0 %	11.296
Omsætning skolekort	32.178	31.833	-345	-1,1 %	34.387
Kompensation - Fælles børneregler	36.000	36.629	629	1,7 %	36.372
Fragt, Gods og Post mm.	0	0	0	0,0 %	0
Fribefordring Værnepligtige	1.800	1.750	-50	-2,8 %	1.815
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	250	61	-189	-75,7 %	125
Telebus / Teletaxa	0	0	0	0,0 %	0
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	300	75	-225	-75,0 %	148
Billetindtægter - Togrejser DSB/Arriva	96.000	86.894	-9.106	-9,5 %	104.660
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	30.000	30.524	524	1,7 %	31.482
<b>Indtægter Busdrift</b>	<b>820.278</b>	<b>800.409</b>	<b>-19.869</b>	<b>-2,4 %</b>	<b>824.221</b>
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-107.800	-91.582	16.218	-15,0 %	-120.818
<b>Passagerindtægter i alt</b>	<b>712.478</b>	<b>708.827</b>	<b>-3.651</b>	<b>-0,5 %</b>	<b>703.403</b>

## Flextrafik

Kommunernes vognmandsudgifter til Handicapkørsel udgjorde i 2016 34,1 mio. kr., hvilket er en merudgift på 1,7 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 5,2 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til merforbruget skal findes i flere kørte ture, som kan tilskrives flere visiterede til Handicapkørsel i 2016 end i 2015. Helt nøjagtigt er det gået fra 14.201 visiterede i 2015 til 15.468 visiterede i 2016.

Kommunernes samlede udgifter til Kommunal kørsel i Midttrafik udgjorde i 2016 491,3 mio. kr., hvilket er et merforbrug på 36,6 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 8,1 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til det samlede merforbrug skal hovedsageligt findes i nyoprettet Specialkørsel i Aarhus Kommune. Regionens Siddende Patientbefordring holder budgettet med et lille mindreforbrug på 1,6 mio. kr. svarende til 1,2 % af deres samlet budget.

Kommunernes samlede udgifter til Flextur udgjorde i 2016 10,6 mio. kr., hvilket er en merudgift på 1,7 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 19,3 % jævnfør nedenstående tabel. Årsagen til merforbruget skal blandt andet findes i, at der er kommet en *venneaftale*<sup>1</sup> mellem Horsens og Hedensted, hvorfor forbruget i Hedensted Kommune er steget væsentligt. Derudover har der været en stor vækst i flere kommuner, som kan tilskrives et bredere kendskab til produktet blandt borgerne.

Kommunernes samlede udgifter til teletaxa udgjorde i 2016 2,7 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,3 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 13,7 % jævnfør nedenstående tabel.

Årsagen til merforbruget skal hovedsageligt findes i en ny teletaxa-rute i Holstebro Kommune samt i Samsø Kommune, hvor der i 2016 blev kørt væsentligt mere end forventet.

### Udvikling i nettoudgifter for Flextrafik

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget		Regnskab 2015
			Difference	Difference i pct.	
Handicapkørsel	32.445	34.126	1.681	5,2 %	32.562
Kommunal kørsel	454.637	491.283	36.646	8,1 %	443.970
Flextur	8.850	10.561	1.711	19,3 %	7.321
Teletaxa	2.406	2.735	329	13,7 %	2.356
<b>I alt</b>	<b>498.338</b>	<b>538.705</b>	<b>40.367</b>	<b>8,1 %</b>	<b>486.210</b>

## Togdrift

Regnskabet for togdriften vedrører kun Region Midtjylland. Der er et samlet mindreforbrug på 19,6 mio. kr. I 2016 har der været færre udgifter til togkørsel på Aarhus Nærbane, fordi banen har været delvist spærret pga. aften- og weekendspæringer. Fra 26. august var der totalt spærret for togdrift. Passagerindtægterne har været 1,5 mio. kr. mindre end forventet og skyldes hovedsageligt spæringerne på strækningen Aarhus-Odder. Indtægterne på Lemvigbanen har også været mindre end forudsat.

## Tilskud til investeringer

<sup>1</sup> En *Venneaftale* er når 2 eller flere kommuner indgår en aftale om, at borgerne kan benytte sig af støttet flextur på tværs af de pågældende kommunegrænser til den samme pris.

Der er et mindreforbrug på tilskuddet til anlægsinvesteringer til Midtjyske Jernbaner A/S på ca. 16,0 mio. kr.

Mindreforbruget skyldes, at Midttrafik ikke har haft udgifter på ca. 11,6 mio. kr. til renter og afdrag på gældsbreve til Region Midtjylland, da gældsbrevene til Midttrafik er annullerede ved en regionsrådsbeslutning ultimo 2015.

<b>Togdrift - Regnskab 2016</b>					
<b>(Beløb i 1.000 kr.)</b>	<b>Budget 2016</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Difference</b>	<b>Difference i pct.</b>	<b>Regnskab 2015</b>
<b>Togdrift</b>					
Udgifter	56.916	35.797	-21.119	-37 %	67.141
Indtægter	-11.800	-10.300	1.500	-13 %	-17.861
<b>Togdrift i alt</b>	<b>45.116</b>	<b>25.497</b>	<b>-19.619</b>	<b>-43 %</b>	<b>49.280</b>

### ***Buserstatningskørsel***

Midttrafik har etableret erstatningskørsel med busser i den periode, hvor togdrift på Aarhus Nærbane har været delvist spærret, og i perioder hvor banen er lukket for togdrift pga. ombygning til letbanedrift.

I regnskabet for 2016 er der en merudgift på ca. 1 mio. kr., som skyldes færre indtægter i buserstatningskørslen og en større efterspørgsel efter teletaxaordningen end forventet.

<b>Buserstatningskørsel - Regnskab 2016</b>					
<b>(Beløb i 1.000 kr.)</b>	<b>Budget 2016</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Difference</b>	<b>Difference i pct.</b>	<b>Regnskab 2015</b>
<b>Buserstatningskørsel</b>					
Udgifter	17.640	17.692	52	0 %	0
Indtægter	-8.000	-7.057	943	-12 %	0
<b>Buserstatningskørsel i alt</b>	<b>9.640</b>	<b>10.635</b>	<b>995</b>	<b>10 %</b>	<b>0</b>

### ***Forberedelse Aarhus Letbane***

En andel af Letbanens forberedelsesomkostninger finansieres af bidrag fra Region Midtjylland.

### ***Trafikskabet***

Trafikskabet har i 2016 haft et budget på 115,1 mio. kr. Administrationen overførte i 2015 et akkumuleret overskud på 18,6 mio. kr., hvilket hovedsagligt var disponeret til realtidsprojekter og budgetværn vedrørende rejsekort. I 2016 har Trafikskabet derfor reelt set haft et disponibelt budget på 133,7 mio. kr.

Trafikskabet har i 2016 haft et forbrug på 116,8 mio. kr., hvilket resulterer i et akkumuleret overskud på 17 mio. kr. Trafikskabets udgifter til administration har i 2016 udgjort 3 %, hvilket er på niveau med de foregående år.

Det akkumulerede mindreforbrug ønskes overført til 2017 i forbindelse med bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet.

## Trafiksekskabet- Regnskab 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
<b>Trafiksekskabet</b>					
Busadministration	101.768	104.170	2.402	2 %	103.512
Handicapadministration	13.355	12.591	-764	-6 %	12.649
<b>Trafiksekskabet i alt</b>	<b>115.123</b>	<b>116.761</b>	<b>1.638</b>	<b>1 %</b>	<b>116.161</b>

### ***Billetkontrollen – kontrolafgifter***

Billetkontrollen i Aarhus Kommune vedrører udgifter til billetkontroladministration samt indtægter fra kontrolafgifter. Indtægter fra billetkontrollen har i 2016 været på 12,4 mio. kr. mod et budget på 15 mio. kr. Årsagen til de færre kontrolafgifter kan tilskrives mindre snyd med billettering, som følge af den øgede kontrolindsats.

Udgifterne til administration er samtidigt faldet med 0,6 mio. kr. i forhold til det budgettede.

Samlet set var der budgetteret med en nettoindtægt for Aarhus Kommune på 2,2 mio. kr., men grundet færre kontrolafgifter er nettoindtægten faldet til 0,2 mio. kr. i 2016.

I 2016 har Midttrafik haft en udgift på ca. 2,3 mio. kr. til dækning af advokatomkostninger vedrørende igangværende sager. Udgiften specificeres i note 2 i årsregnskabet.

Eventuelle ubetalte kontrolafgifter overføres til Aarhus Kommune til inddrivelse via SKAT. Det er bemærkelsesværdigt, at Midttrafik i 2016 overførte 75 % af indtægterne til Aarhus Kommune til inddrivelse via SKAT, svarende til et beløb på 9,4 mio. kr. Dette er en stigning sammenlignet med 2015, hvor 69 % blev overført.

## Kontrolafgifter, Regnskab 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
Kontrolafgifter	-15.000	-12.200	2.800	-19%	-16.034
Billetkontroladministration	12.824	11.999	-825	-6%	14.175
<b>I alt</b>	<b>-2.176</b>	<b>-201</b>	<b>1.975</b>	<b>-91%</b>	<b>-1.859</b>
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	10.000	9.366	-634	-6%	11.004

### ***Letbanesekretariatet***

Sekretariatsbetjeningen af Letbanesamarbejdet ligger hos Midttrafik. Omkostningerne består af personaleomkostninger til betjening af Letbaneråd og Letbanesamarbejdets styregruppe samt sagsbehandling på en række opgaver i forbindelse med Letbanens første etape og udbygningsetaperne. I 2016 var der et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til budgettet. Årsagen skyldes, at der ikke har været det forventede behov for anvendelse af ekstern konsulentassistance til udarbejdelse af analyser i forbindelse med udvidelse af Letbane og letbanedrift. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.



## Letbanesekretariatet - Regnskab 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
<b>Letbanesekretariatet</b>					
Udgifter	970	728	-242	-25 %	950
<b>Letbanesekretariatet i alt</b>	<b>970</b>	<b>728</b>	<b>-242</b>	<b>-25 %</b>	<b>950</b>

### Rejsekort

Rejsekortøkonomien består af driftsudgifter, der afregnes efter hvert regnskabsår, og investeringsudgifter, der endnu ikke er blevet afregnet for perioden 2013-2015 og opgøres til endelig afregning med regnskabet for 2016. Investeringen 2013-2016 fremgår af byrdefordeling i bilagssamlingen til regnskabet.

## Rejsekort - Regnskab 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.	Regnskab 2015
<b>Rejsekort</b>					
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-2.285	-2.285		0
25 % kontantfinansiering af udstyr og e	2.985	3.009	24	1 %	10.898
25 % kontantfinansiering af sekretariat	643	260	-383	-60 %	1.708
Renter	2.115	2.256	141	7 %	2.328
Afdrag	11.069	11.620	551	5 %	11.268
Drift	42.172	41.575	-596	-1 %	15.834
Buslager	69	734	666	972 %	1.442
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>59.052</b>	<b>57.170</b>	<b>-1.882</b>	<b>-3 %</b>	<b>43.477</b>

Regnskab 2016 for rejsekort var samlet set 1,9 mio. kr. lavere end budgettet for 2016. Af de lavere udgifter på 1,9 mio. kr., skyldes 0,5 mio. kr. posterne under drift, mens de resterende 1,4 mio. kr. skyldes lavere udgifter vedrørende investeringen.

Rejsekort A/S har i 2016 begyndt tilbagebetaling af ansvarligt lån til trafikskaberne. Midttrafik har således modtaget ikke-budgetterede indtægter 2,2 mio. kr.

Der ses ingen afvigelse på kontantudgifter til køb af udstyr og ekstraudstyr, men dette dækker over højere udgifter til ekstraudstyr hos enkelte bestillere på 1,1 mio. kr., mens betalingen af sidste rate af den oprindelige bestilling af rejsekortudstyr fra 2013/2014 blev billigere end forventet.

Afdraget på lån ved Kommunekredit blev 0,6 mio. kr. højere, da der i budgettet ikke er taget højde for nye lån optaget henholdsvis ultimo 2015 og primo 2016.

Driftsudgifterne blev i 2016 0,6 mio. kr. lavere end forventet. Midttrafiks bidrag til Rejsekort Kundecenter, der håndterer kundeforholdene vedrørende rejsekort på tværs af trafikskaber i Danmark, blev væsentlig billigere end budgetteret. Omvendt var der højere udgifter til betalingsgebyrer og distribution af rejsekort. Kontantudgifterne til Rejsekortsekretariatet blev 0,4 mio. kr. lavere end forventet. Installation henholdsvis afmontering af udstyr i busser i forbindelse med kontraktskifte har også været højere end forventet i budgettet.

Udgifterne til buslager er i regnskabet markant højere end forudsat i budgettet. Ved kontraktskifte skal der være installeret rejsekortudstyr i busserne på kontraktens første dag, mens udstyret i busser med ophørte kontrakter tidligst afmonteres dagen efter kontraktophør. Dette kræver en større lagerbeholdning af udstyr, hvorfor buslageret er udvidet i 2016. Udstyret er købt ved udnyttelse af en option i den oprindeligt aftalte leasingkontrakt.

### ***Rejsekort Letbanen***

Der skal opsættes rejsekortudstyr på Letbanens nye standsningssteder. Aarhus Kommune og Region Midtjylland ønsker udgifterne til anskaffelse og installering af udstyret finansieres via anlægsbudgettet for Letbanen.

## Midttrafiks regnskab 2016

Midttrafiks resultat for 2016, som fremgår af tabellen Resultatopgørelse 1.1-31.12 2016, viser resultatet af primær drift, finansieringsbehovet, det udgiftsbaserede resultat samt det omkostningsbaserede resultat.

### Resultat 2016

Tabellen Resultatopgørelse 1.1—31.12.2016 viser indtægter henholdsvis udgifter for de enkelte aktivitetsområder i Midttrafiks drift, og samlet set opnås et resultat af primær drift med nettoudgifter på 1.433,1 mio. kr. Dermed er udgiftsniveauet 45,1 mio. kr. lavere end det korrigerede budget, hvilket primært kan henføres til mindreforbrug på investering af togdrift, meromkostninger til ikke-budgetteret kommunal kørsel i Aarhus Kommune samt færre udgifter på buskørsel.

Den primære drift finansieres af kommuner og region, samt Sydtrafik og Fynbus. Det udgiftsbaserede resultat i 2016 er et underskud 0,5 mio. kr.

Det udgiftsbaserede resultat udtrykker summen af de indtægter, udgifter samt finansieringer, der er registreret i regnskabsåret uagtet af det reelle forbrugstidspunkt.

I det omkostningsbaserede resultat er årets investeringer overført til balancen som anlægsaktiver og resultatet indeholder i stedet afskrivninger beregnet på grundlag af aktivets forventede brugstid. Det omkostningsbaserede resultat udviser et underskud på 3,7 mio. kr. og udtrykker dermed, at Midttrafik i regnskabsåret 2016 har anvendt flere ressourcer til driften end der er finansiering til.

Sammenlignet med 2015 er det omkostningsbaserede resultat væsentligt lavere i 2016. Afslutningen af de flerårige investeringsprojekter til rejsekort og realtidsinformation betyder, at den omkostningsbaserede regulering for igangværende arbejde reduceres fra 44 mio. kr. i 2015 til 4 mio. kr. i 2016. Der er for driftsmidler investeret 20,3 mio. kr. i anlægsaktiver. Årets afskrivninger er steget med 5 mio. kr. og afspejler ibrugtagningen af udstyr til rejsekort og realtidsinformation.

Det omkostningsbaserede resultat reguleres ligeledes for hensættelse til den fremtidige pensionsforpligtelse overfor tjenestemænd, samt for kundernes forudbetaling af periodekort i regnskabsåret 2016, hvilket er 7,3 mio. kr. for rejsekort og 5 mio. kr. vedrørende periodekort. Faldet i periodiseringen af kundernes forudbetaling skyldes, at periodiseringen mellem regnskabsåret 2015 og 2016 tilbageføres, og det indregnede beløb er således nettoreguleringen af forudbetalinger for 2016 henholdsvis 2017. Kundernes forudbetaling for periode- og rejsekort indgår i kortfristet gæld på balancen.

I marts 2015 besluttede Midttrafiks bestyrelse efter rådgivning fra banken at etablere et likviditetsdepot som alternativ til kontante indlån, der ville blive forrentet negativt fra 1. marts 2015. Samlet set har likviditetsdepotet medført en gevinst i 2016 på 2,4 mio. kr., der dels består af en realiseret gevinst på 1 mio. kr., en urealiseret gevinst på 0,3 mio. kr., og renteindtægter på 1,1 mio. kr.

### Byrdefordeling 2016

Midttrafiks resultat af primær drift finansieres af kommuner og region på baggrund af den besluttede byrdefordeling for 2016. Resultatet af primær drift korrigeres for den tidsforskydning, der følger af lånefinansiering på rejsekort.

Der henvises til tabellen Byrdefordeling 2016, der viser omregningen fra resultatet af primær drift til grundlaget for årets byrdefordeling, samt fordelingen heraf på den enkelte kommune eller til regionen. For nærmere detaljer henvises til bilagssamlingen, hvor byrdefordelingen opgøres for de enkelte aktivitetsområder.

Resultat til byrdefordeling for 2016 er reduceret med 6,1 mio. kr. svarende til 75 % af årets investering i rejsekortudstyr, og forøget med 11,6 mio. kr. svarende til betalte afdrag på lån til rejsekortudstyr.

Samlet byrdefordeles i alt 1.435,8 mio. kr. vedrørende 2016.

### **Balance pr. 31. december 2016**

Midttrafik har pr. 31. december 2016 samlede aktiver på 553,1 mio. kr. mod 579,3 mio. kr. ved udgangen af regnskabsår 2015.

Faldet i balancen skyldes hovedsageligt, at Midttrafiks kortfristede gæld er faldet.

Beholdningen af immaterielle og materielle anlægsaktiver er faldet med 1,1 mio. kr. og afspejler årets investering i udstyr til rejsekort og realtidsinformation, med fradrag af afskrivninger på ibrugtaget udstyr.

Den samlede værdi af de finansielle anlægsaktiver er øget marginalt fra 83,8 mio. kr. i 2015 til 84,0 mio. kr. i 2016, og afspejler dels en vækst i værdien af aktier i Rejsekort A/S, dels udbetaling af en andel af det ansvarlige lån til Rejsekort A/S.

Det langfristede tilgodehavende vedrørende pension til tjenestemænd er øget med 0,7 mio. kr. svarende til årets løbende hensættelse på 20,3 % til tjenestemandspension. Den løbende hensættelse til tjenestemandspension er fordelt, men opkræves endnu ikke, da den nuværende løbende udbetaling af pensioner er på et lavt niveau. Derfor registreres hensættelsen som et langfristet tilgodehavende.

Investeringen i rejsekortudstyr er lånefinansieret med 75 %, og forøgelsen i det langfristede tilgodehavende vedrørende rejsekort svarer til 75 % af årets investeringer korrigeret for kommunernes og regionens betalinger for afdrag på lån. Investeringen i udstyr i henhold til den oprindelige kontrakt med Rejsekort A/S er afsluttet, og der vil kun være marginale tilføjelser fremover. Det langfristede tilgodehavende afdrages indtil kontraktudløb med Rejsekort A/S i 2028.

Beholdningen af fortrykte klippekort udgjorde Midttrafiks varelager, og lagerværdien er faldet fra 1,2 mio. kr. i 2015 til 0 kr. i 2016. Årsagen er, at Midttrafik stoppede salget af papklippekort i august 2016, og herefter er lageret nedskrevet og destrueret.

Øvrige kortfristede tilgodehavender er steget fra 73,4 mio. kr. i 2015 til 96,3 mio. kr. i 2016. Midttrafiks administration har et målrettet arbejde på inddrivelse af tilgodehavender, og stigningen kan primært forklares i tilgodehavender ved Trafikstyrelsen, DSB og enkelte bestillere. Øvrige tilgodehavender er reduceret i 2016.

Midttrafiks likvide aktiver, indestående på bankkonti samt beholdning af værdipapirer er faldet med 27,7 mio. kr. til 169,2 mio. kr. ultimo 2016. Korrigeres der for likviditet fremskaffet via repo-forretning pr. 31. december 2016 udgør de likvide aktiver 72,1 mio. kr.

Midttrafiks egenkapital er øget med 3,8 mio. kr. til 115,4 mio. kr. ved udgangen af 2016. Årets reguleringer i egenkapitalen hidrører primært fra investeringerne i rejsekortudstyr og realtid samt aktier og ansvarligt lån.

Den hensatte forpligtelse vedrørende pension til tjenestemænd reguleres på baggrund af en aktuarmæssig beregning foretaget af Sampension. Årets hensættelse beregnes ud fra forventet pensionsalder på 62 år, og baseres på Sampensions antagelser 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 135,1 mio. kr.

### **Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2016**

Pengestrømsopgørelsen for regnskabsåret 2016 viser en negativ likviditetspåvirkning fra driften på 102,5 mio. kr. og dermed er likviditetsvirkningen fra driften ændret med ca. 108 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2015. Forskydning i kortfristede tilgodehavender og i kortfristede gældsforpligtelser og hensættelser er den primære årsag til udviklingen, der således kan forklares med almindelige forretningsorienterede betalingsforskydninger. Stigningen på ca. 40 mio. kr., i ikke-afregnet gæld i relation til byrdefordeling mellem kommuner og region har positiv effekt på likviditeten, mens bankgæld på 97 mio. kr. knyttet til repo-forretning er fratrukket øvrig kortfristet gæld, da repo-forretningen ikke har direkte relation til Midttrafiks driftsresultat.

Den anvendte likviditet er fordelt med investering på 20,1 mio. kr. i materielle anlægsaktiver til rejsekortudstyr og realtidsprojektet, samt afdrag på langfristet gæld på 11,6 mio. kr. Udbetaling af en andel af det ansvarlige lån, samt yderligere ekstern finansiering ved Kommunekredit bidrager positivt til likviditeten.

De likvide aktiver er reduceret med 124,7 mio. kr. og udgør pr. 31. december 2016 72,1 mio. kr., der suppleres med likviditet fremskaffet via repo-forretning på 97 mio. kr.

### **Efterfølgende begivenheder**

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet begivenheder af væsentlig betydning for årsregnskabet for 2016.

## Resultatopgørelse 1.1.2016 - 31.12.2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
<b>Indtægter</b>				
Bus		-800.409	-820.278	-824.221
Handicap		-8.616	-8.295	-8.200
Kommunal kørsel		-28	-66	-39
Flexture og Teletaxa		-8.064	-6.325	-5.883
Tog		-10.300	-11.800	-17.861
Buserstatningskørsel*		-7.057	-8.000	0
Kontrolafgifter	4	-12.200	-15.000	-16.034
Rente- og øvrige indtægter	6	-3.445	0	-2.417
<b>Indtægter i alt</b>		<b>-850.120</b>	<b>-869.764</b>	<b>-874.654</b>
<b>Udgifter</b>				
Bus	2	1.389.655	1.441.612	1.426.230
Handicap		42.819	40.740	40.762
Kommunal kørsel		491.312	454.703	444.009
Flexture og Teletaxa		21.360	17.582	15.560
Tog, drift		34.808	39.940	52.260
Tog, investering		990	16.976	14.881
Buserstatningskørsel*		17.692	17.640	0
Trafikselskabet	3	116.761	115.123	116.161
Billetkontrollen	4	21.364	22.824	25.179
Letbane		631	873	950
Forberedelse Letbanen*		0	6.460	0
Rejsekort Letbanen		0	8.288	0
Rejsekort, investering og drift	5	53.916	57.393	54.076
Bus & Tog samarbejdet		91.582	107.800	101.942
Øvrige udgifter	6	284	0	2.359
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.283.174</b>	<b>2.347.953</b>	<b>2.294.370</b>
<b>Resultat af primær drift</b>		<b>1.433.054</b>	<b>1.478.189</b>	<b>1.419.716</b>
<b>Finansiering</b>				
Finansiering Kommuner og Region		-1.132.795	-1.175.120	-1.115.069
Finansiering, Sydtrafik og Fynbus		-293.659	-293.659	-288.209
Lånefinansiering, Rejsekortet		-6.082	-9.410	-21.867
<b>Finansiering i alt</b>		<b>-1.432.535</b>	<b>-1.478.189</b>	<b>-1.425.145</b>
<b>Udgiftsbaseret resultat</b>		<b>519</b>	<b>0</b>	<b>-5.429</b>
<b>Øvrige omkostninger</b>				
Anlægsudgifter optaget på balancen		-20.103		-779
Igangværende arbejder		4.229		-44.383
Afskrivning på anlægsaktiver		17.241		12.297
Hensættelse til Tjenestemandspension		2.647		2.818
Periodisering, rejsekort og periodekort		-833		14.396
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>3.181</b>	<b>0</b>	<b>-15.652</b>
<b>Omkostningsbaseret resultat 2016</b>		<b>3.700</b>	<b>0</b>	<b>-21.081</b>

\* Buserstatning og Forberedelse Letbane er nye områder i 2016 hvorfor der ikke er regnskabstal fra 2015 på disse

## Resultatdisponering

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
Overskud, jf. resultatopgørelsen		3.700	0	-21.081
Overført vedr. tidligere år		-18.606	-18.606	-14.448
<b>Akkumuleret overskud i alt</b>		<b>-14.906</b>	<b>-18.606</b>	<b>-35.529</b>

## Byrdefordeling 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
<b>Resultat 2016 af primær drift</b>		<b>1.433.054</b>	<b>1.478.189</b>	<b>1.419.715</b>
Rejsekort, 75 % udstyr, sekretariat og buslager		-6.082	-9.410	-21.867
Rejsekort, afdrag på lån		11.620	11.069	11.267
Regulering trafikkselskab		-519	0	-5.176
Tilbagebetaling ansvarligt lån		-2.285	0	0
Øvrige periodiseringer		0	0	18.840
<b>Resultat til byrdefordeling</b>		<b>1.435.788</b>	<b>1.479.848</b>	<b>1.433.131</b>
<b>Byrdefordeling</b>				
Favrskov		21.516	22.856	22.329
Hedensted		6.006	5.597	7.290
Herning		38.897	39.267	37.171
Holstebro		28.731	30.768	31.601
Horsens		35.345	36.768	36.461
Ikast-Brande		16.266	17.397	16.667
Lemvig		8.541	7.918	7.943
Norddjurs		18.565	18.470	18.132
Odder		6.732	6.712	7.029
Randers		72.391	71.783	72.901
Ringkøbing-Skjern		24.393	24.251	25.068
Samsø		5.078	4.966	5.229
Silkeborg		46.152	44.171	42.587
Skanderborg		22.308	22.368	21.093
Skive		33.465	33.971	33.023
Struer		7.969	7.996	7.736
Syddjurs		16.745	16.813	16.385
Viborg		36.695	36.427	37.787
Aarhus		262.286	270.962	255.445
Regionen		432.666	457.274	441.795
Sydtrafik, Fynbus, Movia og NT		295.042	294.826	289.458
Aarhus Letbane		0	8.288	0
<b>Byrdefordeling i alt</b>		<b>1.435.788</b>	<b>1.479.848</b>	<b>1.433.131</b>

## Balance pr. 31. december 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Regnskab 2016	Regnskab 2015
<b>AKTIVER</b>			
<b>Anlægsaktiver</b>			
Immaterielle anlægsaktiver	7	2	158
Materielle anlægsaktiver	7	126.161	127.371
Finansielle anlægsaktiver	8	84.038	83.842
Deposita, tilgodehavende		12	11
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>210.213</b>	<b>211.383</b>
<b>Langfristede tilgodehavender</b>			
Langfristede tilgodehavender - Pension til tjenestemænd	9	7.087	6.398
Langfristede tilgodehavender - Rejsekort	10	68.570	68.780
<b>Langfristede tilgodehavender i alt</b>		<b>75.657</b>	<b>75.178</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Varebeholdninger	11	0	1.188
Tilgodehavender		96.279	73.410
Tilgodehavende, efterregulering bestillere		1.820	21.315
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>98.099</b>	<b>95.913</b>
<b>Likvide aktiver</b>			
<b>Likvide aktiver i alt</b>		<b>169.153</b>	<b>196.829</b>
<b>Aktiver i alt</b>		<b>553.122</b>	<b>579.302</b>
<b>PASSIVER</b>			
<b>Egenkapital</b>			
Egenkapital	12	111.638	93.431
Årets overskud og bevægelser		3.795	18.207
<b>Egenkapital i alt</b>		<b>115.433</b>	<b>111.638</b>
<b>Hensatte forpligtelser</b>			
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		63.048	61.010
Hensat forpligtelse, øvrige		2.127	0
<b>Hensættelser i alt</b>		<b>65.175</b>	<b>61.010</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>			
Langfristet gæld vedr. Kommunekredit	13	135.100	143.850
Deposita, gæld		103	0
Gældsforpligtelse, efterregulering bestillere		40.098	1.886
Forudbetalinger vedr. rejsekort og periodekort		12.292	16.780
Kortfristet gæld i øvrigt		184.921	244.139
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>		<b>372.514</b>	<b>406.655</b>
<b>Passiver i alt</b>		<b>553.122</b>	<b>579.303</b>



## Pengestrømsopgørelse 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2016	Regnskab 2015
<b>Driftsresultat, omkostningsbaseret</b>	<b>-3.700</b>	<b>21.081</b>
<b>Likviditetsregulering fra drift</b>		
Afskrivninger	17.241	12.297
Regulering af pensionsforpligtelser	2.647	2.818
Forskydning i kortfristede tilgodehavender	-3.374	29.083
Forskydning i varelager	196	931
Forskydning i kortfristede gældsforpligtelser og hensættelse	-122.494	-64.628
Øvrige reguleringer	6.936	3.868
<b>Likviditetsregulering fra drift i alt</b>	<b>-102.547</b>	<b>5.450</b>
<b>Likviditetsreguleringer fra investeringer</b>		
Investering i materielle anlægsaktiver	-20.103	-45.162
Afgang af materielle anlægsaktiver	4.229	0
Tilgang af finansielle anlægsaktiver	2.285	0
<b>Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt</b>	<b>-13.590</b>	<b>-45.162</b>
<b>Øvrige likviditetsforskydninger fra balanceposter</b>		
Afdrag langfristet gæld	-11.620	-11.268
Låneoptagelse langfristet gæld	2.870	3.000
Forskydning i langfristede tilgodehavender	210	-16.902
<b>Øvrige likviditetsforskydninger i alt</b>	<b>-8.540</b>	<b>-25.170</b>
<b>Årets samlede likviditetsvirkning</b>		
Likvid beholdning primo regnskabsåret	196.830	161.712
Ændring i likviditet jf. ovenfor	-124.676	-64.882
Likviditet fremskaffet via repo-forretning	97.000	100.000
<b>Likvid beholdning ultimo regnskabsåret</b>	<b>169.153</b>	<b>196.830</b>

Den likvide beholdning ultimo er på balancetidspunktet påvirket positivt af repo-forretning på 97 mio. kr.

## Regnskabsoversigt på bevillingsniveau 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Note	Oprindeligt budget 2016	Budgetkorrektion	Korrigeret budget 2016	Regnskab 2016	Resultat	Overførsel til 2017
<b>Busdrift</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	731.950	-2.816	729.134	680.828	-48.306	0
<b>Handicapkørsel</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	30.162	2.283	32.445	34.203	1.758	0
<b>Flexiture og Teletaxa</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	10.481	776	11.257	13.296	2.039	0
<b>Kan-kørsel</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	160.313	666	160.978	197.625	36.646	0
<b>Buserstatningskørsel</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	8.200	1.440	9.640	10.635	995	0
<b>Forberedelse Letbane</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	7.900	-1.440	6.460	0	-6.460	0
<b>Togdrift</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	46.616	-1.500	45.116	25.497	-19.619	0
<b>Rejsekort</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	56.968	2.084	59.052	57.170	-1.882	0
<b>Rejsekort Letbane</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	0	8.288	8.288	0	-8.288	0
<b>Letbanesekretariatet</b>							
Resultat overføres	(3)	873	0	873	631	-242	-242
<b>Renter</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	0	0	0	-2.283	-2.283	0
Resultat overføres (Rejsekort)	(1)	0	0	0	-877	-877	-877
<b>Billetkontrollen</b>							
Resultat byrdefordeles	(1)	7.824	0	7.824	9.164	1.340	0
<b>Trafikselskabet</b>							
Resultat overføres	(1)	114.893	230	115.123	116.761	1.638	1.638
Overført overskud tidligere år vedr. Trafikselskabet	(2)						-18.606
<b>I alt</b>		<b>1.176.179</b>	<b>10.010</b>	<b>1.186.189</b>	<b>1.142.649</b>	<b>-43.540</b>	<b>-18.087</b>

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

(1) Besluttet på bestyrelsesmødet den 5. februar 2016 - godkendelse af revideret budget

(2) Besluttet på bestyrelsesmødet den 29. april 2016 - at det akkumuleret mindreforburg ønskes overført til 2016

(3) Oprindeligt budget 970.000 kr. er korrigeret for Midttrafiks andel på 97.000 kr.

Midttrafiks akkumulerede overskud på 18,1 mio. kr. fordelt på bevillingsniveau fremgår af ovenstående tabel.

## Noter til resultat, balance og pengestrømsopgørelse

<b>Note 1: Anvendt regnskabspraksis</b>
---

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 (anlægsudgifter) 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 at disse optjenes. Årets investeringer indregnes i resultatopgørelsen i form af afskrivninger fordelt over en årrække svarende til aktivets forventede brugstid.

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

### *Immaterielle anlægsaktiver*

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

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

Indretning af lejede lokaler 3-10 år

Software over 100.000 kr. 3-6 år

### *Materielle anlægsaktiver*

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

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

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

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

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

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

#### *Varebeholdninger*

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug indregnes i balancen til kostpris og udgiftsføres i takt med, at beholdningerne forbruges. Der foretages nedskrivninger for eventuel ukurans.

#### *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. Den årlige hensættelse er fra 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.

20,3 % af årets pensionsgivende løn for tjenstemandsansatte byrdefordeles til bestillerne. Den resterende del af årets regulering af hensættelser til pension til tjenstemænd reguleres i det omkostningsbaserede resultat.

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 rejsekort og periodekort 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.

### Note 2: Busudgifter

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
<b>Udgifter</b>			
Drift af busruter	1.374.498	1.429.114	1.405.175
Ekstraordinære udgifter billetkontrol	2.330		4.298
Bus It	12.827	12.498	16.757
<b>Udgifter i alt</b>	<b>1.389.655</b>	<b>1.441.612</b>	<b>1.426.230</b>

### Note 3: Trafikselskabet

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
<b>Driftsudgifter (inkl. løn)</b>			
IT-omkostninger vedr. busdrift*	23.797	21.443	19.314
Chaufførlokaler	1.344	1.535	2.053
Billetteringsudstyr	1.212	487	1.456
Radioudstyr	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	16.457	11.113	19.970
Stoppesteder	22	0	10
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>42.831</b>	<b>34.578</b>	<b>42.803</b>
<b>Salgsudgifter (inkl. løn)</b>			
Provision	3.215	4.785	5.468
Markedsføring og information incl. køreplaner	16.890	17.592	16.612
Rejsehjemmel	1.811	920	1.927
Kundecenter	2.885	0	2.548
Salg og distribution	1.777	3.897	2.051
Drift af busterminaler/rutebilstationer	11.214	10.827	11.001
<b>Salgsudgifter</b>	<b>37.792</b>	<b>38.021</b>	<b>39.608</b>
<b>Administrationsudgifter (inkl. løn)</b>			
Bygninger og inventar	4.212	6.436	5.526
Konsulenter, revision, advokat*	7.310	2.038	7.119
Møder, rejser, kørselsgodtgørelse	319	437	580
IT	10.253	12.982	11.357
Kontor, telefon mv.	545	765	722
Personale og uddannelse	1.601	4.276	1.558
Løn	26.018	27.556	25.276
Renter og andre finansielle udgifter	-1.724	0	913
Ej specificeret	0	0	0
<b>Administrationsudgifter, bus</b>	<b>48.534</b>	<b>54.491</b>	<b>53.051</b>
<b>Samlede udgifter i henhold til Trafikstyrelsen**</b>	<b>129.157</b>	<b>127.090</b>	<b>135.462</b>
<b>Korrektioner i henhold til Trafikselskabets regnskab</b>			
Handicap administrationsomkostninger	12.591	13.355	12.649
Advokater bogført i separat forretningsområde	-14	0	0
Renteudgifter bogført i separat forretningsområde	2.283	0	-1.017
Busudgifter, separat forretningsområde	-12.707	-12.498	-12.459
Billetkontrollen, separat forretningsområde	-14.549	-12.824	-18.474
<b>Trafikselskabet, i alt</b>	<b>116.761</b>	<b>115.123</b>	<b>116.161</b>

\* I 2016 er medtaget IT-omkostninger og chaufførlokaler fra busdrift, herudover ekstraordinære omkostninger til advokater og konsulenter i billetkontrollen

\*\*Tabellen er den samme som Midttrafik indberetter til Trafikstyrelsen med undtagelse af vognmands-omkostninger til busdrift samt rejsekort

#### Note 4: Billetkontrollen

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
Kontrolafgifter	-12.200	-15.000	-16.034
Billetkontroladministration	11.999	12.824	14.175
<b>I alt</b>	<b>-201</b>	<b>-2.176</b>	<b>-1.859</b>
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	9.366	10.000	11.004
<b>Nettoudgifter</b>	<b>9.164</b>	<b>7.824</b>	<b>9.145</b>

#### Note 5: Rejsekort

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
<b>Drift og investering</b>			
Kontantfinansierede anlægsudgifter	4.003	3.696	14.047
Lånefinansierede anlægsudgifter	6.082	9.410	21.867
Finansiering - renter	2.256	2.115	2.328
Drift	41.575	42.172	15.834
<b>Resultat af drift</b>	<b>53.916</b>	<b>57.393</b>	<b>54.076</b>
<b>Korrektion af resultat til byrdefordeling</b>			
Betalte afdrag på lån i Kommunekredit	11.620	11.069	11.268
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-2.285	0	0
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2016-2028	0	0	21.867
Overførte anlægsudgifter til byrdefordeling i 2017-2028	6.082	9.410	0
<b>Resultat til byrdefordeling i 2016</b>	<b>57.170</b>	<b>59.052</b>	<b>43.477</b>

#### Note 6: Øvrige indtægter og udgifter

(Beløb i 1.000 kr.)	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
Likviditetsdepot renter, kursgevinst, øvrige renteindtægter	-2.568	0	-1.341
Renteindtægt, ansvarligt lån til Rejsekort	-877	0	-1.076
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-3.445</b>	<b>0</b>	<b>-2.417</b>
Likviditetsdepot renter, kurstab, øvrige renteudgifter	284	0	2.359
<b>Resultat, netto</b>	<b>-3.161</b>	<b>0</b>	<b>-58</b>

**Note 7: Materielle og immaterielle anlægsaktiver**

	Ombygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar og it	Igangværende arbejde	Immaterielle aktiver	I alt
<b>Kostpris</b>						
Kostpris pr. 1. januar 2016	2.935	134.792	2.466	7.071	7.709	154.972
Tilgang	442	19.637	24		0	20.103
Overført vedr. igangværende arbejde		2.842		-2.842	0	0
Afgang				-4.229	0	-4.229
<b>Kostpris pr. 31. december 2016</b>	<b>3.377</b>	<b>157.271</b>	<b>2.490</b>	<b>0</b>	<b>7.709</b>	<b>170.847</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>						
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2016	-1.602	-16.672	-1.618	-	-7.551	-27.443
Årets afskrivninger	-319	-16.482	-283	-	-156	-17.241
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	-	0	0
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2016</b>	<b>-1.922</b>	<b>-33.155</b>	<b>-1.901</b>	<b>0</b>	<b>-7.707</b>	<b>-44.684</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2016</b>	<b>1.456</b>	<b>124.116</b>	<b>589</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>126.163</b>

**Note 8: Finansielle anlægsaktiver**

	Andel i Aarhus Rutebilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejsekort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	I alt
<b>Kostpris</b>					
Kostpris pr. 1. januar 2016	561	79.318	64.752	1.584	146.215
Tilgang	0	0	0	0	0
<b>Kostpris pr. 31. december 2016</b>	<b>561</b>	<b>79.318</b>	<b>64.752</b>	<b>1.584</b>	<b>146.215</b>
<b>Reguleringer</b>					
Reguleringer og afdrag pr. 1. januar 2016	151	-64.230	2.421	-716	-62.374
Årets reguleringer og afdrag	-602	2.265	-1.408	-59	197
<b>Reguleringer 31. december 2016</b>	<b>-451</b>	<b>-61.965</b>	<b>1.013</b>	<b>-775</b>	<b>-62.177</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2016</b>	<b>110</b>	<b>17.353</b>	<b>65.765</b>	<b>809</b>	<b>84.038</b>

Udover de indregnede finansielle anlægsaktiver på 84,0 mio. kr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner A/S. Aktieposten er i årsregnskabet 2016 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: Pension til tjenestemænd

(Beløb i 1.000 kr.)	Saldo primo 2016	Hensættelse 2016	Saldo ultimo 2016
Favrskov	11	5	15
Hedensted	19	3	22
Herning	323	21	344
Holstebro	206	13	219
Horsens	323	23	346
Ikast-Brande	79	5	84
Lemvig	49	2	51
Norddjurs	74	5	79
Odder	32	3	35
Randers	607	41	648
Ringkøbing-Skjern	138	10	149
Samsø	40	2	43
Silkeborg	107	29	136
Skanderborg	36	8	44
Skive	209	14	223
Struer	62	4	65
Syddjurs	29	6	35
Viborg	317	25	343
Aarhus	2.827	205	3.032
Regionen	909	264	1.172
<b>I alt</b>	<b>6.398</b>	<b>689</b>	<b>7.087</b>

Det langfristede tilgodehavende vedrørende tjenestemandspensioner er 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.

Årets hensættelse til tjenestemandspension er på knap 0,7 mio. kr. og det akkumulerede tilgodehavende siden 2007 er i alt 7,1 mio. kr., hvor enkelte kommuner samt regionen dog har indfriet deres gæld i 2010.

Hensættelsen vedrørende regnskabsåret er ikke tilstrækkelig til at dække regulering af tjenestemandspensionsforpligtelsen i henhold til den årlige aktuarmæssige beregning fra Sampension. Der reguleres derfor via egenkapitalen udover den lovpligtige hensættelse. Midttrafik har pr. 31. december 2016 fået opgjort den samlede pensionsforpligtelse til 63,0 mio. kr.

### Note 10: Tilgodehavender vedr. Rejsekort

(Beløb i 1.000 kr.)	Primo 2016	Ændring 2016	Ultimo 2016
Favrskov	217	-8	209
Hedensted	305	-6	299
Herning	2.097	-67	2.030
Holstebro	1.203	-42	1.160
Horsens	82	-5	77
Ikast-Brande	87	-16	71
Lemvig	46	-8	37
Norddjurs	127	-3	124
Odder	85	-3	81
Randers	3.977	347	4.324
Ringkøbing-Skjern	798	-23	775
Samsø	64	-12	52
Silkeborg	97	-6	91
Skanderborg	724	116	840
Skive	906	678	1.585
Struer	222	-17	205
Syddjurs	339	-22	316
Viborg	2.200	596	2.797
Aarhus	19.203	-636	18.566
Regionen	36.001	-1.071	34.929
<b>I alt</b>	<b>68.780</b>	<b>-210</b>	<b>68.570</b>

Langfristet tilgodehavende udgør 75 % af anlægsinvestering i perioden 2013-2016

Den kortfristede del af de langfristede tilgodehavender udgør 11,6 mio. kr.

### Note 11: Varebeholdninger

(Beløb i 1.000 kr.)	Klippekort i alt
Lager pr. 1. januar 2016	1.188
Tilgang	0
Afgang	-196
Årets nedskrivning	-992
<b>Lager pr. 31. december 2016</b>	<b>0</b>

### Note 12: Egenkapital

	Regnskab 2016	Regnskab 2015
Egenkapital 1. januar 2016	111.638	93.431
Omkostningsbaseret resultat 2016	-3.700	21.081
Øvrige egenkapitalreguleringer	7.495	-2.874
- heraf Rejsekort, mellemregning over tid	6.241	
- heraf værdiregulering af aktier	1.603	
- øvrige reguleringer	-349	
<b>Egenkapital pr. 31. december 2016</b>	<b>115.433</b>	<b>111.638</b>

**Note 13: Restgæld vedr. lån til rejsekortinvestering**

(Beløb i 1.000 kr.)	Ultimo 2016
Favrskov	452
Hedensted	552
Herning	4.196
Holstebro	2.475
Horsens	77
Ikast-Brande	350
Lemvig	178
Norddjurs	292
Odder	155
Randers	7.991
Ringkøbing-Skjern	1.699
Samsø	259
Silkeborg	91
Skanderborg	1.353
Skive	2.295
Struer	537
Syddjurs	777
Viborg	4.851
Aarhus	39.304
Regionen	67.216
<b>I alt</b>	<b>135.100</b>

**Note 14: Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser**

	Ultimo 2016
Forpligtelse, overførte medarbejdere til FlexDanmark	443
Operationel leasing og øvrige lejeaftaler	23.498
<b>Eventual forpligtelser i alt</b>	<b>23.942</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.

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 2016 er 129,6 mio. kr.
- Kontraktens markedsværdi i danske kroner, opgjort pr. 31. december 2016 6,9 mio. kr. i Kommunekredits favør
- Kontrakten udløber 26. juni 2028

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

## Personaleoversigt

Afdeling	Årsværk 2016
<b>Direktion</b>	
Direktion	2,00
<b>Direktionssekretariat</b>	
Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling	4,50
Løn, HR, sekretariatbetjening og intern service	4,72
<b>FLEX Planlægning og udvikling</b>	
FLEX Planlægning og udvikling	29,32
<b>BUS Planlægning og udvikling</b>	
Rådgivning og mobilitet	6,00
Køreplanlægning	14,00
<b>Økonomi, It og Kontrakter</b>	
- Økonomi og Regnskab	11,70
- Kontrakter, It og Afregning	9,59
<b>Kundeservice</b>	
- Projektledelse	7,00
- Kundeservice, salg, reception	26,32
- Drift og kontrol	8,00
<b>I alt</b>	<b>123,15</b>

Afdeling	Årsværk 2015
<b>Direktion</b>	
Direktion	2,00
<b>Direktionssekretariat</b>	
Kommunikation, strategi, markedsføring og udvikling	4,50
Løn, HR, sekretariatbetjening og intern service	4,89
<b>FLEX Planlægning og udvikling</b>	
FLEX Planlægning og udvikling	25,21
<b>BUS Planlægning og udvikling</b>	
Rådgivning og mobilitet	5,00
Køreplanlægning	15,00
<b>Økonomi, It og Kontrakter</b>	
- Økonomi og Regnskab	10,86
- Kontrakter, It og Afregning	12,18
<b>Kundeservice</b>	
- Projektledelse	6,00
- Kundeservice, salg, reception	9,08
- Drift og kontrol	13,54
<b>I alt</b>	<b>108,27</b>

Antallet af årsværk er steget fra 2015 til 2016, da Andelselskabet Århus Rutebilstation A/S er under likvidation. Opgaver og medarbejdere er overtaget af Midttrafik pr 30/11. Derudover blev der tilknyttet ekstra medarbejdere til Flextrafik som følge af opgaven med Specialkørslen for Aarhus Kommune.

**Busselskabet Aarhus Sporveje, resultatopgørelse 1.1.2016-31.12.2016**

	Regnskab 2016	Budget 2016	Regnskab 2015
<b>Indtægter</b>			
Indtægter, busdrift	442.452	448.643	426.893
Indtægter, øvrige	7.504	5.299	7.725
<b>Indtægter i alt</b>	<b>449.956</b>	<b>453.942</b>	<b>434.618</b>
<b>Variable produktionsomkostninger</b>			
Chaufføromkostninger	242.434	242.378	231.363
Vognomkostninger	60.045	64.666	70.040
<b>Variable produktionsomkostninger i alt</b>	<b>302.479</b>	<b>307.044</b>	<b>301.403</b>
<b>Dækningsbidrag</b>	<b>147.477</b>	<b>146.898</b>	<b>133.215</b>
<b>Faste omkostninger</b>			
Kapacitetsomkostninger	68.536	66.832	30.535
Øvrige faste omkostninger	19.507	23.002	58.256
<b>Faste omkostninger i alt</b>	<b>88.043</b>	<b>89.834</b>	<b>88.791</b>
<b>Resultat før renter og afskrivninger</b>	<b>59.434</b>	<b>57.064</b>	<b>44.424</b>
Renter	1.154	1.177	668
Afskrivninger	32.880	31.483	31.737
BAAS4	567	993	1.115
Lønsum af årets resultat	1.023	704	-1.964
<b>Årets resultat</b>	<b>23.810</b>	<b>22.707</b>	<b>12.868</b>

**Busselskabet Aarhus Sporveje, balance pr. 31. december 2016**

	Primo 2016	Årets bevægelser	Ultimo 2016
<b>AKTIVER</b>			
<b>Anlægsaktiver</b>			
Anlægsaktiver	202.369	8.326	210.695
<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>202.369</b>	<b>8.326</b>	<b>210.695</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Varelager	10.486	933	11.419
<b>Varelager i alt</b>	<b>10.486</b>	<b>933</b>	<b>11.419</b>
<b>Tilgodehavender</b>			
Tilgodehavender debitorer	971	627	1.598
Tilgodehavender, vekselpenge	368	19	387
Tilgodehavender, depositum	45	0	45
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	4.932	-2.697	2.235
Tilgodehavender, Silkeborg Data	2.223	-901	1.322
Tilgodehavender, bus 701	0	1.574	1.574
<b>Tilgodehavender i alt</b>	<b>8.539</b>	<b>-1.378</b>	<b>7.161</b>
Formuekonto	98.754	-758	97.996
Likvide beholdning	19.750	8.646	28.396
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>127.043</b>	<b>6.510</b>	<b>133.553</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>339.898</b>	<b>15.769</b>	<b>355.667</b>
<b>PASSIVER</b>			
<b>Egenkapital og lign.</b>			
Egenkapital			
Egenkapital primo	66.140		66.140
Periodens resultat		23.809	23.809
<b>Egenkapital ultimo i alt</b>	<b>66.140</b>	<b>23.809</b>	<b>89.949</b>
<b>Langfristet gæld</b>			
<b>Langfristet gæld</b>	<b>154.547</b>	<b>10.193</b>	<b>164.740</b>
<b>Kortfristet gæld</b>			
Mellemregning Midttrafik (rest)	35.530	-11.660	23.870
Gæld til kreditorer	15.075	-3.760	11.315
Hensættelse til personskader	7.795	-2.385	5.410
Forskud på løn	4.244	-630	3.614
Skyldig løn og feriepenge	56.567	202	56.769
<b>Kortfristet gæld i alt</b>	<b>119.211</b>	<b>-18.233</b>	<b>100.978</b>
<b>Passiver i alt</b>	<b>339.898</b>	<b>15.769</b>	<b>355.667</b>

# Midttrafik

CVR-nr. 29 94 31 76



## Revisionsberetning nr. 15

af 19. maj 2017

vedrørende revisionen af årsregnskab for 2016



Building a better  
working world

## Indhold

<b>1</b>	<b>Konklusion på revision af årsregnskabet for 2016</b>	<b>206</b>
1.1	Indledning	206
1.2	Konklusion på den udførte revision	206
<b>2</b>	<b>Revisionsbemærkninger</b>	<b>206</b>
<b>3</b>	<b>Supplerende oplysninger i revisionsberetningen</b>	<b>207</b>
<b>4</b>	<b>Revision af årsregnskabet for 2016</b>	<b>207</b>
4.1	Risikovurdering	207
4.2	Revisionsstrategi og -plan	207
<b>5</b>	<b>Kommentarer vedrørende revision af årsregnskabet</b>	<b>208</b>
5.1	Byrdefordeling 2016	208
5.2	Vognmandsudgifter	210
5.3	Løn og gager	211
5.4	Sammenholdelse af regnskab med bevillinger	211
5.5	Periodisering af indtægter og udgifter	211
5.6	Overtagelse af aktivitet fra Andelsselskabet Aarhus Rutebilstation	211
5.7	Kortfristede tilgodehavender	212
5.8	Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn	212
5.9	Hensatte forpligtelser, pension	213
5.10	Langfristet gæld	213
5.11	Kortfristet gæld i øvrigt	213
5.12	Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser	214
5.13	It-anvendelse	214
5.14	Forvaltningsrevision m.v.	215
<b>6</b>	<b>Ledelsesberetningen</b>	<b>215</b>
<b>7</b>	<b>Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje</b>	<b>215</b>
7.1	It-forhold	216
7.2	Indtægtsområdet	216
7.3	Lønområdet	217
7.4	Anlægsaktiver	217
<b>8</b>	<b>Øvrige forhold</b>	<b>217</b>
8.1	Direktionens regnskabserklæring	217
8.3	Fejlinformation i årsregnskabet som skyldes besvigelser	218
8.4	Overholdelse af lovgivningen	218
8.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	218
<b>9</b>	<b>Afsluttende oplysninger m.v.</b>	<b>218</b>
9.1	Andre ydelser end revision	218



## 1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2016

### 1.1 Indledning

Vi har revideret det af ledelsen udarbejdede årsregnskab for 2016 for Midttrafik, der aflægges i henhold til bestemmelserne i Økonomi- og Indenrigsministeriets Budget- og regnskabsystem for Kommuner. Vi har i tilknytning til revisionen læst ledelsesberetningen.

Revisionen af årsregnskabet for 2016 har omfattet udgiftsbaseret resultatopgørelse, omkostningsbaseret resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, anvendt regnskabspraksis, noter samt uddrag af internt regnskab for 2016 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning. Revisionens formål og omfang samt ansvaret for regnskabsaflægelsen er omtalt i vores revisionsprotokollat af 7. september 2016.

I henhold til reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets "Budget- og regnskabsystem for Kommuner" skal vores revision udføres i overensstemmelse med principperne for god offentlig revisionsskik. Som en integreret del af den finansielle revision af årsregnskabet for 2016 har vi derfor gennemført forvaltningsrevision samt juridisk kritisk revision. Hvor den finansielle revision har fokus på at opnå sikkerhed for, at der ikke er væsentlig fejlinformation i Midttrafiks omkostningsbestemte årsregnskab, har forvaltningsrevisionen fokus på, om forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

I denne revisionsberetning har vi beskrevet væsentlige forhold, som efter vores vurdering er relevante for bestyrelsen.

Årsregnskabet udviser følgende hovedtal:

t.kr.	2016	2015
Omkostningsbaseret resultat (underskud)	-3.700	21.081
Samlede aktiver	553.122	579.303
Egenkapital	115.433	111.638

Der er foretaget redaktionelle tilretninger i beskrivelsen af anvendt regnskabspraksis. Principper for indregning og måling er uændret i forhold til tidligere.

### 1.2 Konklusion på den udførte revision

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 samt afgive en udtalelse om ledelsesberetningen uden bemærkninger. Vores revisionspåtegning omfatter årsregskabets 18-38.

Midttrafik har i overensstemmelse med kravene i "bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v." medtaget det af bestyrelsen godkendte budget for 2016 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2016. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision, og som følge heraf har vi indarbejdet en fremhævelse herom i vores revisionspåtegning på årsregnskabet.

## 2 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 regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,

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

- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

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

Nærværende beretning indeholder ingen bemærkninger.

### 3 Supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder følgende supplerende oplysninger:

- ▶ Kontrol løn og honorarer, jf. afsnit 5.3
- ▶ Brugerrettigheder Busselskabet Aarhus Sporveje, jf. afsnit 7.1.1.

### 4 Revision af årsregnskabet for 2016

#### 4.1 Risikovurdering

Med henblik på at opdatere vores forståelse og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurdere risici for væsentlig fejl i forvaltningen og regnskabsaflæggelsen har vi ajourført vores informationer om og beskrivelser af selskabet, herunder:

- ▶ Strategi samt ledelses- og styringsgrundlag
- ▶ Økonomisk og likviditetsmæssig status
- ▶ Organisering, herunder ledelsesovervågning, funktionsadskillelse, kompetencefordeling og retningslinjer på væsentlige områder
- ▶ Forretningsgange og interne kontroller
- ▶ Regnskabssystemer m.v. og den anvendte regnskabspraksis
- ▶ It-anvendelsen.

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for besvigelser og fejl ved revisionen af årsregnskabet. Revisionen tilrettelægges derfor bl.a. med henblik på at afdække væsentlige fejl som følge af besvigelser. Forekommer der besvigelser, er der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

#### 4.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2016 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet.

##### *Revisionsstrategi*

Revisionsstrategien fastlægger overordnet revisionens omfang, tidsmæssige placering og retning. Revisionsstrategien skal sikre, at revisionen fokuseres mod de væsentligste og mest risikofyldte forretningsmæssige og administrative områder af betydning for årsregnskabet.

Med henblik på at udføre en effektiv revision har vi valgt at basere hovedvægten af vores revision på *systembaseret revision*, hvor vi vurderer og ved stikprøver tester de af ledelsen etablerede registrerings-systemer, forretningsgange og interne kontroller samt deres sammenhæng til regnskabsposter, noter og øvrige krævede oplysninger m.v.

Herudover vil der i fornødent omfang blive foretaget *substansbaseret revision*, hvor vi tester poster i resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og andre krævede oplysninger m.v. til ekstern og anden dokumentation samt udfører regnskabsanalytisk revision.

### Revisionsplan

På baggrund af den overordnede revisionsstrategi har vi udarbejdet en revisionsplan med henblik på effektivt at reducere revisionsrisikoen til et acceptabelt lavt niveau. I revisionsplanen er arten, den tidsmæssige placering og omfanget af den revision, der planlægges udført, fastlagt. Endvidere er det revisi-onsteam og de ressourcer, der er nødvendige for at udføre revisionen, beskrevet.

Ved udførelsen af revisionen foretager vi løbende en vurdering af, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde. Endvidere omfatter den løbende forvaltningsrevision en vurdering af de implementerede administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

## 5 Kommentarer vedrørende revision af årsregnskabet

Det udgiftsbaserede resultat efter indregning af finansiering fra bestillere udgør et underskud på 0,5 mio. kr. Efter regulering af årets investeringer, afskrivninger, forskydning i tjenestemandspension og periodisering af indtægter på rejsekort og periodekort udgør det omkostningsbaserede resultat et underskud på 3,7 mio. kr.

Midttrafiks indberetning til Trafikstyrelsen fremgår af note 3, der viser samlede udgifter på 129,2 mio. kr.

Vi har nedenfor anført vores kommentarer til revisionen af årsregnskabet for Midttrafik. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje henvises til afsnit 7.

### 5.1 Byrdefordeling 2016

Resultat til byrdefordeling sammensætter sig således:

t.kr.	2016
Udgiftsbaseret resultat	1.433,1
Årets mindre forbrug i Trafikselskabet til overførsel	-0,5
	<hr/> 1.432,6
Investeringer i rejsekortudstyr overført til byrdefordeling 2017-2028	-6,1
Betalte afdrag på lån til KommuneKredit	11,6
Tilbagebetaling ansvarligt lån	-2,3
<b>Resultat til byrdefordeling</b>	<hr/> <b>1.435,8</b> <hr/>

Der er modtaget 1.474,1 t.kr. i acantobetaling fra kommuner og Region Midtjylland og indregnet netto 38,3 mio. kr. i efterregulering, der afregnes i 2018.

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

### 5.1.1 Byrdefordeling 2016 af investeringer i rejsekortet

#### *Materielle anlægsaktiver*

Udgiften til materielle anlægsaktiver på 10,1 mio. kr. er indregnet i resultatopgørelsen for 2016 og byrdefordelt via driften. For en del af disse er 25 % afregnet kontant af bestillerne i 2016, og de resterende 75 % af investeringen er opført under langfristede tilgodehavender, der afvikles i takt med afdrag på de af Midttrafik optagne lån i 2013 og 2015 til finansieringen af rejsekortet. Langfristede tilgodehavender hos bestillerne er specificeret i note 10 i årsregnskabet, hvortil der henvises.

#### *Aktier og ansvarligt lån i Rejsekort A/S*

Investering i aktier i Rejsekort A/S samt ydet ansvarligt lån til selskabet indregnes som finansielt anlægsaktiv i Midttrafiks balance. Eventuel værdiregulering (over-/underskud) heraf vil i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner skulle føres uden om resultatopgørelsen og direkte på egenkapitalen. Byrdefordelingen i form af bestillerens afregning af investeringen føres som konsekvens heraf uden om resultatopgørelsen og direkte på egenkapitalen.

Det samlede ansvarlige lån pr. 31. december 2016 udgør 65,8 mio. kr. efter indregning af årets tilskrevne renter på 0,9 mio. kr. og efter reduktion af lånet med årets tilbagebetaling på 2,3 mio. kr.

Aktierne i Rejsekort A/S er i 2016 reguleret med 2,3 mio. kr., svarende til Midttrafiks andel af årets overskud for 2016. Beløbet har forøget egenkapitalen og påvirker ikke byrdefordelingen. Den regnskabsmæssige værdi pr. 31. december 2016 af aktierne i Rejsekort A/S udgør herefter 17,4 mio. kr.

Finansieringsmodellen i Rejsekort A/S, der blev vedtaget i 2015, medfører, at trafikelskaberne afregner Rejsekort A/S på baggrund af det enkelte trafikelskabs passagerantal, og omsætning er trådt i kraft og medfører, at Rejsekort A/S fra og med 2016 får positive resultater. Ledelsen har på grundlag heraf vurderet, at der ikke er indikationer for nedskrivning af den indregnede værdi.

### 5.1.2 Restindestående på udstedte rejsekort

Den indestående saldo på kunders rejsekort er udtryk for overskudslikviditet (forudbetalt rejseret-tighed). Overskudslikviditet fordeles månedligt i samme procentvise forhold som fuldstændige rejsekort-rejser. Midttrafiks estimerede andel udgør 7,3 mio. kr. og er indregnet i posten busindtægter.

### 5.1.3 Endelig opgørelse af investering i rejsekortudstyr m.v. for 2013-2016

I forbindelse med årsregnskab for 2016 er der foretaget endelig opgørelse af de samlede investeringsudgifter på rejsekortet. Samlet set har bestillerne et tilgodehavende vedrørende rejsekortet som følge af mindre forbrug på 3,5 mio. kr. inkl. allerede indbetalte bidrag fra Horsens og Silkeborg Kommuner på 1,2 mio. kr.

Det resterende tilgodehavende på 2,3 mio. kr. kan primært henføres til for meget indbetalt bestillerbidrag til buslager på 0,7 mio. kr., lavere sekretariatsudgifter i forhold til de indbetalte bestillerbidrag på 1,6 mio. kr., tilbagebetalt ansvarligt lån på 2,3 mio. kr. og modsatrettet ikke budgetterede udgifter til køb af udstyr på 1,3 mio. kr. samt yderligere betalt afdrag på 1,0 mio. kr.

For en uddybning henvises til "Byrdefordelingen i regnskab 2016".

Lånefinansieringen vil tilsvarende blive revurderet, og eventuelle korrektioner hertil vil blive indarbejdet i budget 2018.

### 5.1.4 Indtægtsdeling Busdrift - fordelingsnøgler

Indtægtsdelingen i 2016 er baseret på fordelingsnøgler, der er lagt til grund for budget 2016 og identisk med fordelingsnøglerne i årsregnskabet for 2013, dog med få konkrete undtagelser.

Den samlede økonomi for Bus & Tog trafikelskabsrejser henføres til Region Midtjylland mod tidligere kun betalingen til DSB/Arriva. Skolekort er fordelt efter en gennemført analyse i 2016 af salget af skolekort i de enkelte kommuner. I 2016 er der endvidere gennemført en møntoptælling i billetautomaterne i bybusserne i Aarhus, der sammen med reguleringer i tilknytning hertil gav en merindtægt på 5 mio. kr., som er henført til Aarhus Kommune.

Baggrunden for at indtægtsdelingen er baseret på budget 2016, er store ændringer mellem salgskanalerne, herunder indførelse af rejsekortet og mobilapp. Der foreligger endnu ikke et brugbart og præcist grundlag for fordelingsnøglerne efter disse ændringer i salgskanalerne. I samarbejde med COWI arbejder Midttrafik på en ny model for indtægtsfordeling. Arbejdet forventes afsluttet i 2017 med forventet implementering om nogle år.

I forbindelse med udfasning af klippekort er der sket refusion til forhandlere af klippekort med 5,1 mio. kr. Beløbet er fratrukket i busindtægter.

#### 5.1.5 Forhold om indtægtsdeling i Bus & Tog-samarbejdet

*Trafikselskabsrejser:*

I Bus & Tog-samarbejdet indgår udgifter til DSB/Arriva for togrejser, hvor Midttrafiks kort og billetter er anvendt. Der sker løbende aconto afregning til DSB/Arriva, og endelig afregning sker på basis af endeligt afregningsgrundlag fra Bus & Tog Sekretariatet.

Bus & Tog Sekretariatet har udarbejdet et endeligt afregningsgrundlag for 2014 og 2015, som delvist er afregnet i 2016. Det endelige afregningsgrundlag har medført en indtægt på 9,1 mio. kr. i forhold til de foretagne acantobetalinge. I forhold til DSB er der endvidere i regnskabet indtægtsført 4,0 mio. kr. i forventet efterregulering på provision til DSB. Efter drøftelser med DSB er der i april 2017 sket afklaring af efterreguleringen. For Midttrafik svarer efterreguleringen stort set til det indregnede beløb.

Der er ikke enighed mellem Arriva og Midttrafik om endelig afregning for perioden 2013-2015. Afregning for 2016 er i årsregnskabet indregnet på grundlag af aconto afregningen. Ledelsen har vurderet, at der ikke er behov for at reservere til en mulig yderligere afregning til Arriva. Det skal bemærkes, at der kan være usikkerhed om resultatet heraf.

Vi følger op på udviklingen ved revisionen for 2017.

#### 5.1.6 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 2016 i alt 7,1 mio. kr. Den resterende del af årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension reguleres på egenkapitalen.

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

Midttrafik har i 2016 udbetalt 1,3 mio. kr. i tjenestemandspension.

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

#### **Sammenfatning**

Opgørelsen af byrdefordelingen er kompleks, særligt for så vidt angår beregningen på busdriftsområdet. Beskrivelser af grundlaget for byrdefordelingsregnskabet bør løbende dokumenteres og holdes ajourført, blandt andet for at mindske personafhængighed.

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

#### 5.2 Vognmandsudgifter

Vi har gennemgået processen for indgåelse af nye kontrakter. På stikprøvebasis har vi påset, at regler for kontraktudbud og indhentelse af tilbud m.v. er overholdt. Vi har påset, at der er etableret kontroller der sikrer, at der foretages korrekt afregning i henhold til indgåede kontrakter.

Endvidere har vi påset, om der løbende foretages afstemning mellem afregningssystemerne og økonomisystem. Der er pt. ikke integration mellem systemerne, hvorfor overførsel af data mellem systemerne sker manuelt, hvilket principielt indebærer risiko for fejl.

I forbindelse med revisionen i årets løb konstaterede vi, at der ikke var foretaget afstemning mellem systemerne for flextrafik og økonomisystemet. Vi har foretaget opfølgning pr. 31. december 2016, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Vi har anbefalet administrationen, at der udarbejdes beskrivelser af processer og interne kontroller på området for flextrafik.

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

### 5.3 Løn og gager

Vi har påset, at der pr. 31. december 2016 foreligger afstemning mellem lønsystem, økonomisystem og indberetninger til SKAT.

Vi har endvidere påset, at der er etableret hensigtsmæssige forretningsgange vedrørende lønudbetaling, herunder ændring af stamdata. Ved revisionen har vi konstateret, at der i en periode ikke har været foretaget kontrol af ændringer i stamdata m.v.

I forbindelse med revisionen har vi påset, at vederlag til direktionen er i overensstemmelse med indgået kontrakt. Honorar til bestyrelsen er efterprøvet til gældende beslutninger.

Det er konstateret, at der er udbetalt for meget i honorar til bestyrelsen for perioden 1. april 2016 til 28. februar 2017 som følge af forkert indeksering af satserne. Beløbet udgør samlet 6,7 t.kr. Beløbet vil blive korrigeret i 2017.

Revisionen har givet anledning til følgende supplerende oplysning:

#### *Supplerende oplysning*

Vi anbefaler, at kontrolprocedurer i forbindelse med lønudbetalinger genetableres.

Direktionen har oplyst, at der er iværksat tiltag til genetablering og styrkelse af kontrolmiljøet.

Vi vil foretage opfølgning i forbindelse med revisionen af 2017.

### 5.4 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

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

Vi har påset, at bevillingsniveauet for 2016 blev godkendt på bestyrelsesmødet den 5. februar 2016.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 5.5 Periodisering af indtægter og udgifter

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

### 5.6 Overtagelse af aktivitet fra Andelsselskabet Aarhus Rutebilstation

Ultimo november 2016 har Midttrafik overtaget aktiviteterne fra Aarhus Rutebilstation. Overdragelsen omfatter aktiver og forpligtelser og er begrundet i, at samling af kundeserviceopgaven hos Midttrafik kan skabe en mere rentabel og bedre løsning.

Andelsselskabet Aarhus Rutebilstation er under likvidation.

## 5.7 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender pr. 31. december 2016 udgør 96,3 mio. kr. mod 73,4 mio. kr. pr. 31. december 2015. Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

t.kr.	31/12 2016	31/12 2015
"Restance"-konto diverse	43.920	29.002
"Restance"-konto flextrafik	18.081	0
"Restance"-konto abonnementskort	5.834	7.471
Klippekort	120	6.205
Buscheck, institutioner	248	2.213
"Restance"-konto DSB/Arriva	5.946	9.369
Øvrige kortfristede tilgodehavender	22.130	19.150
	<u>96.279</u>	<u>73.410</u>

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

"Restance"-konto diverse består af tilgodehavender hos Trafikstyrelsen på 15,2 mio. kr., DSB på 13,7 mio. kr., Region Midtjylland på 6,2 mio. kr., Statens Uddannelsesstøtte på 7,9 mio. kr. samt øvrige diverse tilgodehavender på 0,9 mio. kr.

Der er i 2016 ikke konstateret væsentlige tab på debitorer.

Vi har stikprøvevis påset, at de udestående beløb er indbetalt i efterfølgende periode. Der er ikke foretaget hensættelse til imødegåelse af tab på tilgodehavender.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 5.8 Likvide aktiver og uanmeldt beholdningseftersyn

Vi har i henhold til revisionsregulativ for Midttrafik foretaget uanmeldt beholdningseftersyn. Beholdningseftersynet blev foretaget 23. november 2016 og omfattede kontante beholdninger.

Vi har endvidere påset, at der løbende foretages afstemning af bankkonti og beholdningen af værdipapirer.

Gennemgangen gav ikke anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

### 5.8.1 Likviditetsstyring

Der er indgået aftale med Jyske Bank om et likviditetsdepot med tilknyttet REPO-facilitet. Likviditetsdepotet bestående af værdipapirer udgør pr. 31. december 2016 170,8 mio. kr., og der er pr. 31. december foretaget REPO-forretning på 97,0 mio. kr.

Der er herudover en bankgæld på 1,6 mio. kr.

Den finansielle politik vedrørende REPO-forretninger for Midttrafik er godkendt den 12. april 2013 med tillæg af 25. august 2014.

Samlet set er der på likviditetsaftalen i 2016 realiseret et overskud på 1,9 mio. kr., der sammensætter sig af kursgevinster på 1,3 mio. kr., renteindtægter på 1,1 mio. kr. og gebyrer til Jyske Bank på 0,5 mio. kr.

Det er konstateret, at der ikke er foretaget byrdefordeling i regnskab 2016 af udgiften til gebyrer. Posten er medtaget som ikke korrigeret fejl. Gebyrerne vil blive medtaget i byrdefordelingen for 2017.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti, værdipapirer og REPO-forretninger pr. 31. december 2016. Vi har endvidere påset, at der er etableret en proces, der løbende foretager kontrol med overholdelse af kasse- og regnskabsregulativ.

Ledelsen har over for os oplyst, at Midttrafiks kapitalberedskab i form af blandt andet likvide aktiver og acontobetalingen fra bestillerne vurderes som forsvarligt i forhold til det forventede kapitalbehov for 2017.

## 5.9 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2016 anmodet Sampension om at opgøre den aktuariemæssige pensionsforpligtelse pr. 31. december 2016. Sampension har opgjort tjenestemandforpligtelsen pr. 31. december 2016 til 63,0 mio. kr., svarende til en stigning på 2,0 mio. kr. i forhold til indregningen i årsregnskabet for 2015.

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 2016.

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

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

## 5.10 Langfristet gæld

Lånerestgælden til KommuneKredit udgør 135,1 mio. kr. pr. 31. december 2016. Der er i 2016 optaget yderligere lån på 2,9 mio.kr. Lånet er medgået til finansiering af rejsekortet.

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

### 5.10.1 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 2016 er negativ med 6,9 mio. kr. Beløbet er ikke indregnet i årsregnskabet, men oplyst under eventualforpligtelser, hvilket er i overensstemmelse med gældende regnskabsregler.

## 5.11 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt pr. 31. december 2016 udgør 184,9 mio. kr. mod 244,1 mio. kr. pr. 31. december 2015.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

t.kr.	31/12 2016	31/12 2015
Kreditorer	56.759	74.426
Poster i supplementsperiode, netto	9.033	20.066
Bestillerbidrag	0	30.135
Hensættelse til Region Midtjylland, flerårige projekter	8.974	8.892
Rejsekort, bestillere - forudbetaling	0	1.212
REPO - gældspleje	97.000	100.000
Øvrig kortfristet gæld	13.155	9.408
	<u>184.921</u>	<u>244.139</u>

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



Pr. 31. december 2016 var der behov for et træk på 97 mio. kr. af kreditrammen i REPO-forretningen. Beløbet er i henhold til anvendt regnskabspraksis indregnet som kortfristet gæld.

Årets efterregulering til bestillere fremgår særskilt i balancen under henholdsvis kortfristede tilgodehavender og gæld.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

## 5.12 Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser

Eventualforpligtelser og sikkerhedsstillelser fremgår af årsregnskabet note 14, 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.

## 5.13 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 Frontdata. Det er Midttrafiks eget ansvar at sikre de nødvendige kontroller i forbindelse med systemudvikling, anskaffelse, ændringshåndtering og brugeradministration.

Herudover anvender Midttrafik flere eksterne serviceleverandører, bl.a., Rejsekort A/S og FlexDanmark A/S samt Silkeborg Data til behandling af løn.

Der er indhentet en generel revisorerklæring for 2016 fra Frontdata. Denne generelle revisorerklæring har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik.

Der er modtaget revisorerklæring for perioden fra 1. januar til 30. november 2016 fra Rejsekort A/S. Revisorerklæring 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 etableret procedurer for regelmæssig gennemgang og kontrol af tildelte brugerrettigheder i væsentlige it-systemer, og at de tildeles ud fra et arbejdsbetinget behov. Der arbejdes fortsat på at opnå forbedrede udtræk til brug for kontrollen.

I forbindelse med vores revision for 2017 vil vi foretage opfølgning på de iværksatte tiltag på it-området.

### 5.13.1 Persondata i flextrafik

Midttrafik er i relation til flextrafik omfattet af kravene i Persondataloven samt Sikkerhedsbekendtgørelsen. Dette betyder samtidig, at der skal afgives særskilt revisorerklæring vedrørende processer og kontrolmiljø.

Midttrafik har i løbet af 2016 arbejdet med etablering af processer og kontrolmiljø på området, herunder indgåelse af databehandleraftaler med Region Midtjylland/kommuner, FlexDanmark, øvrige trafikelskaber m.fl.

Der er afgivet revisorerklæring, der ikke har afdækket væsentlige forhold.

### 5.13.2 Integration mellem systemer og dataudtræk

Midttrafik anvender i stort omfang Excel regneark som understøttende redskab i en række processer, herunder den løbende økonomistyring og rapportering. Den udbredte anvendelse af Excel giver mange manuelle og ressourcekrævende processer og kontroller med deraf følgende øget risiko for fejl. I forbin-

delse 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 har oplyst, at der i forbindelse med tilpasninger i økonomisystemet vil være fokus på området.

#### 5.14 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

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

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

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

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

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

Vi er ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2016 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

### 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 2016 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for 2016 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Revisionen har bl.a. omfattet følgende områder:

- ▶ It-forhold, herunder i 2016 særligt migrering til nyt ERP-system
- ▶ Indtægtsområdet
- ▶ Lønområdet
- ▶ Omkostningsgodkendelse
- ▶ Likvider, værdipapirer.

Herudover har vi i forbindelse med årsafslutningen foretaget gennemgang af følgende områder:

- ▶ Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende kontrakter
- ▶ Anlægsaktiver, herunder leasing
- ▶ Balanceposter i øvrigt.

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje, hvilket ikke har givet bemærkninger.

Vedrørende brugerrettigheder i Busselskabet Aarhus Sporveje er der givet en supplerende oplysning.

Efterfølgende har vi givet enkelte kommentarer vedrørende revisionen af det interne regnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje for 2016.

## 7.1 It-forhold

### 7.1.1 Privilegerede rettigheder

Vi har ved revisionen konstateret kontrolsvagheder vedrørende privilegerede rettigheder til økonomisystemet Navision til blandt andet økonomichef og controller samt manglende funktionsadskillelse i økonomifunktionen. De tidligere indførte kompenserende kontroller og analyser har ikke været udført konsistent efter opgradering til ny Navision.

Revisionen har givet anledning til følgende supplerende oplysning:

#### *Supplerende oplysning*

Vi anbefaler en begrænsning i anvendelsen af privilegerede rettigheder til Busselskabets ERP-system, samt at der foretages logging og kontrol med anvendelse af privilegerede rettigheder i it-systemerne. De privilegerede rettigheder bør som udgangspunkt kun tildeles it-medarbejdere og ikke administrative medarbejdere.

Busselskabet arbejder med begrænsning i de privilegerede rettigheder og styrkelse af kontrollerne i forbindelse hermed. Arbejdet forventes afsluttet i løbet af første halvår 2017.

I forhold til revisionen har vi som konsekvens af de identificerede svagheder foretaget kompenserende handlinger i form af udvidet gennemgang af udbetalinger, og gennemgang af manuelle, store og usædvanlige poster. Det udførte arbejde har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler - bevidste eller ubevidste.

### 7.1.2 Implementering af nyt it-system

Selskabet har i løbet af 2016 opgraderet til ny Navision version, og der er i den forbindelse foretaget migrering af data til det nye system. Busselskabet har i forbindelse med migreringen foretaget kontrol af, at data og saldi er overført korrekt til ny Navision.

Vi har som led i revisionen gennemgået den tilrettelagte proces for migreringen og stikprøvevis kontrolleret at de overførte åbningssaldi i Ny Navision er i overensstemmelse med saldiene i det oprindelige ERP-system.

Revisionen har ikke givet anledning til kommentarer.

## 7.2 Indtægtsområdet

Årets indtægter fra busdrift udgør 442,5 mio. kr. mod budgetteret 448,6 mio. kr.

De positive resultater fra restproduktionen neutraliseres ved udbetaling af rabat. Der er i 2016 indregnet 12,8 mio. kr. som rabat til udbetaling i 2017. Rabatten er beregnet under forudsætning af, at der i restproduktionen skal forblive et budgetværn på 12 mio. kr.

Kontrakten på 3. udbud er udløbet i juni 2016, og det er af Midttrafik besluttet, at resultatet frem mod 2020 vil indgå i restproduktionen.

Busselselskabets indtægter har udover de tidligere omtalte udbud også omfattet aftale om togbuskørsel.

Revisionen heraf har ikke givet anledning til kommentarer.

### 7.3 Lønområdet

Ved vores gennemgang af forretningsgange på lønområdet har vi konstateret, at enkelte medarbejdere har adgang til at ændre og udbetale løn uden anden godkendelse. Ledelsen er bekendt med, at forholdet indebærer en forøget risiko for fejl eller mangler – bevidste eller ubevidste. Økonomichefen udfører løbende kompenserende opdagende kontroller.

I forbindelse med regnskabsafleggelsen er der foretaget afstemning mellem lønsystem, bogføring og løn indberettet til SKAT pr. 31. december 2016 uden væsentlige differencer.

Vi har gennemgået lønafstemningen og afstemningerne af lønrelaterede balanceposter og kan tilslutte os de indregnede værdier, ligesom vi med udgangspunkt i et dataudtræk fra lønsystemet har foretaget analytiske handlinger på lønomkostninger.

Revisionen heraf har ikke givet anledning til kommentarer i øvrigt.

### 7.4 Anlægsaktiver

Anlægsaktiver pr. 31. december 2016 udgør 210,7 mio. kr. mod 202,4 mio. kr. ultimo 2015.

I forbindelse med realisering af trafikplan 2017 og åbning af Aarhus Letbane vil behovet for antallet af busser hos Busselskabet forventeligt falde. Effekten af trafikplan 2017 er forbundet med en betydelig usikkerhed, og det er ledelsens vurdering, at der på det nuværende grundlag ikke er indikationer på behov for nedskrivning af selskabets beholdning af busser. Det er endvidere ledelsens forventning, at der de kommende år vil opstå behov for erstatningskørsler, hvorfor eventuel overkapacitet af busser vil skulle anvendes i denne sammenhæng. Ledelsen foretager løbende, og i forbindelse med udløb af leasingaftaler, tilpasning til det forventede behov.

Vi skal henlede opmærksomheden på, at realisering af trafikplan 2017 kan medføre tab, hvis det bliver nødvendigt at foretage salg af busser.

Vi kan på det oplyste grundlag tilslutte os ledelsens vurdering.

## 8 Øvrige forhold

### 8.1 Direktionens regnskabserklæring

I forbindelse med regnskabsafleggelsen 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

Det er konstateret, at der ikke er foretaget byrdefordeling i regnskab 2016 af udgiften til gebyrer vedrørende likviditetsaftalen på 0,5 mio. kr.

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

Beløbet vil blive korrigeret i forbindelse med byrdefordelingen for 2017.

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 2016, 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. 13 af 29. april 2016:

- ▶ Analyse af platform for korttyper
- ▶ Kortlægning af opgaver og ressourceforbrug i kundecentret
- ▶ Forvaltningsrevisionsopgaver
- ▶ Rådgivning vedrørende regnskabsmæssige forhold
- ▶ Rådgivning vedrørende momsmæssige forhold

- ▶ Rådgivning vedrørende it-mæssige forhold
- ▶ 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.

Aarhus, den 19. maj 2017  
ERNST & YOUNG  
Godkendt Revisionspartnerselskab

Jes Lauritzen  
statsaut. revisor

Lis Andersen  
statsaut. revisor

Siderne 205-219 er fremlagt på mødet den 19. maj 2017.

I bestyrelsen:

.....  
Hans Bang-Hansen  
formand

.....  
Jan R. Christensen  
Næstformand

.....  
Niels Erik Iversen  
2. næstformand

.....  
Frank Borch-Olsen

.....  
Mads Nikolajsen

.....  
Niels Viggo Lynghøj

.....  
Johannes F. Vesterby

.....  
Arne Lægaard

.....  
Finn S. Petersen

**Bilagssamling  
til regnskab 2016**

Byrdefordelingen i regnskab 2016

## Indhold

Ledelsespåtegning	3
Midttrafiks Byrdefordeling	4
Anvendt regnskabspraksis, endelig byrdefordeling 2016	16
Specifikke oversigter og bemærkninger samt oversigtstabeller	19
Favrskov Kommune	19
Hedensted Kommune	22
Herning Kommune	25
Holstebro Kommune	28
Horsens Kommune	31
Ikast-Brande Kommune	35
Lemvig Kommune	38
Norddjurs Kommune	41
Odder Kommune	44
Randers Kommune	47
Ringkøbing-Skjern Kommune	51
Samsø Kommune	54
Silkeborg Kommune	58
Skanderborg Kommune	62
Skive Kommune	66
Struer Kommune	69
Syddjurs Kommune	72
Viborg Kommune	75
Aarhus Kommune	80
Region Midtjylland	85
NT	91
Movia	91
Sydtrafik og Region Syddanmark	92
Fynbus	92



## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt byrdefordelingen for Midttrafik for 2016.

Byrdefordelingen er udarbejdet med udgangspunkt i den udgiftsbaserede resultatopgørelse, specifikke balanceposter og afdrag på lån. Resultat til byrdefordeling fordeles på kommuner og region. Byrdefordelingen er aflagt efter de anvendte principper der er omtalt i regnskabet.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen indeholder en retvisende regnskabsopgørelse for 2016.

Aarhus den 19. maj 2017

Direktion:

---

Jens Erik Sørensen

Bestyrelsen:

---

Hans Bang-Hansen  
Formand

---

Jan R. Christensen  
Næstformand

---

Niels Erik Iversen  
2. næstformand

---

Frank Borch-Olsen

---

Mads Nikolajsen

---

Niels Viggo Lynghøj

---

Johannes F. Vesterby

---

Arne Lægaard

---

Finn S. Petersen

## **Midttrafiks Byrdefordeling**

Sammenligningsgrundlaget er de vedtagne budgetter.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 11. september 2015 forslag til budget for 2016. Budgettet er efterfølgende revideret og godkendt på bestyrelsesmødet den 5. februar 2016.

Regnskabsnotatet er opbygget med indledende oversigtstabeller for hvert forretningsområde. Efter oversigtstabellerne er der en beskrivelse for hver kommune samt regionen med specifikke tabeller og kommentarer. Den enkelte kommune henholdsvis regionen har således én oversigt, som dækker alle driftsområder med tilhørende kommentarer. Det samlede resultat til byrdefordeling er i 2016 1.435,8 mio. kr. Den endelige afregning for 2016 bliver 38,3 mio. kr., som er byrdefordelingen korrigeret for tidligere investeringer og korrektioner vedrørende rejsekort, modregnet årets indbetalte finansieringsbidrag.

## Midttrafik, Byrdefordeling 2016

	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Busdrift</b>				
Udgifter - kørsel	1.429.114.443	1.380.532.000	1.376.828.010	-52.286.432
Udgifter - Bus-IT og øvrige	12.497.557	13.936.000	12.827.085	329.528
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>1.441.612.000</b>	<b>1.394.468.000</b>	<b>1.389.655.095</b>	<b>-51.956.904</b>
Indtægter	-712.478.000	-709.385.000	-708.827.450	3.650.550
<b>Busdrift i alt</b>	<b>729.134.000</b>	<b>685.083.000</b>	<b>680.827.645</b>	<b>-48.306.354</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Vognmandsbetaling	40.739.600	41.725.000	42.818.839	2.079.239
Indtægter	-8.295.000	-8.485.000	-8.615.923	-320.923
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>32.444.600</b>	<b>33.240.000</b>	<b>34.202.916</b>	<b>1.758.316</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	14.395.800	17.052.600	17.978.972	3.583.172
Indtægter	-6.325.200	-7.680.500	-8.064.369	-1.739.169
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>8.070.600</b>	<b>9.372.100</b>	<b>9.914.603</b>	<b>1.844.003</b>
Administrationsomkostninger	3.186.050	3.218.400	3.381.362	195.312
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>11.256.650</b>	<b>12.590.500</b>	<b>13.295.966</b>	<b>2.039.316</b>
<b>Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring</b>				
Vognmandsbetaling	151.665.000	186.522.000	186.274.822	34.609.822
Indtægter	-66.000	-50.000	-28.200	37.800
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>151.599.000</b>	<b>186.472.000</b>	<b>186.246.622</b>	<b>34.647.622</b>
Administrationsomkostninger	9.379.200	10.858.700	11.378.045	1.998.845
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>160.978.200</b>	<b>197.330.700</b>	<b>197.624.666</b>	<b>36.646.466</b>
<b>Buserstatningskørsel</b>				
Udgifter	17.640.000	19.200.000	17.691.826	51.826
Indtægter	-8.000.000	-6.951.000	-7.057.051	942.949
<b>Buserstatningskørsel i alt</b>	<b>9.640.000</b>	<b>12.249.000</b>	<b>10.634.775</b>	<b>994.775</b>
<b>Forberedelse Letbane</b>				
Forberedelse Letbane i alt	6.460.000	3.951.000	0	-6.460.000
<b>Togdrift</b>				
Udgifter	39.940.000	34.794.000	34.807.764	-5.132.236
Indtægter	-11.800.000	-10.475.000	-10.299.927	1.500.073
<b>Drift netto</b>	<b>28.140.000</b>	<b>24.319.000</b>	<b>24.507.836</b>	<b>-3.632.164</b>
Anlæg	16.976.000	989.500	989.500	-15.986.500
<b>I alt netto</b>	<b>45.116.000</b>	<b>25.308.500</b>	<b>25.497.336</b>	<b>-19.618.664</b>
<b>Trafikskabet</b>				
Trafikskabet - nettoudgifter	115.123.000	115.123.000	116.761.247	1.638.247
Overført mindreforbrug fra tidligere år*	18.606.193	18.606.193	0	-18.606.193
<b>I alt</b>	<b>133.729.193</b>	<b>133.729.193</b>	<b>116.761.247</b>	<b>-16.967.946</b>
<b>Kontrolafgifter (Aarhus)</b>				
<b>Netto i alt</b>	<b>7.824.000</b>	<b>9.000.000</b>	<b>9.164.193</b>	<b>1.340.193</b>
<b>Letbanen</b>				
Letbanesekretariatet	873.000	873.000	631.230	-241.770
<b>Letbanen i alt</b>	<b>873.000</b>	<b>873.000</b>	<b>631.230</b>	<b>-241.770</b>
<b>Rejsekort</b>				
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>59.051.600</b>	<b>57.288.000</b>	<b>57.169.525</b>	<b>-1.882.075</b>
<b>Rejsekort Letbane</b>				
Rejsekort Letbane i alt	8.288.000	8.288.000	0	-8.288.000
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	-1.600.000	-3.160.718	-3.160.718
<b>Midttrafik drift</b>				
<b>Netto</b>	<b>1.186.189.050</b>	<b>1.158.821.700</b>	<b>1.142.648.781</b>	<b>-43.540.268</b>
<b>Regulering inden byrdefordeling 2016</b>				
Trafikskabet merforbrug	0		-1.638.247	-1.638.247
Midttrafik Letbanesekr.	0		241.770	241.770
Renteindtægt ansvarligt lån	0		877.303	877.303
Kørsel Sydtrafik /Fynbus samt mindre periodiseringer	293.658.767		293.658.767	0
<b>Byrdefordeling 2016</b>				
<b>I alt byrdefordeling for Midttrafik 2016</b>	<b>1.479.847.817</b>	<b>1.158.821.700</b>	<b>1.435.788.376</b>	<b>-44.059.441</b>

\* Der er indregnet 18,6 mio. kr. i overførte midler fra tidligere år. De videreførte midler er ikke bestillerfordelt.

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug	Afregnes
Byrdefordeling 2016	1.479.847.817	1.435.788.376	-44.059.441
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	-9.297.907		9.297.907
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	98.532.150	95.015.626	-3.516.524
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>1.569.082.060</b>	<b>1.530.804.002</b>	<b>-38.278.058</b>

### Den endelige afregning

I forlængelse af tabellen med byrdefordeling for 2016 findes en oversigt over den endelige afregning efter regnskabsåret 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for regnskabsårene 2013-2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Regulerings-

linjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i aconto betalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstra ind- eller udbetalinger i løbet af året.

Den endelige afregning på 38,3 mio. kr., udbetales til kommunerne og regionen i 2018, medmindre andet er aftalt. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016 med henblik på at højne budgetsikkerheden, da en afvigelse dermed kan indregnes i næstkommende kommunale/regionale budget. Den endelige afregning sker således primo det regnskabsår der følger to år efter det afsluttede.

### Bestillerfordelt byrdefordeling

Nedenstående tabel angiver den samlede byrdefordeling:

<b>Midttrafik byrdefordeling bestillerfordelt</b>			
<b>Bestillere</b>	<b>Budget 2016</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Difference</b>
Favrskov	22.856.000	21.516.168	-1.339.832
Hedensted	5.597.100	6.005.962	408.862
Herning	39.266.550	38.896.968	-369.582
Holstebro	30.767.500	28.730.984	-2.036.516
Horsens	36.767.800	35.344.994	-1.422.806
Ikast-Brande	17.396.900	16.266.368	-1.130.532
Lemvig	7.918.300	8.540.623	622.323
Norddjurs	18.469.800	18.564.721	94.921
Odder	6.712.400	6.732.220	19.820
Randers	71.783.000	72.391.231	608.231
Ringkøbing-Skjern	24.250.700	24.393.353	142.653
Samsø	4.966.000	5.077.554	111.554
Silkeborg	44.171.200	46.151.645	1.980.445
Skanderborg	22.368.200	22.307.670	-60.530
Skive	33.970.900	33.464.957	-505.943
Struer	7.995.600	7.969.009	-26.591
Syddjurs	16.813.000	16.744.815	-68.185
Viborg	36.427.100	36.695.346	268.246
Aarhus	270.961.700	262.285.739	-8.675.961
Regionen	457.274.300	432.665.699	-24.608.601
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>1.176.734.050</b>	<b>1.140.746.026</b>	<b>-35.988.023</b>
Movia	0	73.052	73.052
Sydtrafik	402.000	402.000	0
NT	100.000	243.530	143.530
Fynbus	665.000	665.000	0
Ej fordelt	8.288.000		-8.288.000
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>9.455.000</b>	<b>1.383.582</b>	<b>-8.071.418</b>
<b>Total Midttrafik</b>	<b>1.186.189.050</b>	<b>1.142.129.608</b>	<b>-44.059.442</b>
Afregning med Sydtrafik og Fynbus*	293.658.768	293.658.768	0
<b>I alt byrdefordeling for Midttrafik</b>	<b>1.479.847.817</b>	<b>1.435.788.376</b>	<b>-44.059.442</b>

\* Er ikke indregnet i Midttrafiks budget

## Bestillerfordelt byrdefordeling per driftsområde

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen for de forskellige driftsområder:

**Tabel 1: Midttrafik, Regnskab 2016**

Bestillere	Busdrift	Handicapkørsel	Flexture	Teletaxa	Kommunal Kørsel	Buserstatningskørsel	Forberedelse Letbane
Favrskov	13.200.675	1.212.823	690.388	10.905	5.190.608		
Hedensted	3.063.597	863.036	860.402	415.977	13.045		
Herning	32.312.916	1.845.174	0	8.524	0		
Holstebro	23.253.595	1.076.426	145.967	135.515	1.121.133		
Horsens	25.370.373	1.851.618	281.479	31.041	2.633.929		
Ikast-Brande	13.275.646	815.045	80.227	0	1.086.247		
Lemvig	6.950.807	507.135	435.693	0	173.600		
Norddjurs	13.731.054	665.643	1.686.279	0	1.454.264		
Odder	4.789.474	851.712	20.713	177.192	0		
Randers	57.992.920	2.613.136	284.806	0	1.847.275		
Ringkøbing-Skjern	19.939.311	1.189.609	1.046.986	0	0		
Samsø	3.396.175	188.512	0	822.742	215.518		
Silkeborg	33.936.431	2.223.971	834.588	228.207	2.542.292		
Skanderborg	18.509.177	912.598	808.109	83.297	63.373		
Skive	19.289.049	1.047.989	326.115	79.443	9.658.606		
Struer	6.677.235	423.168	51.092	24.831	0		
Syddjurs	11.345.797	614.359	1.464.230	0	2.023.558		
Viborg	27.626.109	2.124.624	693.205	535.058	0		
Aarhus	137.728.752	13.099.282	850.637	0	44.163.365		
Regionen	208.438.550	0	0	182.318	124.131.328	10.634.775	0
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>680.827.645</b>	<b>34.125.859</b>	<b>10.560.914</b>	<b>2.735.051</b>	<b>196.318.141</b>	<b>10.634.775</b>	<b>0</b>
ALD							
Movia		73.052					
Sydtrafik			0	0	402.000		
NT		4.004	0	0	239.526		
Fynbus			0	0	665.000		
Midttrafik							
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>0</b>	<b>77.056</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.306.526</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>I alt byrdefordelt</b>	<b>680.827.645</b>	<b>34.202.916</b>	<b>10.560.914</b>	<b>2.735.051</b>	<b>197.624.666</b>	<b>10.634.775</b>	<b>0</b>
Afregning med Sydtrafik og Fynbus					<b>293.658.767</b>		
<b>Total Midttrafik</b>	<b>680.827.645</b>	<b>34.202.916</b>	<b>10.560.914</b>	<b>2.735.051</b>	<b>491.283.433</b>	<b>10.634.775</b>	<b>0</b>

Bestillere	Togdrift	Trafikskabet	Kontrolafgifter	Letbane-sekretariatet	Rejsekort	Rente-indtægter	I alt
Favrskov		1.054.000		39.000	132.788	-15.019	<b>21.516.168</b>
Hedensted		608.000		0	190.761	-8.855	<b>6.005.962</b>
Herning		3.503.000		0	1.296.838	-69.484	<b>38.896.968</b>
Holstebro		2.385.000		0	657.326	-43.977	<b>28.730.984</b>
Horsens		3.907.000		0	1.344.361	-74.808	<b>35.344.994</b>
Ikast-Brande		997.000		0	29.926	-17.723	<b>16.266.368</b>
Lemvig		465.000		0	15.263	-6.873	<b>8.540.623</b>
Norddjurs		885.000		39.000	120.158	-16.678	<b>18.564.721</b>
Odder		772.000		39.000	93.603	-11.474	<b>6.732.220</b>
Randers		6.970.000		39.000	2.781.582	-137.488	<b>72.391.231</b>
Ringkøbing-Skjern		1.697.000		0	554.287	-33.840	<b>24.393.353</b>
Samsø		440.000		0	22.133	-7.526	<b>5.077.554</b>
Silkeborg		4.875.000		39.000	1.567.989	-95.834	<b>46.151.645</b>
Skanderborg		1.422.000		39.000	496.181	-26.066	<b>22.307.670</b>
Skive		2.270.000		0	841.489	-47.735	<b>33.464.957</b>
Struer		700.000		0	105.721	-13.038	<b>7.969.009</b>
Syddjurs		1.025.000		39.000	252.530	-19.658	<b>16.744.815</b>
Viborg		4.335.000		0	1.465.794	-84.444	<b>36.695.346</b>
Aarhus		36.474.000	9.164.193	213.000	21.271.586	-679.075	<b>262.285.739</b>
Regionen	25.497.336	40.339.000		387.000	23.929.210	-873.819	<b>432.665.699</b>
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>25.497.336</b>	<b>115.123.000</b>	<b>9.164.193</b>	<b>873.000</b>	<b>57.169.525</b>	<b>-2.283.414</b>	<b>1.140.746.026</b>
ALD							<b>0</b>
Movia							<b>73.052</b>
Sydtrafik							<b>402.000</b>
NT							<b>243.530</b>
Fynbus							<b>665.000</b>
Midttrafik							<b>0</b>
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.383.582</b>
<b>Total Midttrafik</b>	<b>25.497.336</b>	<b>115.123.000</b>	<b>9.164.193</b>	<b>873.000</b>	<b>57.169.525</b>	<b>-2.283.414</b>	<b>1.435.788.375</b>

## Busudgifter

Nedenstående tabel angiver kørselsudgifter fordelt mellem kommuner og region:

### Sammenligning af kørselsudgifter vedrørende busdrift

	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget	
				Difference	Difference i pct.
Favrskov	15.756.061	14.325.000	14.377.572	-1.378.489	-8,7%
Hedensted	5.734.886	5.866.000	5.881.300	146.414	2,6%
Herning	47.036.691	46.196.000	45.887.938	-1.148.753	-2,4%
Holstebro	31.519.576	29.391.000	29.273.438	-2.246.138	-7,1%
Horsens	46.128.153	45.772.000	45.579.213	-548.940	-1,2%
Ikast-Brande	14.120.562	13.141.000	13.245.854	-874.708	-6,2%
Lemvig	6.483.375	6.966.000	6.950.807	467.432	7,2%
Norrdjurs	15.754.925	15.458.000	15.480.294	-274.631	-1,7%
Odder	6.288.937	6.216.000	6.259.048	-29.889	-0,5%
Randers	89.314.227	89.292.000	89.188.064	-126.163	-0,1%
Ringkøbing-Skjern	25.195.396	25.024.000	25.044.054	-151.342	-0,6%
Samsø	4.523.393	4.416.000	4.402.801	-120.592	-2,7%
Silkeborg	55.327.810	57.584.000	56.822.674	1.494.864	2,7%
Skanderborg	23.905.330	24.064.000	23.989.526	84.196	0,4%
Skive	28.683.493	28.264.000	28.245.534	-437.959	-1,5%
Struer	7.634.249	7.574.000	7.579.673	-54.576	-0,7%
Syddjurs	14.773.693	14.516.000	14.522.195	-251.498	-1,7%
Viborg	45.121.104	45.709.000	45.640.964	519.860	1,2%
Aarhus	472.639.658	420.895.000	420.423.253	-52.216.405	-11,0%
Regionen	473.172.924	479.863.000	478.033.810	4.860.886	1,0%
<b>I alt</b>	<b>1.429.114.443</b>	<b>1.380.532.000</b>	<b>1.376.828.010</b>	<b>-52.286.432</b>	<b>-3,7%</b>

### Sammenligning af køreplantimer vedrørende busdrift

	Regnskab 2015	Budget 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget	
				Difference	Difference i pct.
Favrskov	19.440	19.722	19.163	-558	-2,9%
Hedensted	9.674	7.399	7.589	190	2,0%
Herning	68.823	66.086	66.940	854	1,2%
Holstebro	47.085	45.014	43.625	-1.389	-3,0%
Horsens	66.891	67.298	67.799	501	0,7%
Ikast-Brande	19.262	19.801	19.766	-34	-0,2%
Lemvig	9.506	9.463	9.812	349	3,7%
Norrdjurs	19.771	21.066	21.182	117	0,6%
Odder	9.968	9.670	9.833	164	1,6%
Randers	124.153	123.037	125.096	2.059	1,7%
Ringkøbing-Skjern	36.024	35.728	35.511	-216	-0,6%
Samsø	7.000	6.426	6.450	24	0,3%
Silkeborg	84.059	84.016	84.833	817	1,0%
Skanderborg	30.379	29.785	30.256	471	1,5%
Skive	41.426	40.734	40.910	176	0,4%
Struer	12.679	12.749	12.892	143	1,1%
Syddjurs	21.218	21.061	20.851	-210	-1,0%
Viborg	72.149	71.315	72.371	1.056	1,5%
Aarhus	574.168	577.855	581.989	4.134	0,7%
Regionen	741.712	740.511	748.890	8.379	1,1%
<b>I alt</b>	<b>2.015.386</b>	<b>2.008.733</b>	<b>2.025.758</b>	<b>17.026</b>	<b>0,8%</b>

## Fordeling af Busindtægter

I lighed med 2015 gennemføres der en indtægtsfordeling ud fra de budgetterede indtægter på grund af de store ændringer mellem salgskanalerne. Fordelingen sker på baggrund af de budgetterede indtægter for den enkelte bestiller. Der er enkelte undtagelser i forhold hertil:

Den samlede økonomi for Bus & Tog trafikelskabsrejser henføres i indtægtsdelingen direkte til Region Midtjylland. Det er en ændring i forhold til regnskab 2015, hvor det kun var betalingen til DSB/Arriva der blev henført direkte til Region Midtjylland. Der er en tæt sammenhæng mellem den faldende indtægt på DSB/Arrivas salgsteder og den faldende betaling til DSB/Arriva for togrejser på Midttrafik kort og billetter. På denne baggrund vurderes det derfor, at være mere korrekt at henføre nettoudgiften for bus & tog samarbejdet for trafikelskabsrejser til Regionen.

Der blev i løbet af 2016 gennemført en møntoptælling i billetautomaterne i bybusserne i Aarhus. Optællingen gav en merindtægt på 5 mio. kr., som i indtægtsdelingen udelukkende er henført til Aarhus Kommune.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen i 2015 rettede flere kommuner henvendelse til Midttrafik i forhold til fordeling af skolekortindtægter, da det blev vurderet at ændringer i lokal skolebuskørsel enten i form af gratis kørsel, merkørsel eller hjemtagning af kørslen m.m., ikke ville blive afspejlet korrekt i indtægtsdelingen. På baggrund heraf har Midttrafik ved regnskabsaflæggelsen for 2016 gennemført en analyse af salget af skolekort i de enkelte kommuner, og er i den forbindelse kommet frem til en opgørelse, der efter Midttrafiks opfattelse afspejler skolekortindtægterne for den enkelte kommune. Denne opgørelse er anvendt ved byrdefordeling i regnskabet for 2016.

Samlet set ser indtægtsfordelingen således ud sammenholdt med budget og regnskabsopfølgningen efter 3. kvartal:

### Sammenligning af busindtægter mellem Budget 2016 og Regnskab 2016

Indtægthaver	Budget 2016	Forventet regnskab		Regnskab i forhold til budget	
		3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.
Favrskov	1.225.000	1.238.000	1.190.036	-34.964	-2,9%
Hedensted	1.544.000	1.987.000	1.902.720	358.720	23,2%
Herning	14.576.000	13.921.000	13.835.865	-740.135	-5,1%
Holstebro	6.116.000	5.785.000	6.070.396	-45.604	-0,7%
Horsens	20.310.000	19.895.000	20.124.611	-185.389	-0,9%
Ikast-Brande	0	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0	0,0%
Norddjurs	1.306.000	1.282.000	1.276.062	-29.938	-2,3%
Odder	1.369.000	1.250.000	1.473.708	104.708	7,6%
Randers	31.284.000	30.527.000	30.826.014	-457.986	-1,5%
Ringkøbing-Skjern	3.715.000	3.624.000	3.632.239	-82.761	-2,2%
Samsø	1.069.000	1.030.000	1.006.626	-62.374	-5,8%
Silkeborg	24.140.000	23.968.000	23.732.210	-407.790	-1,7%
Skanderborg	5.670.000	5.393.000	5.493.898	-176.102	-3,1%
Skive	8.309.000	8.262.000	8.350.208	41.208	0,5%
Struer	955.000	941.000	938.573	-16.427	-1,7%
Syddjurs	3.396.000	3.253.000	3.202.963	-193.037	-5,7%
Viborg	15.818.000	15.677.000	15.589.845	-228.155	-1,4%
Aarhus	291.863.000	289.960.000	290.424.518	-1.438.482	-0,5%
Regionen	279.813.000	281.392.000	279.756.957	-56.043	0,0%
<b>I alt</b>	<b>712.478.000</b>	<b>709.385.000</b>	<b>708.827.450</b>	<b>-3.650.550</b>	<b>-0,5%</b>

## Handicapkørsel

Nedenstående tabel angiver nettoudgifter til handicapkørsel:

### Sammenligning af nettoudgifter på handicapkørsel

	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget	
				Difference	Difference i pct.
Favrskov	1.119.000	1.220.000	1.212.823	93.823	8,4%
Hedensted	910.000	873.000	863.036	-46.964	-5,2%
Herning	1.619.000	1.738.000	1.845.174	226.174	14,0%
Holstebro	997.000	1.075.000	1.076.426	79.426	8,0%
Horsens	1.905.000	1.905.000	1.851.618	-53.382	-2,8%
Ikast-Brande	657.000	776.000	815.045	158.045	24,1%
Lemvig	581.000	471.000	507.135	-73.865	-12,7%
Norddjurs	605.000	684.000	665.643	60.643	10,0%
Odder	685.000	833.000	851.712	166.712	24,3%
Randers	2.143.000	2.405.000	2.613.136	470.136	21,9%
Ringkøbing-Skjern	1.439.600	1.147.000	1.189.609	-249.991	-17,4%
Samsø	208.000	166.000	188.512	-19.488	-9,4%
Silkeborg	2.149.000	2.149.000	2.223.971	74.971	3,5%
Skanderborg	760.000	866.000	912.598	152.598	20,1%
Skive	863.000	1.045.000	1.047.989	184.989	21,4%
Struer	398.000	398.000	423.168	25.168	6,3%
Syddjurs	555.000	638.000	614.359	59.359	10,7%
Viborg	2.017.000	2.017.000	2.124.624	107.624	5,1%
Aarhus	12.834.000	12.834.000	13.099.282	265.282	2,0%
<b>I alt</b>	<b>32.444.600</b>	<b>33.240.000</b>	<b>34.125.859</b>	<b>1.681.259</b>	<b>5,2%</b>

## Flexiture

Nedenstående tabel angiver nettoudgifter til Flexiture:

### Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Flexiture

	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget	
				Difference	Difference i pct.
Favrskov	529.500	664.000	690.388	160.888	30,4%
Hedensted	300.500	807.000	860.402	559.902	186,3%
Herning	0	0	0	0	0,0%
Holstebro	75.700	113.000	145.967	70.267	92,8%
Horsens	406.400	232.000	281.479	-124.921	-30,7%
Ikast-Brande	77.200	69.000	80.227	3.027	3,9%
Lemvig	192.900	403.000	435.693	242.793	125,9%
Norddjurs	1.609.000	1.655.000	1.686.279	77.279	4,8%
Odder	0	33.500	20.713	20.713	0,0%
Randers	333.700	264.000	284.806	-48.894	-14,7%
Ringkøbing-Skjern	597.400	988.000	1.046.986	449.586	75,3%
Samsø	0	0	0	0	0,0%
Silkeborg	456.700	770.000	834.588	377.888	82,7%
Skanderborg	1.128.100	709.000	808.109	-319.991	-28,4%
Skive	200.300	293.000	326.115	125.815	62,8%
Struer	49.000	62.000	51.092	2.092	4,3%
Syddjurs	1.178.300	1.386.000	1.464.230	285.930	24,3%
Viborg	699.800	673.000	693.205	-6.595	-0,9%
Aarhus	1.015.900	804.000	850.637	-165.263	-16,3%
Regionen	0	0	0	0	0,0%
<b>I alt</b>	<b>8.850.400</b>	<b>9.925.500</b>	<b>10.560.914</b>	<b>1.710.514</b>	<b>19,3%</b>



## Teletaxa

Nedenstående tabel angiver nettoudgifter til Teletaxa:

### Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Teletaxa

	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget	
				Difference	Difference i pct.
Favrskov	29.700	29.700	10.905	-18.795	-63,3%
Hedensted	327.500	362.100	415.977	88.477	27,0%
Herning	7.550	12.200	8.524	974	12,9%
Holstebro	25.100	113.600	135.515	110.415	439,9%
Horsens	39.300	25.300	31.041	-8.259	-21,0%
Ikast-Brande	0	0	0	0	0,0%
Lemvig	0	0	0	0	0,0%
Norddjurs	0	0	0	0	0,0%
Odder	166.900	167.400	177.192	10.292	6,2%
Randers	0	0	0	0	0,0%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0,0%
Samsø	551.400	828.400	822.742	271.342	49,2%
Silkeborg	175.500	216.600	228.207	52.707	30,0%
Skanderborg	192.000	113.600	83.297	-108.703	-56,6%
Skive	260.000	80.800	79.443	-180.557	-69,4%
Struer	27.200	32.500	24.831	-2.369	-8,7%
Syddjurs	0	0	0	0	0,0%
Viborg	419.000	497.100	535.058	116.058	27,7%
Aarhus	0	0	0	0	0,0%
Regionen	185.100	185.700	182.318	-2.782	-1,5%
<b>I alt</b>	<b>2.406.250</b>	<b>2.665.000</b>	<b>2.735.051</b>	<b>328.801</b>	<b>13,7%</b>

## Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver nettoudgifter til Kommunal kørsel:

### Sammenligning af nettoudgifter (kørselsudgift plus administrationsudgift) på Kommunal kørsel

	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab i forhold til budget	
				Difference	Difference i pct.
Favrskov	5.392.900	4.942.100	5.190.608	-202.292	-3,8%
Hedensted	0	5.600	13.045	13.045	0,0%
Herning	0	0	0	0	0,0%
Holstebro	1.120.600	1.129.900	1.121.133	533	0,0%
Horsens	3.205.600	2.752.000	2.633.929	-571.671	-17,8%
Ikast-Brande	1.472.900	1.268.000	1.086.247	-386.653	-26,3%
Lemvig	161.500	161.500	173.600	12.100	7,5%
Norddjurs	1.234.700	1.252.800	1.454.264	219.564	17,8%
Odder	0	0	0	0	0,0%
Randers	1.748.000	1.923.400	1.847.275	99.275	5,7%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0,0%
Samsø	260.000	260.900	215.518	-44.482	-17,1%
Silkeborg	3.116.300	2.559.900	2.542.292	-574.008	-18,4%
Skanderborg	87.400	55.500	63.373	-24.027	-27,5%
Skive	9.770.800	9.481.000	9.658.606	-112.194	-1,1%
Struer	0	0	0	0	0,0%
Syddjurs	2.334.800	2.036.700	2.023.558	-311.242	-13,3%
Viborg	0	0	0	0	0,0%
Aarhus	4.222.300	42.601.000	44.163.365	39.941.065	946,0%
Regionen	125.683.400	125.683.400	124.131.328	-1.552.072	-1,2%
<b>I alt vedr. bestillere</b>	<b>159.811.200</b>	<b>196.113.700</b>	<b>196.318.141</b>	<b>36.506.941</b>	<b>22,8%</b>
Sydtrafik	402.000	402.000	402.000	0	0,0%
NT	100.000	150.000	239.526	139.526	139,5%
Fynbus	665.000	665.000	665.000	0	0,0%
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>1.167.000</b>	<b>1.217.000</b>	<b>1.306.526</b>	<b>139.526</b>	<b>12,0%</b>
<b>I alt</b>	<b>160.978.200</b>	<b>197.330.700</b>	<b>197.624.666</b>	<b>36.646.466</b>	<b>22,8%</b>

## Kontrolafgifter

Nedenstående tabel angiver nettoindtægten for kontrolafgifter i Aarhus Kommune:

Kontrolafgifter, Regnskab 2016					
	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.
Aarhus	-2.176.000	-400.000	-201.499	1.974.501	-91%
I alt Aarhus	-2.176.000	-400.000	-201.499	1.974.501	-91%

## Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver udgifter til Letbanesekretariatet:

Letbanesekretariat, Regnskab 2016				
Letbanesekretariat	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.
Favrskov	39.000	39.000	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	39.000	39.000	0	0%
Odder	39.000	39.000	0	0%
Randers	39.000	39.000	0	0%
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0%
Samsø	0	0	0	0%
Silkeborg	39.000	39.000	0	0%
Skanderborg	39.000	39.000	0	0%
Skive	0	0	0	0%
Struer	0	0	0	0%
Syddjurs	39.000	39.000	0	0%
Viborg	0	0	0	0%
Aarhus	213.000	213.000	0	0%
Regionen	387.000	387.000	0	0%
Midttrafik	97.000	97.000	0	0%
<b>I alt</b>	<b>970.000</b>	<b>970.000</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>

## Rejsekort

Rejsekortøkonomien består af to overordnede grupper: driftsudgifter der afregnes efter hvert regnskabsår, og investeringsudgifter, der endnu ikke er blevet afregnet for perioden 2013-2015. Dette sker nu i forbindelse med regnskab 2016, hvor der afregnes med kommunerne og regionen for:

- Regnskab 2016 (resultat af drift og investering)
- Korrektioner til budget 2016 (ekstraindbetalinger og tilbagebetaling af finansieringsbidrag)
- Ikke-afregnet resultat for regnskab 2013-2015 (kun investering)

Nedenstående skema viser, hvor meget der skal afregnes i alt vedrørende rejsekortinvesteringen i 2013-2015 samt regnskab 2016.

Rejsekort, til afregning efter regnskab 2016 (opdelt på bestillere)							
	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Difference (minus=mindreforbrug)	Ekstraindbetaling (plus)/ tilbagebetaling (minus) 2016*	Resultat af investeringen 2013-2015** (minus=tilgodehavende)	Til afregning i alt (minus=tilgodehavende)
Favrskov	144.900	131.000	132.788	-12.112	1.100	-25.958	-39.170
Hedensted	200.100	186.000	190.761	-9.339	500	-91.270	-101.110
Herning	1.406.000	1.288.000	1.296.838	-109.162	3.600	4.040	-108.722
Holstebro	724.100	652.000	657.326	-66.774	1.500	-55.006	-123.281
Horsens	1.498.500	1.396.000	1.344.361	-154.139	4.500	-1.283.862	-1.442.501
Ikast-Brande	51.800	29.000	29.926	-21.874	-200	5.605	-16.069
Lemvig	25.900	15.000	15.263	-10.637	-100	4.826	-5.711
Norddjurs	125.100	114.000	120.158	-4.942	500	6.610	1.168
Odder	100.500	97.000	93.603	-6.897	700	-15.369	-22.967
Randers	2.878.300	2.831.000	2.781.582	-96.718	7.100	11.359	-92.460
Ringkøbing-Skjern	570.700	527.000	554.287	-16.413	1.700	33.866	15.753
Samsø	37.600	21.000	22.133	-15.467	200	5.158	-10.509
Silkeborg	1.774.700	1.663.000	1.567.989	-206.711	119.024	-93.999	-419.734
Skanderborg	502.700	505.000	496.181	-6.519	2.950	9.396	-72
Skive	751.800	897.000	841.489	89.689	1.750	9.480	97.419
Struer	127.400	109.000	105.721	-21.679	400	16.767	-5.312
Syddjurs	279.900	255.000	252.530	-27.370	2.500	19.837	-10.033
Viborg	1.540.300	1.543.000	1.465.794	-74.506	5.100	-49.902	-129.507
Aarhus	20.338.500	21.265.000	21.271.586	933.086	35.100	98.363	996.349
Regionen	25.972.800	23.764.000	23.929.210	-2.043.590	-1.591.126	-2.126.465	-2.578.929
<b>I alt</b>	<b>59.051.600</b>	<b>57.288.000</b>	<b>57.169.525</b>	<b>-1.882.075</b>	<b>-1.403.202</b>	<b>-3.516.524</b>	<b>-3.995.397</b>

\*Består af ekstraindbetalinger, tilbagebetaling af allerede indbetalt bestillerbidrag samt overført bestillerbidrag fra 2015

(minus=negativt bestillerbidrag, regionen har fået tidligere indbetalt bestillerbidrag tilbagebetalt)

\*\*Resultat af investeringen 2013-2015 inkl. resttilgodehavende for Horsens og Silkeborg

- Som beskrevet i regnskabet, er der et samlet mindreforbrug på 1,9 mio. kr. for regnskab 2016.
- Derfra trækkes et beløb på 1,4 mio. kr. tilbagebetalt til kommuner og region i 2016. For de fleste er beløbet positivt (overført finansiering fra 2015 og ekstraindbetalinger i 2016). At det samlede beløb alligevel er negativt skyldes, at Region Midtjylland primo 2016 blev kompenseret for en for høj aconto finansiering i budgettet for 2016, da delafregning skete ultimo 2015.
- Ikke-afregnet resultat for investeringen 2013-2015 er et mindreforbrug på 3,5 mio. kr. i alt, heraf 1,2 mio. kr. vedrørende allerede indbetalte midler fra Horsens Kommune og Silkeborg Kommune.

Samlet set har bestillerne et tilgodehavende vedrørende rejsekort efter regnskab 2016 på 4,0 mio. kr.

I det følgende gennemgås afvigelserne i hovedtræk. Under de specifikke bemærkninger for den enkelte kommune eller regionen kan der findes en mere detaljeret gennemgang.

Regnskab 2016 for rejsekort var i alt 1,9 mio. kr. lavere end budgettet for 2016. Af de lavere udgifter på 1,9 mio. kr., skyldes 0,5 mio. kr. driftsudgifterne, mens de resterende 1,4 mio. kr. skyldes lavere udgifter vedrørende investeringen.

Dette mindreforbrug skyldes især den ekstraordinære tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S på 2,3 mio. kr. Bortset fra det, var der ikke-budgetterede kontantudgifter til køb af ekstraudstyr for enkelte kommuner samt højere udgifter på 0,7 mio. kr. grundet køb af nyt buslager. Det ekstra buslager blev købt for at imødegå driftsmæssige udfordringer med mangel på udstyr i forbindelse med kontraktskifte. Det var oprindeligt planlagt at lease dette udstyr.

Årets resultat for rejsekortinvesteringen indgår – sammen med det tilsvarende resultat for 2013, 2014 og 2015 – i opgørelsen af investeringen, hvilket er vist i nedenstående tabel.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for alle bestillere**

Alle bestillere (beløb i mio. kr.)	Bestillerbidrag, Investeringen 2013-2016 i alt	Faktiske udgifter 2013-2016 i alt	Udestående 2013-2016 i alt (minus= tilgodehavende) 2013-2016 i alt	Heraf udestående vedr. Investeringen 2013-2015	Heraf udestående vedr. Investeringen 2016 *
25% aktier og ansvarligt lån i alt	-33.448.879	33.448.879	-	-	-
25% udstyr og ekstraudstyr i alt	-35.618.278	36.926.426	1.308.149	-124.382	1.432.530
25% sekretariat i alt	-5.523.771	3.931.954	-1.591.817	-1.207.812	-384.005
Afdrag i alt	-33.136.656	34.155.798	1.019.142	468.344	550.798
Buslager i alt	-2.950.350	2.175.936	-774.414	-1.439.806	665.392
Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt	-	-2.284.851	-2.284.851	-	-2.284.851
Drift og renter i alt	129	-254	-125	-125	-
<b>Investering i alt</b>	<b>-110.677.805</b>	<b>108.353.888</b>	<b>-2.323.917</b>	<b>-2.303.781</b>	<b>-20.135</b>
Resttilgodehavende, Horsens og Silkeborg	-1.212.743		-1.212.743	-1.212.743	
<b>Investering i alt, inkl. resttilgodehavende</b>	<b>-111.890.548</b>	<b>108.353.888</b>	<b>-3.536.660</b>	<b>-3.516.524</b>	<b>-20.135</b>

\*Bemærk, at udestående vedr. investeringen for 2016 indgår som resultat i regnskab 2016 sammen med resultat for Drift og Renter.

Som det fremgår, har der samlet været udgifter for 108,4 mio. kr. i 2013-2016, mens kommunerne og regionen samlet har indbetalt 111,9 mio. kr. Der er altså et samlet mindreforbrug på 3,5 mio. kr. til afregning efter regnskabsåret 2016.

Heraf stammer langt hovedparten af mindreforbruget fra 2013-2015, mens mindreforbruget på investeringen i 2016 er meget marginalt.

Hovedårsager til mindreforbruget for investeringen:

- Ikke budgetterede udgifter til køb af ekstraudstyr på 2,6 mio. kr. i 2015 henholdsvis 2016, mens der var lavere udgifter på 1,1 mio. kr. til køb af det oprindelige udstyr
- Rejsekort-projektsekretariatet i Midttrafik blev 1,6 mio. kr. billigere end indbetalingerne
- Afdrag på lån hos Kommunekredit blev 1 mio. kr. højere end indbetalingerne, hvilket skyldes, at der blev optaget nye lån i slutningen af 2015 og begyndelsen af 2016.
- Buslageret blev 0,8 mio. kr. billigere end indbetalingerne. Årsagen er primært, at Region Midtjylland indbetalte for meget i bestillerbidrag i 2015, mens de fleste øvrige bestillere har højere udgifter grundet købet af ekstra buslager i slutningen af 2016 som nævnt ovenfor

- Endelig var der mindreforbrug på 2,3 mio. kr. grundet den ekstraordinære tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S på 2,3 mio. kr. Tilbagebetalingen var først budgetteret at begynde i 2017, og betyder, at der er risiko for, at tilbagebetalingen i 2017 bliver lavere, end budgetteret

Enkelte har ikke et tilgodehavende efter investeringen, men derimod et udestående. Dette skyldes primært køb af ekstraudstyr i 2016, der endnu ikke er afregnet.

Det endelige resultat af investeringen for 2013-2016 er vedhæftet som bilag til de specifikke forklaringer under den enkelte kommune eller ved regionen.

Lånefinansieringen vil blive revurderet og korrigeret efter regnskab 2016, og denne korrektion vil blive indarbejdet i budget 2018, hvor afdrag og renter vil blive tilrettet.

## Renter

Nedenstående tabel angiver byrdefordelingen af renteindtægt fra likviditetsdepot og bankbeholdning:

**Tabel 14: Renter, Regnskab 2016**

Renter	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference
Favrskov	0	-15.019	-15.019
Hedensted	0	-8.855	-8.855
Herning	0	-69.484	-69.484
Holstebro	0	-43.977	-43.977
Horsens	0	-74.808	-74.808
Ikast-Brande	0	-17.723	-17.723
Lemvig	0	-6.873	-6.873
Norddjurs	0	-16.678	-16.678
Odder	0	-11.474	-11.474
Randers	0	-137.488	-137.488
Ringkøbing-Skjern	0	-33.840	-33.840
Samsø	0	-7.526	-7.526
Silkeborg	0	-95.834	-95.834
Skanderborg	0	-26.066	-26.066
Skive	0	-47.735	-47.735
Struer	0	-13.038	-13.038
Syddjurs	0	-19.658	-19.658
Viborg	0	-84.444	-84.444
Aarhus	0	-679.075	-679.075
Regionen	0	-873.819	-873.819
Midttrafik	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>-2.283.414</b>	<b>-2.283.414</b>

## Anvendt regnskabspraksis, endelig byrdefordeling 2016

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 parters 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 2016 blev godkendt af Bestyrelsen 11. september 2015 og revideret 5. februar 2016. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter. Byrdefordelingen for 2016 blev vedtaget af Repræsentantskabet den 30. november 2015.

De grundlæggende principper i byrdefordelingen for 2016 er:

- *Buskørsel* kan underinddeles i kørselsudgifter, busindtægter samt bus-IT og øvrige busudgifter
  - *Kørselsudgifter og busindtægter*, hvor nettoudgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen); bestilleren betaler udgiften til drift af ruten og får indtægterne fra ruten.
  - *Bus-IT og øvrige busudgifter*
    - Wi-Fi, Realtid, Datatrafik samt udgifter til omflytning af udstyr i forbindelse med blandt andet kontraktskifte er fordelt ud fra andel af busser med udstyr for budgetåret 2016.
    - Gebyrer ved billetsalg samt drift af Midttrafik app er fordelt på baggrund af passagerindtægter for budgetåret 2016.
    - Udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter samt til lane management og busprioriteringssystemer er fordelt på relevante bestillere ud fra ankomst-/afgangstal for pågældende rutebilstation for budgetåret 2016.
    - En række områder, hvor en eller flere bestillere har særlige (høje) udgifter, er fordelt direkte ud på de bestillere, udgifterne vedrører (blandt andet diverse afregninger for Aarhus Kommune, udgifter til X-bus-puljeprojekt og -drift, Dankortgebyrer ved bilsalg i flybusser samt drift af egne bus-IT-løsninger)
- *Togdrift*, Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- *Buserstatningskørsel*, Region Midtjylland betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
- *Handicapkørsel*, hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at 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.
- *'Kan-kørsel'*, hvor kommunerne samt regionen betaler bruttoudgiften for alle aktiviteter som beror på konkrete aftaler.

- *Billetkontrollen-kontrolafgifter* i Aarhus Kommune. Aarhus Kommune betaler driftsudgifterne og modtager alle indtægterne.
- *Rejsekort*, byrdefordelingen i forbindelse med rejsekort følger en anden og langt mere kompleks model, end byrdefordelingen ved de øvrige forretningsområder. Udgifterne kan grundlæggende opdeles i henholdsvis Investering og i løbende Drift.

### Investering

Investeringen dækker over udgifter til opstart af rejsekort i Midttrafik fra 2013-2016. Bestillerne har betalt bestillerbidrag i det enkelte regnskabsår på baggrund af budgettet eller ekstraopkrævninger, mens afregningen for Investeringen først sker efter regnskab 2016. Investeringen for 2013-2016 er nu opgjort, og afregnes med regnskabet for 2016.

Overordnet er udgifterne til Investeringen finansieret ved en kombination af optagelse af lån, og ved direkte bestillerbidrag. Generelt set har alle bestillere, undtagen Horsens og Silkeborg Kommune (der begge som udgangspunkt har betalt deres investeringsudgifter 100 % kontant), finansieret deres andel af udgifterne 25 % kontant, mens de resterende 75 % er finansieret ved optagelse af lån hos Kommunekredit. Lånet er optaget af Midttrafik og afvikles over 15 år af bestillerne.

Anlægsinvesteringen består af indskud til Rejsekort A/S i form af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, udgifter til indkøb af udstyr samt udgifter til det midlertidige projektsekretariat i Midttrafik. Uafhængigt af valg af finansieringsmodel, er udgiften for den enkelte bestiller fastlagt ud fra følgende principper:

- Indskud af aktiekapital og ansvarligt lån i Rejsekort A/S samt tilbagebetaling heraf er fordelt efter en fast nøgle, køreplantimer fra budget 2014 (uden rabat-ruter)
- Udgifter til internt projekt er fordelt efter en fast nøgle: vægtet andel af fuldt udstyr og CIM-udstyr i den oprindelige udstyrsplan 2013/14
- Udgifter til køb og installation af det oprindelige udstyr er fordelt efter en fast nøgle: antal busser, validatorer og bus light udstyr hos den enkelte bestiller i den oprindelige udstyrsplan 2013/14
- Udgifter til køb og installation af ekstraudstyr er fordelt efter konkret køb af ekstraudstyr
- Køb af nyt buslager (2016) er fordelt efter andel af busser med fuldt udstyr ultimo 2016
- Afdrag på optagne lån hos Kommunekredit er fordelt efter den enkelte bestillers andel af lånene (bemærk, at renter afregnes under løbende drift)

### Drift

De løbende driftsudgifter er i modsætning til investeringsudgifterne afregnet direkte med bestillerne i det enkelte regnskabsår.

Udgifter til rejsekort (Bus og Tog) Kundecenter er fordelt efter en fast nøgle, køreplantimer fra budget 2014 (uden rabatruiter).

Følgende udgifter er fordelt efter andelen af samlede indtægter:

- Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S
- Fejlafregnede rejser
- Datalinje
- Betalingsgebyrer

- Drift af testudstyr
- Distributionsafgifter/-honorar
- Køb/salg af kort
- Flytning af WLAN (internetanlæg på holdepladser til overførsel af rejsekort-data fra busudstyr)

Indtægtsfordelingsnøglen blev fastlagt i forbindelse med budgetvedtagelsen for 2016.

Følgende udgifter er fordelt efter antal busser med udstyr:

- Excluded errors (fejl ikke omfattet af supportaftale) (vægtet nøgle: andel af fuldt udstyr og CIM budget 2016)
  - Supportaftale for udstyr (fast busnøgle fra oprindelig udstyrsplan 2013/14)
  - Kommissionering (kvalitetssikring af udstyr i busser) (fast busnøgle fra oprindelig udstyrsplan 2013/14)
  - Vedligeholdelse af udstyr (vægtet nøgle: andel af fuldt udstyr og CIM budget 2016)
  - Leasing af (fuldt) udstyr (andel af fuldt udstyr budget 2017)
  - Omflytning af udstyr, blandt andet ved kontraktskifte (vægtet nøgle: andel af fuldt udstyr og CIM budget 2016)
- *Letbanesekretariatet*, hvor bruttoudgiften finansieres af tilsluttede kommuner og regionen. Selve udgiftsfordelingen er besluttet af de respektive partnere.
  - *Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane*, hvor regionens ikkeforbrugte midler fra buserstatningskørsel anvendes til nedbringelse af forberedelsesomkostninger på Aarhus Letbane.
  - *Trafikselskabet*, af Trafikselskabets samlede budget fordeles ca. 77 % efter køreplantimer. De resterende ca. 23 % fordeles efter den konkrete benyttelse af ydelsen, en rutenøgle (antal afgang) for udgifter til rutebilstationer, eller anvendelsen af handicapkørsel.

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

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage omplaceringer i budgetter, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, som Midttrafik skal holde sig indenfor. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, besluttede Bestyrelsen på møde den 13. maj 2011, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførselsretten er Letbanesekretariatet, rejsekort, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

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



## Specifikke oversigter og bemærkninger samt oversigtstabeller

I det efterfølgende er der oversigter for de enkelte kommuner, regioner og andre trafik-selskaber, hvoraf uddybninger og mere specifikke kommentarer vil fremgå.

### Favrskov Kommune

Favrskov Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	15.756.061	14.325.000	14.377.572	-1.378.489
Bus-IT og øvrige udgifter	15.939	16.000	13.139	-2.800
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>15.772.000</b>	<b>14.341.000</b>	<b>14.390.711</b>	<b>-1.381.289</b>
Indtægter	-1.225.000	-1.238.000	-1.190.036	34.964
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>14.547.000</b>	<b>13.103.000</b>	<b>13.200.675</b>	<b>-1.346.325</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	1.420.000	1.544.000	1.541.314	121.314
Indtægter	-301.000	-324.000	-328.491	-27.491
<b>Netto</b>	<b>1.119.000</b>	<b>1.220.000</b>	<b>1.212.823</b>	<b>93.823</b>
<b>Flexiture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	721.000	898.000	909.635	188.635
Indtægter	-339.000	-416.000	-422.630	-83.630
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>382.000</b>	<b>482.000</b>	<b>487.005</b>	<b>105.005</b>
Administrationsomkostninger	177.200	211.700	214.288	37.088
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>559.200</b>	<b>693.700</b>	<b>701.293</b>	<b>142.093</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	5.166.000	4.740.000	4.981.534	-184.466
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>5.166.000</b>	<b>4.740.000</b>	<b>4.981.534</b>	<b>-184.466</b>
Administrationsomkostninger	226.900	202.100	209.074	-17.826
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>5.392.900</b>	<b>4.942.100</b>	<b>5.190.608</b>	<b>-202.292</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
Trafikselskabet - nettoudgifter	1.054.000	1.054.000	1.054.000	0
<b>Letbanen</b>				
Letbanesekretariatet	39.000	39.000	39.000	0
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-8.000	-7.751	-7.751
25 % udstyr og ekstraudstyr	4.000	4.000	1.783	-2.217
25 % sekretariat	1.800	1.000	737	-1.063
Renter	7.000	7.000	7.535	535
Afdrag	38.000	39.000	39.104	1.104
Drift	93.600	86.000	89.754	-3.846
Buslager	500	2.000	1.625	1.125
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>144.900</b>	<b>131.000</b>	<b>132.788</b>	<b>-12.112</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-15.019	-15.019
<b>Favrskov Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>22.856.000</b>	<b>21.182.800</b>	<b>21.516.168</b>	<b>-1.339.832</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	22.856.000	21.516.168	-1.339.832
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	1.106		-1.106
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	294.636	268.679	-25.958
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>23.151.742</b>	<b>21.784.846</b>	<b>-1.366.896</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelse i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Favrskov Kommune forestår en endelig afregning på ca. 1,4 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Favrskov Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 1,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes hovedsageligt effekten af det 46. og 47. udbud, der udgør ca. -1,5 mio. kr. Herudover er der øgede udgifter til dublering på ca. 0,1 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er udgifterne hævet med 0,1 mio. kr., som følge af flere dubleringsudgifter på rute 314 end tidligere beregnet.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

#### Indtægter

Der er en marginal mindreindtægt i forhold til det budgetterede.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

#### Teletaxa

Der har været et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Årsagen skal findes i færre kørte ture end forventet.

### **Kommunal kørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,3 mio. kr. lavere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre Specialkørsler end budgetteret.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 35 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Favrskov Kommune

<b>Bestiller: Favrskov Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-40.571	40.571	-
Ansvarligt lån	-52.265	52.265	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-92.836</b>	<b>92.836</b>	<b>-</b>
Udstyr	-73.950	80.122	6.172
Udstyr - ekstra	-32.220	0	-32.220
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-106.170</b>	<b>80.122</b>	<b>-26.048</b>
Sekretariat	-16.437	11.139	-5.298
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-16.437</b>	<b>11.139</b>	<b>-5.298</b>
Afdrag - lån til udstyr	-56.913	61.580	4.667
Afdrag - lån til aktier og lån	-56.680	54.833	-1.847
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-113.593</b>	<b>116.413</b>	<b>2.820</b>
Buslager	-10.600	11.416	816
<b>Buslager i alt</b>	<b>-10.600</b>	<b>11.416</b>	<b>816</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-7.751	-7.751
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-7.751</b>	<b>-7.751</b>
Drift og renter	-	1	1
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-339.636</b>	<b>304.177</b>	<b>-35.460</b>

### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 4 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 35 t.kr.)

Samlet set skal Favrskov Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 39 t.kr.

#### Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Favrskov Kommune (opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)

<b>Bestiller: Favrskov Kommune</b>	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>			
Regnskab 2016 Drift og Renter	-100.600	97.290	-3.310
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-400	-	-400
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-101.000</b>	<b>97.290</b>	<b>-3.710</b>
Regnskab 2016 Investering	-44.300	35.498	-8.802
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-700	-	-700
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-45.000</b>	<b>35.498</b>	<b>-9.502</b>
Investering 2013-2015	-294.636	268.679	-25.958
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-294.636</b>	<b>268.679</b>	<b>-25.958</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-339.636</b>	<b>304.177</b>	<b>-35.460</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-440.636</b>	<b>401.466</b>	<b>-39.170</b>

## Hedensted Kommune

Hedensted Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	5.734.886	5.866.000	5.881.300	146.414
Bus-IT og øvrige udgifter	29.114	62.000	54.017	24.903
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>5.764.000</b>	<b>5.928.000</b>	<b>5.935.317</b>	<b>171.317</b>
Indtægter	-1.544.000	-1.987.000	-1.902.720	-358.720
Tilskud RM	-969.000	-969.000	-969.000	0
<b>Netto</b>	<b>3.251.000</b>	<b>2.972.000</b>	<b>3.063.597</b>	<b>-187.403</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	1.132.000	1.091.000	1.071.315	-60.685
Indtægter	-222.000	-218.000	-208.279	13.721
<b>Netto</b>	<b>910.000</b>	<b>873.000</b>	<b>863.036</b>	<b>-46.964</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	659.000	1.417.000	1.508.371	849.371
Indtægter	-212.000	-518.000	-535.416	-323.416
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>447.000</b>	<b>899.000</b>	<b>972.955</b>	<b>525.955</b>
Administrationsomkostninger	181.000	270.100	303.423	122.423
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>628.000</b>	<b>1.169.100</b>	<b>1.276.379</b>	<b>648.379</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	5.000	10.214	10.214
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>10.214</b>	<b>10.214</b>
Administrationsomkostninger	0	600	2.831	2.831
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>5.600</b>	<b>13.045</b>	<b>13.045</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>608.000</b>	<b>608.000</b>	<b>608.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-7.000	-6.894	-6.894
25 % udstyr og ekstraudstyr	6.000	7.000	2.692	-3.308
25 % sekretariat	3.000	1.000	1.228	-1.772
Renter	9.000	9.000	9.221	221
Afdrag	46.000	48.000	47.806	1.806
Drift	135.300	126.000	134.272	-1.028
Buslager	800	2.000	2.437	1.637
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>200.100</b>	<b>186.000</b>	<b>190.761</b>	<b>-9.339</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-8.855</b>	<b>-8.855</b>
<b>Hedensted Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>5.597.100</b>	<b>5.813.700</b>	<b>6.005.962</b>	<b>408.862</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	5.597.100	6.005.962	408.862
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	13.308		-13.308
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	427.939	336.669	-91.270
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>6.038.347</b>	<b>6.342.631</b>	<b>304.284</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acountbetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Hedensted Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,3 mio. kr. i opkrævning. Opkrævningen skyldes primært et merforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Hedensted Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. I forhold til budgettet er der øgede udgifter på 0,2 mio. kr. til dublering på rute 696 samt reducerede udgifter på 0,1 mio. kr. på rute 528 som følge af omlægning til teletaxa fra K16. Udgifter til natbusser til Vejle (N854 og N856) samt Pendlerbussen forventes at være ca. 0,2 mio. kr. højere end budgettet. Herudover er der en generel besparelse på øvrige ruter på ca. 0,2 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 viser en mindre besparelse i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der kun foretaget en mindre opjustering som følge af flere udgifter til dublering på rute 696 end tidligere beregnet.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

#### Indtægter

Der er merindtægter på ca. 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet. Merindtægterne vedrører salg af skolekort. Hedensted Kommune har overtaget kørsel på en række lokalruter, men omsætningen på salg af skolekort er ikke faldet i det omfang, det var forudsat ved budgetlægningen.

### **Handicapkørsel**

Budgettet er overholdt.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde samt længere ture som følge af en nyoprettet venneaftale med Horsens Kommune.

#### Teletaxa

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Kommunal kørsel**

Der er påbegyndt Skolekørsel i Hedensted Kommune primo 2016, hvilket ikke var budgetlagt.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 101 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Hedensted Kommune**

<b>Bestiller: Hedensted Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-36.088	36.088	-
Ansvarligt lån	-46.489	46.489	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-82.577</b>	<b>82.577</b>	<b>-</b>
Udstyr	-120.786	128.862	8.076
Udstyr - ekstra	-97.260	-0	-97.260
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-218.046</b>	<b>128.861</b>	<b>-89.184</b>
Sekretariat	-26.929	18.564	-8.364
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-26.929</b>	<b>18.564</b>	<b>-8.364</b>
Afdrag - lån til udstyr	-83.403	75.212	-8.191
Afdrag - lån til aktier og lån	-56.185	66.858	10.673
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-139.588</b>	<b>142.070</b>	<b>2.482</b>
Buslager	-17.400	18.757	1.357
<b>Buslager i alt</b>	<b>-17.400</b>	<b>18.757</b>	<b>1.357</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-6.894	-6.894
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-6.894</b>	<b>-6.894</b>
Drift og renter	-	2	2
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-484.539</b>	<b>383.938</b>	<b>-100.602</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 1 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 101 t.kr.)

Samlet set skal Hedensted Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 101 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Hedensted Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Hedensted Kommune</b>	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>			
Regnskab 2016 Drift og Renter	-144.300	143.492	-808
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	300	-	300
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-144.000</b>	<b>143.492</b>	<b>-508</b>
Regnskab 2016 Investering	-55.800	47.269	-8.531
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-800	-	-800
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-56.600</b>	<b>47.269</b>	<b>-9.331</b>
Investering 2013-2015	-427.939	336.669	-91.270
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-427.939</b>	<b>336.669</b>	<b>-91.270</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-484.539</b>	<b>383.938</b>	<b>-100.602</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-628.539</b>	<b>527.430</b>	<b>-101.110</b>

## Herning Kommune

Herning Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	47.036.691	46.196.000	45.887.938	-1.148.753
Bus-IT og øvrige udgifter	275.309	342.000	265.844	-9.465
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>47.312.000</b>	<b>46.538.000</b>	<b>46.153.782</b>	<b>-1.158.218</b>
Indtægter	-14.576.000	-13.921.000	-13.835.865	740.135
Tilskud RM	-5.000	-5.000	-5.000	0
<b>Netto</b>	<b>32.731.000</b>	<b>32.612.000</b>	<b>32.312.916</b>	<b>-418.084</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	2.006.000	2.181.000	2.293.065	287.065
Indtægter	-387.000	-443.000	-447.891	-60.891
<b>Netto</b>	<b>1.619.000</b>	<b>1.738.000</b>	<b>1.845.174</b>	<b>226.174</b>
<b>Flexure og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	6.500	10.000	6.659	159
Indtægter	-500	-1.000	-660	-160
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>6.000</b>	<b>9.000</b>	<b>5.999</b>	<b>-1</b>
Administrationsomkostninger	1.550	3.200	2.525	975
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>7.550</b>	<b>12.200</b>	<b>8.524</b>	<b>974</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>3.503.000</b>	<b>3.503.000</b>	<b>3.503.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-67.000	-66.666	-66.666
25 % udstyr og ekstraudstyr	46.200	46.000	20.267	-25.933
25 % sekretariat	16.000	6.000	6.465	-9.535
Renter	67.000	69.000	70.177	3.177
Afdrag	353.000	364.000	363.391	10.391
Drift	919.700	855.000	887.769	-31.931
Buslager	4.100	15.000	15.435	11.335
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>1.406.000</b>	<b>1.288.000</b>	<b>1.296.838</b>	<b>-109.162</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-69.484	-69.484
<b>Herning Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>39.266.550</b>	<b>39.153.200</b>	<b>38.896.968</b>	<b>-369.582</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	39.266.550	38.896.968	-369.582
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	3.596		-3.596
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	2.431.966	2.436.005	4.040
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>41.702.112</b>	<b>41.332.974</b>	<b>-369.138</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acountbetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Herning Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,4 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Herning Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 1,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes hovedsageligt besparelser på ca. 0,6 mio. kr. til cross border samt ca. 0,1 mio. kr. som følge af det 46. udbud. Bybusserne har samlet set en mindreudgift på ca. 0,2 mio. kr. som følge af færre udgifter til bl.a. bonusordninger. For rabatrufterne er der en mindreudgift på ca. 0,2 mio. kr., og for de øvrige lokalrufter er der et merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der en besparelse på 0,3 mio. kr. som følge af, at der ikke tildeles passagerbonus til Arriva for 2016.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er ikke nogen afvigelse sammenlignet med budgettet, hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal, hvor der var forventet højere udgifter til drift af Herning Kommunes særlige realtidsløsning på 0,1 mio. kr.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter i størrelsesorden 0,7 mio. kr. Mindreindtægten skyldes lavere passagerindtægter end budgetteret (0,4 mio. kr.) og lavere salg af skolekort end forventet (0,4 mio. kr.). Dette modsvares kun delvist af større indtægter for off-peak kompensation på 0,1 mio. kr.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der køres ikke Flextur i Herning Kommune.

#### Teletaxa

Budgetter er overholdt.

### **Kommunal kørsel**

Der køres ikke Kommunal kørsel i Herning Kommune.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr., hvilket svarer til forventningerne efter 3. kvartal.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.



*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 80 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Herning Kommune**

<b>Bestiller: Herning Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-348.963	348.963	-
Ansvarligt lån	-449.540	449.540	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-798.503</b>	<b>798.503</b>	<b>-</b>
Udstyr	-764.836	762.264	-2.572
Udstyr - ekstra	-3.600	0	-3.600
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-768.436</b>	<b>762.264</b>	<b>-6.172</b>
Sekretariat	-141.437	97.773	-43.664
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-141.437</b>	<b>97.773</b>	<b>-43.664</b>
Afdrag - lån til udstyr	-556.302	572.206	15.904
Afdrag - lån til aktier og lån	-499.888	509.423	9.535
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-1.056.190</b>	<b>1.081.629</b>	<b>25.439</b>
Buslager	-90.000	101.384	11.384
<b>Buslager i alt</b>	<b>-90.000</b>	<b>101.384</b>	<b>11.384</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-66.666	-66.666
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-66.666</b>	<b>-66.666</b>
Drift og renter	-	11	11
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>11</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-2.854.566</b>	<b>2.774.898</b>	<b>-79.668</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 29 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 80 t.kr.)

Samlet set skal Herning Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 109 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Herning Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Herning Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-986.700	957.946	-28.754
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-300	-	-300
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-987.000</b>	<b>957.946</b>	<b>-29.054</b>
Regnskab 2016 Investering	-419.300	338.892	-80.408
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-3.300	-	-3.300
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-422.600</b>	<b>338.892</b>	<b>-83.708</b>
Investering 2013-2015	-2.431.966	2.436.005	4.040
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-2.431.966</b>	<b>2.436.005</b>	<b>4.040</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-2.854.566</b>	<b>2.774.898</b>	<b>-79.668</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-3.841.566</b>	<b>3.732.844</b>	<b>-108.722</b>

## Holstebro Kommune

Holstebro Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	31.519.576	29.391.000	29.273.438	-2.246.138
Bus-IT og øvrige udgifter	36.424	48.000	50.553	14.129
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>31.556.000</b>	<b>29.439.000</b>	<b>29.323.991</b>	<b>-2.232.009</b>
Indtægter	-6.116.000	-5.785.000	-6.070.396	45.604
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>25.440.000</b>	<b>23.654.000</b>	<b>23.253.595</b>	<b>-2.186.405</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	1.301.000	1.412.000	1.411.511	110.511
Indtægter	-304.000	-337.000	-335.085	-31.085
<b>Netto</b>	<b>997.000</b>	<b>1.075.000</b>	<b>1.076.426</b>	<b>79.426</b>
<b>Flexiture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	116.000	278.000	326.999	210.999
Indtægter	-39.000	-87.000	-96.797	-57.797
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>77.000</b>	<b>191.000</b>	<b>230.202</b>	<b>153.202</b>
Administrationsomkostninger	23.800	35.600	51.280	27.480
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>100.800</b>	<b>226.600</b>	<b>281.482</b>	<b>180.682</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	980.000	995.000	985.188	5.188
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>980.000</b>	<b>995.000</b>	<b>985.188</b>	<b>5.188</b>
Administrationsomkostninger	140.600	134.900	135.945	-4.655
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.120.600</b>	<b>1.129.900</b>	<b>1.121.133</b>	<b>533</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
Trafikselskabet - nettoudgifter	2.385.000	2.385.000	2.385.000	0
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-41.000	-40.761	-40.761
25 % udstyr og ekstraudstyr	25.400	26.000	11.168	-14.232
25 % sekretariat	9.500	4.000	3.846	-5.654
Renter	40.000	41.000	41.354	1.354
Afdrag	208.000	215.000	214.277	6.277
Drift	438.800	398.000	418.505	-20.295
Buslager	2.400	9.000	8.936	6.536
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>724.100</b>	<b>652.000</b>	<b>657.326</b>	<b>-66.774</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-43.977	-43.977
<b>Holstebro Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>30.767.500</b>	<b>29.122.500</b>	<b>28.730.984</b>	<b>-2.036.516</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	30.767.500	28.730.984	-2.036.516
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	1.500		-1.500
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	1.621.418	1.566.412	-55.006
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>32.390.418</b>	<b>30.297.396</b>	<b>-2.093.022</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acountbetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Holstebro Kommune forestår en endelig afregning på ca. 2,1 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Holstebro Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 2,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Det skyldes hovedsageligt effekten af det 47. udbud, som medfører en besparelse på ca. 1,5 mio. kr. i 2016. Herudover udgør en justering af bybusserne en besparelse på ca. 0,5 mio. kr. og ophør af finansiering af rute 29 udgør ca. 0,1 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der et mindreforbrug på 0,1 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en justeret ferieplanskørsel mellem jul og nytår for bybusserne.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

#### Indtægter

Der er en marginal mindreindtægt i forhold til det budgetterede.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

#### Teletaxa

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Kommunal kørsel**

Budgettet er overholdt.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr., hvilket svarer til forventningerne efter 3. kvartal.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 104 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Holstebro Kommune**

<b>Bestiller: Holstebro Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-201.970	201.970	-
Ansvarligt lån	-263.277	263.277	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-465.247</b>	<b>465.247</b>	<b>-</b>
Udstyr	-430.727	437.515	6.788
Udstyr - ekstra	-212.237	146.197	-66.040
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-642.964</b>	<b>583.712</b>	<b>-59.252</b>
Sekretariat	-84.683	58.169	-26.514
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-84.683</b>	<b>58.169</b>	<b>-26.514</b>
Afdrag - lån til udstyr	-319.986	337.303	17.317
Afdrag - lån til aktier og lån	-301.939	300.133	-1.806
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-621.925</b>	<b>637.436</b>	<b>15.511</b>
Buslager	-53.200	60.070	6.870
<b>Buslager i alt</b>	<b>-53.200</b>	<b>60.070</b>	<b>6.870</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-40.761	-40.761
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-40.761</b>	<b>-40.761</b>
Drift og renter	-	6	6
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-1.868.018</b>	<b>1.763.879</b>	<b>-104.140</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 19 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 104 t.kr.)

Samlet set skal Holstebro Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 123 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Holstebro Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Holstebro Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-478.800	459.859	-18.941
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-200	-	-200
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-479.000</b>	<b>459.859</b>	<b>-19.141</b>
Regnskab 2016 Investering	-245.300	197.467	-47.833
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-1.300	-	-1.300
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-246.600</b>	<b>197.467</b>	<b>-49.133</b>
Investering 2013-2015	-1.621.418	1.566.412	-55.006
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-1.621.418</b>	<b>1.566.412</b>	<b>-55.006</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-1.868.018</b>	<b>1.763.879</b>	<b>-104.140</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-2.347.018</b>	<b>2.223.738</b>	<b>-123.281</b>

## Horsens Kommune

Horsens Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	46.128.153	45.772.000	45.579.213	-548.940
Bus-IT og øvrige udgifter	318.847	277.000	246.771	-72.076
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>46.447.000</b>	<b>46.049.000</b>	<b>45.825.984</b>	<b>-621.016</b>
Indtægter	-20.310.000	-19.895.000	-20.124.611	185.389
Tilskud RM	-331.000	-331.000	-331.000	0
<b>Netto</b>	<b>25.806.000</b>	<b>25.823.000</b>	<b>25.370.373</b>	<b>-435.627</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	2.441.000	2.441.000	2.414.631	-26.369
Indtægter	-536.000	-536.000	-563.013	-27.013
<b>Netto</b>	<b>1.905.000</b>	<b>1.905.000</b>	<b>1.851.618</b>	<b>-53.382</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	498.700	435.000	483.794	-14.906
Indtægter	-126.700	-253.000	-267.289	-140.589
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>372.000</b>	<b>182.000</b>	<b>216.505</b>	<b>-155.495</b>
Administrationsomkostninger	73.700	75.300	96.015	22.315
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>445.700</b>	<b>257.300</b>	<b>312.520</b>	<b>-133.180</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	2.833.000	2.410.000	2.301.864	-531.136
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.833.000</b>	<b>2.410.000</b>	<b>2.301.864</b>	<b>-531.136</b>
Administrationsomkostninger	372.600	342.000	332.065	-40.535
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>3.205.600</b>	<b>2.752.000</b>	<b>2.633.929</b>	<b>-571.671</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
<b>Trafikselskabet - nettoudgifter</b>	<b>3.907.000</b>	<b>3.907.000</b>	<b>3.907.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-72.000	-72.215	-72.215
25 % udstyr og ekstraudstyr	179.600	174.000	78.602	-100.998
25 % sekretariat	58.300	22.000	23.569	-34.731
Renter	0	1.000	352	352
Afdrag	0	5.000	4.946	4.946
Drift	1.256.900	1.191.000	1.234.368	-22.532
Buslager	3.700	75.000	74.739	71.039
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>1.498.500</b>	<b>1.396.000</b>	<b>1.344.361</b>	<b>-154.139</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-74.808</b>	<b>-74.808</b>
<b>Horsens Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>36.767.800</b>	<b>36.040.300</b>	<b>35.344.994</b>	<b>-1.422.806</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	36.767.800	35.344.994	-1.422.806
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	-391.546		391.546
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	8.439.874	7.156.012	-1.283.862
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>44.816.128</b>	<b>42.501.006</b>	<b>-2.315.122</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Horsens Kommune forestår en endelig afregning på ca. 2,3 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes både et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016 samt for meget indbetalt til investering i rejsekort mellem 2013 til 2015. I den endelig afregning indgår også, at Horsens Kommune har indbetalt ca. 0,4 mio. kr. mindre end forudsat i budgettet, hvilket skyldes stoppet Skolekørsel og medfølgende ophør af acontoindbetaling hertil. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug

først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Horsens Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Bybusser og lokalkørsel viser et samlet mindreforbrug på ca. 0,4 mio. kr. som følge af færre udgifter til dublinger. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal er der et mindreforbrug på 0,2 mio. kr., som dels skyldes færre udgifter til dublinger, samt at Arriva blev afregnet for reduceret kørsel i november på grund af arbejdsnedlæggelser.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. sammenlignet med budgettet, hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal, hvilket skyldes lavere udgifter til drift af Realtid og Wi-Fi end forventet.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter på 0,2 mio. kr., som skyldes færre passagerindtægter end forventet (0,6 mio. kr.). Dette modsvares delvist af flere skolekortindtægter (0,2 mio. kr.) og større off-peak kompensation (0,2 mio. kr.)

### **Handicapkørsel**

Budgettet er overholdt.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til 0,1 mio. kr. mere end forventningen. Årsagen skal findes i færre vognmandskostninger end forudsat ved oprettelsen af Flextur.

#### Teletaxa

Budgettet er overholdt.

### **Kommunal kørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture som følge af stoppet Skolekørsel.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et mindreforbrug på 0,2 mio. kr., hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal.

De lavere udgifter sammenlignet med 3. kvartalsprognose skyldes, at sidste rate for betaling af rejsekortudstyr blev billigere end forventet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige Rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 334 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

Derudover har Horsens Kommune et resttilgodehavende vedrørende tidligere indbetalte midler til rejsekort på 1,08 mio. kr. Når der tages højde herfor, har kommunen et tilgodehavende på samlet 1,42 mio. kr.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Horsens Kommune

<b>Bestiller: Horsens Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-1.512.031	1.512.031	-
Ansvarligt lån	-1.947.826	1.947.826	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-3.459.857</b>	<b>3.459.857</b>	<b>-</b>
Udstyr	-2.780.230	2.778.912	-1.318
Udstyr - ekstra	-749.886	584.786	-165.100
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-3.530.116</b>	<b>3.363.698</b>	<b>-166.418</b>
Sekretariat	-527.250	356.438	-170.812
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-527.250</b>	<b>356.438</b>	<b>-170.812</b>
Afdrag - lån til udstyr	-	4.946	4.946
Afdrag - lån til aktier og lån	-	-	-
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-</b>	<b>4.946</b>	<b>4.946</b>
Buslager	-82.400	153.072	70.672
<b>Buslager i alt</b>	<b>-82.400</b>	<b>153.072</b>	<b>70.672</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-72.215	-72.215
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-72.215</b>	<b>-72.215</b>
Drift og renter	143	-143	-
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>143</b>	<b>-143</b>	<b>-</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-7.599.481</b>	<b>7.265.654</b>	<b>-333.827</b>
Resttilgodehavende, Horsens Kommune	-1.086.393	-	-1.086.393
<b>Investering i alt, inkl. resttilgodehavende</b>	<b>-8.685.874</b>	<b>7.265.654</b>	<b>-1.420.220</b>

### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 22 t.kr.)
- Tilgodehavende vedrørende Investeringen 2013-2016 (mindreforbrug på 1,42 mio. kr.)

Samlet set skal Horsens Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 1,44 mio. kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Horsens Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Horsens Kommune</b> (beløb i kr.)	Budget/Indbetalt	Faktiske udgifter	Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-1.256.900	1.234.719	-22.181
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-100	-	-100
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-1.257.000</b>	<b>1.234.719</b>	<b>-22.281</b>
Regnskab 2016 Investering	-241.600	109.642	-131.958
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-4.400	-	-4.400
Resultat 2016 Investering i alt	-246.000	109.642	-136.358
Investering 2013-2015	-7.353.481	7.156.012	-197.469
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-7.353.481	7.156.012	-197.469
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-7.599.481</b>	<b>7.265.654</b>	<b>-333.827</b>
<b>Resttilgodehavende, Horsens Kommune</b>	<b>-1.086.393</b>	<b>-</b>	<b>-1.086.393</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-9.942.874</b>	<b>8.500.373</b>	<b>-1.442.500</b>



## Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	14.120.562	13.141.000	13.245.854	-874.708
Bus-IT og øvrige udgifter	20.438	33.000	29.793	9.355
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>14.141.000</b>	<b>13.174.000</b>	<b>13.275.646</b>	<b>-865.354</b>
Indtægter	0	0	0	0
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>14.141.000</b>	<b>13.174.000</b>	<b>13.275.646</b>	<b>-865.354</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	843.000	989.000	1.039.160	196.160
Indtægter	-186.000	-213.000	-224.115	-38.115
<b>Netto</b>	<b>657.000</b>	<b>776.000</b>	<b>815.045</b>	<b>158.045</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	109.000	115.000	148.873	39.873
Indtægter	-64.000	-92.000	-113.611	-49.611
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>45.000</b>	<b>23.000</b>	<b>35.262</b>	<b>-9.738</b>
Administrationsomkostninger	32.200	46.000	44.965	12.765
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>77.200</b>	<b>69.000</b>	<b>80.227</b>	<b>3.027</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	1.243.000	1.095.000	913.404	-329.596
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.243.000</b>	<b>1.095.000</b>	<b>913.404</b>	<b>-329.596</b>
Administrationsomkostninger	229.900	173.000	172.843	-57.057
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.472.900</b>	<b>1.268.000</b>	<b>1.086.247</b>	<b>-386.653</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>997.000</b>	<b>997.000</b>	<b>997.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-12.000	-11.814	-11.814
25 % udstyr og ekstraudstyr	0	0	3	3
25 % sekretariat	0	0	0	0
Renter	6.000	6.000	5.844	-156
Afdrag	30.000	30.000	30.459	459
Drift	15.800	5.000	5.434	-10.366
Buslager	0	0	0	0
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>51.800</b>	<b>29.000</b>	<b>29.926</b>	<b>-21.874</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-17.723</b>	<b>-17.723</b>
<b>Ikast-Brande Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>17.396.900</b>	<b>16.313.000</b>	<b>16.266.368</b>	<b>-1.130.532</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	17.396.900	16.266.368	-1.130.532
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	-386.867		386.867
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	203.199	208.804	5.605
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>17.213.232</b>	<b>16.475.172</b>	<b>-738.060</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Ikast-Brande Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,7 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. I den endelige afregning indgår også, at Ikast-Brande Kommune har indbetalt ca. 0,4 mio. kr. mindre end forudsat i budgettet, hvilket skyldes stop af Kommunal kørsel og medfølgende ophør af acontoindbetaling hertil. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018.

Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Ikast-Brande Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Effekten af det 47. udbud samt ophør af Brande Bybus giver en besparelse på ca. 0,8 mio. kr. i 2016. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal er der merudgifter på ca. 0,1 mio. kr. som følge af dubleringskørsel på rute 190.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Budgettet er overholdt.

#### Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune.

### **Kommunal kørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,2 mio. kr. højere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i, at aftalerne vedrørende Kommunal kørsel i Ikast-Brande Kommune stoppede i oktober 2016.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 5 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Ikast-Brande Kommune

<b>Bestiller: Ikast-Brande Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-61.840	61.840	-
Ansvarligt lån	-79.664	79.664	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-141.504</b>	<b>141.504</b>	<b>-</b>
Udstyr	-2.277	6.386	4.109
Udstyr - ekstra	400	-	400
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-1.877</b>	<b>6.386</b>	<b>4.509</b>
Sekretariat	-	-	-
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Afdrag - lån til udstyr	-16.226	48.169	31.943
Afdrag - lån til aktier og lån	-73.192	43.207	-29.985
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-89.418</b>	<b>91.376</b>	<b>1.958</b>
Buslager	-	-	-
<b>Buslager i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-11.814	-11.814
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-11.814</b>	<b>-11.814</b>
Drift og renter	-	-	-
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-232.799</b>	<b>227.452</b>	<b>-5.347</b>

### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 11 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 5 t.kr.)

Samlet set skal Ikast-Brande Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 16 t.kr.

#### Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Ikast-Brande Kommune (opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)

<b>Bestiller: Ikast-Brande Kommune</b>	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>			
Regnskab 2016 Drift og Renter	-21.800	11.278	-10.522
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-200	-	-200
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-22.000</b>	<b>11.278</b>	<b>-10.722</b>
Regnskab 2016 Investering	-30.000	18.648	-11.352
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	400	-	400
Resultat 2016 Investering i alt	-29.600	18.648	-10.952
Investering 2013-2015	-203.199	208.804	5.605
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-203.199	208.804	5.605
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-232.799</b>	<b>227.452</b>	<b>-5.347</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-254.799</b>	<b>238.730</b>	<b>-16.069</b>

## Lemvig Kommune

Lemvig Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	6.483.375	6.966.000	6.950.807	467.432
Bus-IT og øvrige udgifter	8.625	0	0	-8.625
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>6.492.000</b>	<b>6.966.000</b>	<b>6.950.807</b>	<b>458.807</b>
Indtægter	0	0	0	0
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>6.492.000</b>	<b>6.966.000</b>	<b>6.950.807</b>	<b>458.807</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	719.000	587.000	624.231	-94.769
Indtægter	-138.000	-116.000	-117.096	20.904
<b>Netto</b>	<b>581.000</b>	<b>471.000</b>	<b>507.135</b>	<b>-73.865</b>
<b>Flexiture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	233.000	485.000	533.040	300.040
Indtægter	-93.000	-174.000	-188.128	-95.128
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>140.000</b>	<b>311.000</b>	<b>344.912</b>	<b>204.912</b>
Administrationsomkostninger	52.900	92.000	90.781	37.881
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>192.900</b>	<b>403.000</b>	<b>435.693</b>	<b>242.793</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	152.000	152.000	163.340	11.340
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>152.000</b>	<b>152.000</b>	<b>163.340</b>	<b>11.340</b>
Administrationsomkostninger	9.500	9.500	10.260	760
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>161.500</b>	<b>161.500</b>	<b>173.600</b>	<b>12.100</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
<b>Trafikselskabet - nettoudgifter</b>	<b>465.000</b>	<b>465.000</b>	<b>465.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-6.000	-5.904	-5.904
25 % udstyr og ekstraudstyr	0	0	3	3
25 % sekretariat	0	0	0	0
Renter	3.000	3.000	2.968	-32
Afdrag	15.000	15.000	15.480	480
Drift	7.900	3.000	2.716	-5.184
Buslager	0	0	0	0
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>25.900</b>	<b>15.000</b>	<b>15.263</b>	<b>-10.637</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-6.873</b>	<b>-6.873</b>
<b>Lemvig Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>7.918.300</b>	<b>8.481.500</b>	<b>8.540.623</b>	<b>622.323</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	7.918.300	8.540.623	622.323
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	-100		100
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	103.233	108.059	4.826
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>8.021.433</b>	<b>8.648.682</b>	<b>627.249</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acountbetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Lemvig Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,6 mio. kr. i opkrævning. Opkrævningen skyldes primært et merforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Lemvig Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som skyldes effekten af det 48. udbud. Indeksudviklingen i 2016 medfører et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget.

Der er et lille mindreforbrug i forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal, som skyldes bod grundet entreprenørs manglende oplysning om tilstrækkelig levering af kontraktforudsatte chaufførfaciliteter. Bodden vedrører en periode i august 2016.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

### **Handicapkørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

#### Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Lemvig Kommune.

### **Kommunal kørsel**

Budgettet er overholdt.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunen har ikke noget udestående for investeringen 2013-2016, hvilket betyder, at kommunen har indbetalt beløb svarende til de faktisk afholdte udgifter i perioden.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Lemvig Kommune

<b>Bestiller: Lemvig Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-30.904	30.904	-
Ansvarligt lån	-39.812	39.812	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-70.716</b>	<b>70.716</b>	<b>-</b>
Udstyr	-2.277	6.386	4.109
Udstyr - ekstra	200	-	200
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-2.077</b>	<b>6.386</b>	<b>4.309</b>
Sekretariat	-	-	-
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Afdrag - lån til udstyr	-8.659	24.481	15.822
Afdrag - lån til aktier og lån	-36.581	21.959	-14.622
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-45.240</b>	<b>46.441</b>	<b>1.201</b>
Buslager	-	-	-
<b>Buslager i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-5.904	-5.904
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-5.904</b>	<b>-5.904</b>
Drift og renter	-	-	-
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-118.033</b>	<b>117.639</b>	<b>-394</b>

### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 5 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (intet udestående)

Samlet set skal Lemvig Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 6 t.kr.

#### Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Lemvig Kommune (opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)

<b>Bestiller: Lemvig Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-10.900	5.683	-5.217
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-100	-	-100
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-11.000</b>	<b>5.683</b>	<b>-5.317</b>
Regnskab 2016 Investering	-15.000	9.580	-5.420
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	200	-	200
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-14.800</b>	<b>9.580</b>	<b>-5.220</b>
Investering 2013-2015	-103.233	108.059	4.826
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-103.233</b>	<b>108.059</b>	<b>4.826</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-118.033</b>	<b>117.639</b>	<b>-394</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-129.033</b>	<b>123.322</b>	<b>-5.711</b>

## Norrdjurs Kommune

Norrdjurs Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	15.754.925	15.458.000	15.480.294	-274.631
Bus-IT og øvrige udgifter	19.075	122.000	22.822	3.747
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>15.774.000</b>	<b>15.580.000</b>	<b>15.503.116</b>	<b>-270.884</b>
Indtægter	-1.306.000	-1.282.000	-1.276.062	29.938
Tilskud RM	-496.000	-496.000	-496.000	0
<b>Netto</b>	<b>13.972.000</b>	<b>13.802.000</b>	<b>13.731.054</b>	<b>-240.946</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	774.000	877.000	848.419	74.419
Indtægter	-169.000	-193.000	-182.776	-13.776
<b>Netto</b>	<b>605.000</b>	<b>684.000</b>	<b>665.643</b>	<b>60.643</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	1.966.000	2.050.000	2.088.996	122.996
Indtægter	-748.000	-809.000	-819.477	-71.477
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.218.000</b>	<b>1.241.000</b>	<b>1.269.519</b>	<b>51.519</b>
Administrationsomkostninger	391.000	414.000	416.760	25.760
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.609.000</b>	<b>1.655.000</b>	<b>1.686.279</b>	<b>77.279</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	1.115.000	1.135.000	1.320.390	205.390
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.115.000</b>	<b>1.135.000</b>	<b>1.320.390</b>	<b>205.390</b>
Administrationsomkostninger	119.700	117.800	133.874	14.174
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.234.700</b>	<b>1.252.800</b>	<b>1.454.264</b>	<b>219.564</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
<b>Trafikselskabet - nettoudgifter</b>	<b>885.000</b>	<b>885.000</b>	<b>885.000</b>	<b>0</b>
<b>Letbanen</b>				
<b>Letbanesekretariatet</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-6.000	-6.226	-6.226
25 % udstyr og ekstraudstyr	2.000	2.000	885	-1.115
25 % sekretariat	800	0	327	-473
Renter	5.000	5.000	4.849	-151
Afdrag	24.000	25.000	25.169	1.169
Drift	93.100	86.000	92.717	-383
Buslager	200	2.000	2.437	2.237
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>125.100</b>	<b>114.000</b>	<b>120.158</b>	<b>-4.942</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-16.678</b>	<b>-16.678</b>
<b>Norrdjurs Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>18.469.800</b>	<b>18.431.800</b>	<b>18.564.721</b>	<b>94.921</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	18.469.800	18.564.721	94.921
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	508		-508
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	457.910	464.520	6.610
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>18.928.218</b>	<b>19.029.242</b>	<b>101.023</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Norrdjurs Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,1 mio. kr. i opkrævning. Opkrævningen skyldes primært et merforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt af-

regnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Norddjurs Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes færre køreplantimer på rute 352 samt besparelser på rabatru-terne. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Der er et begrænset merforbrug i forhold til forventet regnskab efter 3. kvartal, som hovedsageligt skyldes mere dublering på rute 352 end forventet.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er ikke nogen afvigelse sammenlignet med budgettet, hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal, hvor der var forventet ikke-budgetterede udgifter til Kollektiv Trafikplan Djursland på 0,1 mio. kr.

Udgifterne blev ikke afholdt i 2016, men forventes i stedet at komme i 2017.

#### Indtægter

Der er en marginal mindreindtægt i forhold til det budgetterede.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et beskedent merforbrug i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

#### Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Norddjurs Kommune.

### **Kommunal kørsel**

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,2 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i mere *Brækket ben* kørsel.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.



*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens udestående for investeringen 2013-2016 er 2 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mindre, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Norddjurs Kommune**

<b>Bestiller: Norddjurs Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-32.590	32.590	-
Ansvarligt lån	-41.983	41.983	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-74.573</b>	<b>74.573</b>	<b>-</b>
Udstyr	-34.447	40.476	6.029
Udstyr - ekstra	-292.993	292.393	-600
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-327.440</b>	<b>332.869</b>	<b>5.429</b>
Sekretariat	-7.194	4.951	-2.244
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-7.194</b>	<b>4.951</b>	<b>-2.244</b>
Afdrag - lån til udstyr	-29.458	39.411	9.953
Afdrag - lån til aktier og lån	-42.445	34.746	-7.699
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-71.903</b>	<b>74.157</b>	<b>2.254</b>
Buslager	-4.400	6.789	2.389
<b>Buslager i alt</b>	<b>-4.400</b>	<b>6.789</b>	<b>2.389</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-6.226	-6.226
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-6.226</b>	<b>-6.226</b>
Drift og renter	-	1	1
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-485.510</b>	<b>487.113</b>	<b>1.603</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (ingen afvigelse)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (merforbrug på 2 t.kr.)

Samlet set skal Norddjurs Kommune efter regnskabsåret 2016 indbetale ekstra 1 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Norddjurs Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Norddjurs Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-98.100	97.566	-534
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	100	-	100
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-98.000</b>	<b>97.566</b>	<b>-434</b>
Regnskab 2016 Investering	-27.000	22.592	-4.408
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-600	-	-600
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-27.600</b>	<b>22.592</b>	<b>-5.008</b>
Investering 2013-2015	-457.910	464.520	6.610
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-457.910</b>	<b>464.520</b>	<b>6.610</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-485.510</b>	<b>487.113</b>	<b>1.603</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-583.510</b>	<b>584.679</b>	<b>1.168</b>

## Odder Kommune

Odder Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	6.288.937	6.216.000	6.259.048	-29.889
Bus-IT og øvrige udgifter	29.063	5.000	4.134	-24.929
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>6.318.000</b>	<b>6.221.000</b>	<b>6.263.182</b>	<b>-54.818</b>
Indtægter	-1.369.000	-1.250.000	-1.473.708	-104.708
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>4.949.000</b>	<b>4.971.000</b>	<b>4.789.474</b>	<b>-159.526</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	875.000	1.038.000	1.053.542	178.542
Indtægter	-190.000	-205.000	-201.830	-11.830
<b>Netto</b>	<b>685.000</b>	<b>833.000</b>	<b>851.712</b>	<b>166.712</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	148.000	193.600	194.151	46.151
Indtægter	-9.000	-31.500	-40.815	-31.815
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>139.000</b>	<b>162.100</b>	<b>153.336</b>	<b>14.336</b>
Administrationsomkostninger	27.900	38.800	44.569	16.669
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>166.900</b>	<b>200.900</b>	<b>197.905</b>	<b>31.005</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
Trafikselskabet - nettoudgifter	772.000	772.000	772.000	0
<b>Letbanen</b>				
Letbanesekretariatet	39.000	39.000	39.000	0
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-2.000	-1.870	-1.870
25 % udstyr og ekstraudstyr	2.000	2.000	885	-1.115
25 % sekretariat	800	0	327	-473
Renter	3.000	3.000	2.602	-398
Afdrag	13.000	13.000	13.454	454
Drift	81.500	81.000	78.204	-3.296
Buslager	200	0	0	-200
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>100.500</b>	<b>97.000</b>	<b>93.603</b>	<b>-6.897</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-11.474	-11.474
<b>Odder Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>6.712.400</b>	<b>6.912.900</b>	<b>6.732.220</b>	<b>19.820</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	6.712.400	6.732.220	19.820
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	16.601		-16.601
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	302.512	287.143	-15.369
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>7.031.513</b>	<b>7.019.362</b>	<b>-12.151</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Odder Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,01 mio. kr. i tilbagebetaling. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Odder Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Samlet er der et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes justering af lokalkørslen. Indeksudviklingen i 2016 medfører et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget.

I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal er der et lille merforbrug som følge af ny dubleringsaftale fra november 2016 på rute 1006.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

#### Indtægter

Der er merindtægter i forhold til budgettet på 0,1 mio. kr., som primært skyldes større omsætning af skolekort end forventet.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexiture

Flexitur i Odder Kommune blev påbegyndt i august 2016. Aftalen var ikke indarbejdet i budgettet for 2016.

#### Teletaxa

Budgettet er overholdt.

### **Kommunal kørsel**

Der køres ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 19 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Odder Kommune

<b>Bestiller: Odder Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-9.789	9.789	-
Ansvarligt lån	-12.610	12.610	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-22.399</b>	<b>22.399</b>	<b>-</b>
Udstyr	-34.247	36.737	2.490
Udstyr - ekstra	-211.200	193.007	-18.193
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-245.447</b>	<b>229.744</b>	<b>-15.703</b>
Sekretariat	-7.194	4.952	-2.243
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-7.194</b>	<b>4.952</b>	<b>-2.243</b>
Afdrag - lån til udstyr	-23.784	21.278	-2.506
Afdrag - lån til aktier og lån	-15.488	19.086	3.598
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-39.272</b>	<b>40.363</b>	<b>1.091</b>
Buslager	-4.400	4.352	-48
<b>Buslager i alt</b>	<b>-4.400</b>	<b>4.352</b>	<b>-48</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-1.870	-1.870
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-1.870</b>	<b>-1.870</b>
Drift og renter	-	1	1
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-318.712</b>	<b>299.940</b>	<b>-18.773</b>

### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 4 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 19 t.kr.)

Samlet set skal Odder Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 23 t.kr.

#### Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Odder Kommune (opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)

<b>Bestiller: Odder Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-84.500	80.806	-3.694
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-500	-	-500
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-85.000</b>	<b>80.806</b>	<b>-4.194</b>
Regnskab 2016 Investering	-16.000	12.797	-3.203
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-200	-	-200
Resultat 2016 Investering i alt	-16.200	12.797	-3.403
Investering 2013-2015	-302.512	287.143	-15.369
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-302.512	287.143	-15.369
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-318.712</b>	<b>299.940</b>	<b>-18.773</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-403.712</b>	<b>380.746</b>	<b>-22.967</b>

## Randers Kommune

Randers Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	89.314.227	89.292.000	89.188.064	-126.163
Bus-IT og øvrige udgifter	364.773	428.000	354.870	-9.903
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>89.679.000</b>	<b>89.720.000</b>	<b>89.542.934</b>	<b>-136.066</b>
Indtægter	-31.284.000	-30.527.000	-30.826.014	457.986
Tilskud RM	-724.000	-724.000	-724.000	0
<b>Netto</b>	<b>57.671.000</b>	<b>58.469.000</b>	<b>57.992.920</b>	<b>321.920</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	2.641.000	2.942.000	3.203.223	562.223
Indtægter	-498.000	-537.000	-590.087	-92.087
<b>Netto</b>	<b>2.143.000</b>	<b>2.405.000</b>	<b>2.613.136</b>	<b>470.136</b>
<b>Flexiture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	785.000	420.000	437.508	-347.492
Indtægter	-587.000	-225.000	-230.810	356.190
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>198.000</b>	<b>195.000</b>	<b>206.698</b>	<b>8.698</b>
Administrationsomkostninger	135.700	69.000	78.108	-57.592
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>333.700</b>	<b>264.000</b>	<b>284.806</b>	<b>-48.894</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	1.558.000	1.703.000	1.625.944	67.944
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.558.000</b>	<b>1.703.000</b>	<b>1.625.944</b>	<b>67.944</b>
Administrationsomkostninger	190.000	220.400	221.331	31.331
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.748.000</b>	<b>1.923.400</b>	<b>1.847.275</b>	<b>99.275</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
<b>Trafikselskabet - nettoudgifter</b>	<b>6.970.000</b>	<b>6.970.000</b>	<b>6.970.000</b>	<b>0</b>
<b>Letbanen</b>				
<b>Letbanesekretariatet</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-129.000	-128.952	-128.952
25 % udstyr og ekstraudstyr	84.600	206.000	133.048	48.448
25 % sekretariat	32.200	12.000	13.012	-19.188
Renter	128.000	131.000	133.574	5.574
Afdrag	670.000	692.000	691.602	21.602
Drift	1.955.300	1.879.000	1.899.490	-55.810
Buslager	8.200	40.000	39.807	31.607
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>2.878.300</b>	<b>2.831.000</b>	<b>2.781.582</b>	<b>-96.718</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-137.488</b>	<b>-137.488</b>
<b>Randers Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>71.783.000</b>	<b>72.901.400</b>	<b>72.391.231</b>	<b>608.231</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	71.783.000	72.391.231	608.231
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	7.104		-7.104
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	5.070.223	5.081.581	11.359
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>76.860.327</b>	<b>77.472.813</b>	<b>612.486</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Randers Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,6 mio. kr. i opkrævning. Opkrævningen skyldes primært et merforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt af-

regnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Randers Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget for 2016. Lokalkørsel er øget med 0,2 mio. kr. som følge af udvidet kørsel på rute 231, 237 og 238 samt effekten af det 47. udbud. Der er et mindreforbrug til rabatruterne på ca. 0,1 mio. kr. Bybusserne udviser et merforbrug på ca. 0,2 kr. som følge af dublering på rute 14 grundet vejarbejde, mens der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. vedrørende bonusser til entreprenørerne. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventningen efter 3. kvartal er der et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. Dette kan opdeles i 0,2 mio. kr. i merforbrug til brændstofbonus og 0,3 mio. kr. i mindreforbrug på passagerbonus. Undersøgelsen af passagerbonus er endnu ikke gennemført for 2016, hvorfor udgiften først ventes i starten af 2017. Udgiften hertil forventes at blive omkring 130.000 kr.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er ikke nogen afvigelse sammenlignet med budgettet, hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal, hvor der var forventet højere udgifter til drift af Realtid og Wi-Fi på 0,1 mio. kr.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter i størrelsesorden 0,5 mio. kr., som primært kan henføres til færre passagerindtægter end forventet (1 mio. kr.). Dette modsvares dog til dels af flere skolekortindtægter (0,2 mio. kr.) samt en større off-peak kompensation end forventet (0,3 mio. kr.)

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,2 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i, at Randers Kommune fremadrettet kun betaler for "støttet" Flextur, mens "ikke-støttet" Flextur ikke længere registreres under Randers Kommunes forbrug.

#### Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Randers Kommune.

### **Kommunal kørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mindre end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i mere *Brækket ben* kørsel end budgettet.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

## Rejsekort

### Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)

Der er et mindreforbrug sammenlignet med budgettet på 0,1 mio. kr., hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal.

De lavere udgifter sammenlignet med 3. kvartalsprognose skyldes, at sidste rate for betaling af rejsekortudstyr blev billigere end forventet.

I regnskabet for 2016 er indregnet Randers Kommunes kontantbetaling for otte sæt fulde rejsekortinstallationer, således at kommunen i alt har 49 busser med fuldt udstyr. Kontantudgifterne er afholdt i 2016, mens ydelsesbetalingen (renter og afdrag) til optaget lån hos Kommunekredit først indregnes fra 2017. Kommunen er desuden refunderet tidligere afholdte kontantudgifter til køb af syv Check-Ind-Mini-installationer.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 43 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

Afvigelsen skyldes kommunens køb af ekstraudstyr i 2016.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Randers Kommune

<b>Bestiller: Randers Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-674.998	674.998	-
Ansvarligt lån	-869.545	869.545	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-1.544.543</b>	<b>1.544.543</b>	<b>-</b>
Udstyr	-1.410.844	1.414.148	3.303
Udstyr - ekstra	-445.990	534.393	88.403
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-1.856.834</b>	<b>1.948.540</b>	<b>91.706</b>
Sekretariat	-284.522	196.783	-87.739
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-284.522</b>	<b>196.783</b>	<b>-87.739</b>
Afdrag - lån til udstyr	-1.045.046	1.088.384	43.338
Afdrag - lån til aktier og lån	-960.877	967.986	7.109
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-2.005.923</b>	<b>2.056.370</b>	<b>50.447</b>
Buslager	-180.800	212.792	31.992
<b>Buslager i alt</b>	<b>-180.800</b>	<b>212.792</b>	<b>31.992</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-128.952	-128.952
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-128.952</b>	<b>-128.952</b>
Drift og renter	-	21	21
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>21</b>	<b>21</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-5.872.623</b>	<b>5.830.098</b>	<b>-42.525</b>

### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 50 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 43 t.kr.)

Samlet set skal Randers Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 92 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Randers Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Randers Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-2.083.300	2.033.065	-50.235
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	300	-	300
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-2.083.000</b>	<b>2.033.065</b>	<b>-49.935</b>
Regnskab 2016 Investering	-795.000	748.517	-46.483
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-7.400	-	-7.400
Resultat 2016 Investering i alt	-802.400	748.517	-53.883
Investering 2013-2015	-5.070.223	5.081.581	11.359
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-5.070.223	5.081.581	11.359
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-5.872.623</b>	<b>5.830.098</b>	<b>-42.525</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-7.955.623</b>	<b>7.863.163</b>	<b>-92.460</b>



## Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	25.195.396	25.024.000	25.044.054	-151.342
Bus-IT og øvrige udgifter	126.604	171.000	188.496	61.892
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>25.322.000</b>	<b>25.195.000</b>	<b>25.232.550</b>	<b>-89.450</b>
Indtægter	-3.715.000	-3.624.000	-3.632.239	82.761
Tilskud RM	-1.661.000	-1.661.000	-1.661.000	0
<b>Netto</b>	<b>19.946.000</b>	<b>19.910.000</b>	<b>19.939.311</b>	<b>-6.689</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	1.809.600	1.437.000	1.488.645	-320.955
Indtægter	-370.000	-290.000	-299.036	70.964
<b>Netto</b>	<b>1.439.600</b>	<b>1.147.000</b>	<b>1.189.609</b>	<b>-249.991</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	755.000	1.294.000	1.366.818	611.818
Indtægter	-291.000	-513.000	-533.134	-242.134
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>464.000</b>	<b>781.000</b>	<b>833.684</b>	<b>369.684</b>
Administrationsomkostninger	133.400	207.000	213.302	79.902
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>597.400</b>	<b>988.000</b>	<b>1.046.986</b>	<b>449.586</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>1.697.000</b>	<b>1.697.000</b>	<b>1.697.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-31.000	-30.684	-30.684
25 % udstyr og ekstraudstyr	8.200	15.000	3.776	-4.424
25 % sekretariat	6.300	2.000	2.537	-3.763
Renter	26.000	28.000	27.981	1.981
Afdrag	139.000	147.000	146.367	7.367
Drift	389.600	354.000	392.125	2.525
Buslager	1.600	12.000	12.186	10.586
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>570.700</b>	<b>527.000</b>	<b>554.287</b>	<b>-16.413</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-33.840</b>	<b>-33.840</b>
<b>Ringkøbing-Skjern Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>24.250.700</b>	<b>24.269.000</b>	<b>24.393.353</b>	<b>142.653</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	24.250.700	24.393.353	142.653
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	1.704		-1.704
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	2.228.048	2.261.914	33.866
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>26.480.453</b>	<b>26.655.268</b>	<b>174.815</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acountbetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Ringkøbing-Skjern Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,2 mio. kr. i opkrævning. Opkrævningen skyldes primært et merforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Ringkøbing-Skjern Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Udgifterne til lokalkørsel er vokset med ca. 0,2 mio. kr. som følge af justeret kørsel på rute 590 og 592, større busser på rute 567 og 568 samt tilføjelse af rute 597. Der er merudgifter på ca. 0,3 mio. kr. som følge af mere dubleringskørsel. Der er besparelser på rabatruiter på 0,6 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal er der et beskedent merforbrug som følge af lidt mere kørsel.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Sammenholdt med budgettet er der højere udgifter på 0,1 mio. kr., hvilket blandt andet skyldes højere udgifter til drift af Skjern Rutebilstation.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter i Ringkøbing-Skjern Kommune i størrelsesorden 0,1 mio. kr. Mindreindtægten skyldes, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til det budgettede samt mindre salg af Ungdomskort end forventet.

### **Handicapkørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

#### Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.

### **Kommunal kørsel**

Der køres ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens udestående for investeringen 2013-2016 er 12 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mindre, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Ringkøbing-Skjern Kommune**

<b>Bestiller: Ringkøbing-Skjern Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-159.899	159.899	-
Ansvarligt lån	-206.179	206.179	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-366.078</b>	<b>366.078</b>	<b>-</b>
Udstyr	-241.349	307.099	65.750
Udstyr - ekstra	-1.271.484	1.237.863	-33.620
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-1.512.833</b>	<b>1.544.962</b>	<b>32.130</b>
Sekretariat	-55.106	38.367	-16.739
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-55.106</b>	<b>38.367</b>	<b>-16.739</b>
Afdrag - lån til udstyr	-195.849	229.251	33.402
Afdrag - lån til aktier og lån	-218.983	202.205	-16.778
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-414.832</b>	<b>431.456</b>	<b>16.624</b>
Buslager	-35.600	45.912	10.312
<b>Buslager i alt</b>	<b>-35.600</b>	<b>45.912</b>	<b>10.312</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-30.684	-30.684
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-30.684</b>	<b>-30.684</b>
Drift og renter	-	4	4
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-2.384.448</b>	<b>2.396.095</b>	<b>11.647</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 4 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (merforbrug på 12 t.kr.)

Samlet set skal Ringkøbing-Skjern Kommune efter regnskabsåret 2016 indbetale ekstra 16 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Ringkøbing-Skjern Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Ringkøbing-Skjern Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-415.600	420.106	4.506
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-400	-	-400
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-416.000</b>	<b>420.106</b>	<b>4.106</b>
Regnskab 2016 Investering	-155.100	134.181	-20.919
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-1.300	-	-1.300
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-156.400</b>	<b>134.181</b>	<b>-22.219</b>
Investering 2013-2015	-2.228.048	2.261.914	33.866
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-2.228.048</b>	<b>2.261.914</b>	<b>33.866</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-2.384.448</b>	<b>2.396.095</b>	<b>11.647</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-2.800.448</b>	<b>2.816.202</b>	<b>15.753</b>

## Samsø Kommune

Samsø Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	4.523.393	4.416.000	4.402.801	-120.592
Bus-IT og øvrige udgifter	14.607	0	0	-14.607
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>4.538.000</b>	<b>4.416.000</b>	<b>4.402.801</b>	<b>-135.199</b>
Indtægter	-1.069.000	-1.030.000	-1.006.626	62.374
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>3.469.000</b>	<b>3.386.000</b>	<b>3.396.175</b>	<b>-72.825</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	260.000	199.000	225.307	-34.693
Indtægter	-52.000	-33.000	-36.795	15.205
<b>Netto</b>	<b>208.000</b>	<b>166.000</b>	<b>188.512</b>	<b>-19.488</b>
<b>Flexure og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	522.000	769.000	779.323	257.323
Indtægter	-100.000	-130.000	-133.286	-33.286
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>422.000</b>	<b>639.000</b>	<b>646.037</b>	<b>224.037</b>
Administrationsomkostninger	129.400	189.400	176.704	47.304
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>551.400</b>	<b>828.400</b>	<b>822.742</b>	<b>271.342</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	211.000	211.000	176.076	-34.924
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>211.000</b>	<b>211.000</b>	<b>176.076</b>	<b>-34.924</b>
Administrationsomkostninger	49.000	49.900	39.442	-9.558
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>260.000</b>	<b>260.900</b>	<b>215.518</b>	<b>-44.482</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>440.000</b>	<b>440.000</b>	<b>440.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-9.000	-8.673	-8.673
25 % udstyr og ekstraudstyr	0	0	3	3
25 % sekretariat	0	0	0	0
Renter	4.000	4.000	4.315	315
Afdrag	22.000	22.000	22.498	498
Drift	11.600	4.000	3.989	-7.611
Buslager	0	0	0	0
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>37.600</b>	<b>21.000</b>	<b>22.133</b>	<b>-15.467</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-7.526</b>	<b>-7.526</b>
<b>Samsø Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>4.966.000</b>	<b>5.102.300</b>	<b>5.077.554</b>	<b>111.554</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	4.966.000	5.077.554	111.554
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	271.550		-271.550
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	147.815	152.973	5.158
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>5.385.364</b>	<b>5.230.526</b>	<b>-154.838</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acotobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Samsø Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,2 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetaling skyldes primært, at årets merforbrug på Teletaxa er blevet betalt via faktisk fakturering, og Samsø Kommune har et mindreforbrug i forhold til budgettet efter afregning af Teletaxa.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Samsø Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, som hovedsageligt skyldes færre udgifter til dublinger. Indeksudviklingen i 2016 medfører et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget.

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal som følge af lidt mindre dubleringskørsel end beregnet.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter på 0,1 mio. kr., som primært kan henføres til færre skolekortindtægter end forventet.

### **Handicapkørsel**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der køres ikke Flextur i Samsø Kommune.

#### Teletaxa

Der er et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Kommunal kørsel**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture.

### **Trafikskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

#### *Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Samsø Kommune er efter møde med Midttrafik blevet stillet i udsigt, at kommunens tidligere afholdte udgifter til rejsekortinvesteringen vil blive refunderet ved kommunens udtræden af Midttrafik medio 2017.<sup>1</sup>

I første omgang afregnes kommunen dog for regnskab 2016 på lige fod med de øvrige bestillere.

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 3 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

---

<sup>1</sup> For indskud af aktiekapital i Rejsekort A/S refunderes dog kun et beløb svarende til aktieværdien medio 2017.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Samsø Kommune**

<b>Bestiller: Samsø Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-44.264	44.264	-
Ansvarligt lån	-57.330	57.330	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-101.594</b>	<b>101.594</b>	<b>-</b>
Udstyr	-2.277	6.386	4.109
Udstyr - ekstra	200	-	200
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-2.077</b>	<b>6.386</b>	<b>4.309</b>
Sekretariat	-	-	-
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Afdrag - lån til udstyr	-12.222	35.580	23.358
Afdrag - lån til aktier og lån	-53.722	31.914	-21.808
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-65.944</b>	<b>67.494</b>	<b>1.550</b>
Buslager	-	-	-
<b>Buslager i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-8.673	-8.673
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-8.673</b>	<b>-8.673</b>
Drift og renter	-	-	-
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-169.615</b>	<b>166.801</b>	<b>-2.814</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 8 t.kr.)
- Resultat 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug 3 t.kr.)

Samlet set skal Samsø Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 11 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Samsø Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Samsø Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-15.600	8.304	-7.296
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-400	-	-400
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-16.000</b>	<b>8.304</b>	<b>-7.696</b>
Regnskab 2016 Investering	-22.000	13.828	-8.172
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	200	-	200
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-21.800</b>	<b>13.828</b>	<b>-7.972</b>
Investering 2013-2015	-147.815	152.973	5.158
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-147.815</b>	<b>152.973</b>	<b>5.158</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-169.615</b>	<b>166.801</b>	<b>-2.814</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-185.615</b>	<b>175.105</b>	<b>-10.509</b>

*Rejsekort i 2017 og frem*

Samsø Kommune udtræder af Midttrafik og brugen af rejsekort, og vil fremover ikke have udgifter til rejsekort. Ved kommunens udtræden, er det aftale med Midttrafik, at tidligere afholdte udgifter til investeringen i rejsekort (fratrasket tab på aktier i Rejsekort A/S) re-funderes:

Bestillerbidrag vedrørende investering i alt 2013-2016:	kr. 169.615
- Refunderet resultat (investering) 2016:	kr. 2.814
- Tab på værdi af aktier (anslået 80 % af værdi)	kr. 35.411
<b>= Forventet tilbagebetaling af investering i alt:</b>	<b>kr.131.390</b>

## Silkeborg Kommune

Silkeborg Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	55.327.810	57.584.000	56.822.674	1.494.864
Bus-IT og øvrige udgifter	397.190	976.000	845.967	448.777
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>55.725.000</b>	<b>58.560.000</b>	<b>57.668.641</b>	<b>1.943.641</b>
Indtægter	-24.140.000	-23.968.000	-23.732.210	407.790
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>31.585.000</b>	<b>34.592.000</b>	<b>33.936.431</b>	<b>2.351.431</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	2.698.000	2.698.000	2.784.469	86.469
Indtægter	-549.000	-549.000	-560.498	-11.498
<b>Netto</b>	<b>2.149.000</b>	<b>2.149.000</b>	<b>2.223.971</b>	<b>74.971</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	853.600	1.324.000	1.429.567	575.967
Indtægter	-431.000	-645.000	-685.169	-254.169
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>422.600</b>	<b>679.000</b>	<b>744.398</b>	<b>321.798</b>
Administrationsomkostninger	209.600	307.600	318.397	108.797
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>632.200</b>	<b>986.600</b>	<b>1.062.796</b>	<b>430.596</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	2.827.000	2.304.000	2.269.361	-557.639
Indtægter	-66.000	-50.000	-28.200	37.800
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.761.000</b>	<b>2.254.000</b>	<b>2.241.161</b>	<b>-519.839</b>
Administrationsomkostninger	355.300	305.900	301.131	-54.169
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>3.116.300</b>	<b>2.559.900</b>	<b>2.542.292</b>	<b>-574.008</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>4.875.000</b>	<b>4.875.000</b>	<b>4.875.000</b>	<b>0</b>
<b>Letbanen</b>				
<b>Letbanesekretariatet</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-98.000	-97.966	-97.966
25 % udstyr og ekstraudstyr	228.000	263.000	126.876	-101.124
25 % sekretariat	84.200	31.000	34.044	-50.156
Renter	0	1.000	416	416
Afdrag	0	6.000	5.846	5.846
Drift	1.457.100	1.372.000	1.411.036	-46.064
Buslager	5.400	88.000	87.737	82.337
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>1.774.700</b>	<b>1.663.000</b>	<b>1.567.989</b>	<b>-206.711</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-95.834</b>	<b>-95.834</b>
<b>Silkeborg Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>44.171.200</b>	<b>46.864.500</b>	<b>46.151.645</b>	<b>1.980.445</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	44.171.200	46.151.645	1.980.445
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	2.900.567		-2.900.567
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	9.423.322	9.329.323	-93.999
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>56.495.089</b>	<b>55.480.967</b>	<b>-1.014.122</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalinger i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Silkeborg Kommune forestår en endelig afregning på ca. 1 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetaling skyldes primært, at Silkeborg Kommune har dækket årets merforbrug gennem ekstraindbetaling af ca. 3,5 mio. kr. Dette modsvares af, at Silkeborg Kommune har indbetalt 0,6 mio. kr. mindre end forudsat i budgettet til Kommunal kørsel grundet



faktisk fakturering. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Silkeborg Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet merforbrug på ca. 1,5 mio. kr. i forhold til det godkendte budget. Udgifter til bybusser falder med ca. 1,7 mio. kr. som følge af bortfald af cross border, færre udgifter til dubleringskørsel og færre faste busudgifter i juli. Etablering af et gastankanlæg er fastsat til ca. 3,4 mio. kr. i 2016, hvilket ikke var indregnet i budgettet. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventningen efter 3. kvartal er udgifterne reduceret med ca. 0,8 mio. kr. Dette skyldes, at udgifterne til gastankanlæg er nedjusteret med 0,6 mio. kr. som følge af bod til entreprenør for manglende miljøcertificering. Derudover er udgifterne til dublering 0,2 mio. kr. lavere end forventet.

Vedrørende miljøcertificeringen, så er der efter regnskabets lukning aftalt en reduktion i betalingen. Dette indebærer, at dele af den i 2016 indregnede besparelse, vil blive modregnet i 2017.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Sammenholdt med budgettet er der højere udgifter på 0,4 mio. kr., hvilket primært skyldes drift af samt ikke-budgetterede udgifter til omflytning af Infotainmentudstyr. Resultatet er 0,1 mio. kr. lavere, end forventningen efter 3. kvartal, hvilket skyldes, at driften af Infotainmentløsningen alligevel ikke blev helt så dyr som frygtet.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter i Silkeborg Kommune på 0,4 mio. kr. Dette kan henføres til færre passagerindtægter end der er budgetteret med (0,6 mio. kr.), som dog til dels kompenseres af flere indtægter fra off-peak compensation på 0,2 mio. kr.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

#### Teletaxa

Der er et beskedent merforbrug i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Kommunal kørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture til læge og genoptræning.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

## **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

## **Rejsekort**

*Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2016, hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal.

Det højere mindreforbrug skyldes, at sidste rate for betaling af rejsekortudstyr blev billigere end forventet.

I regnskabet er indregnet ændringer vedrørende opgradering af rejsekortudstyr fra to planlagte Check-Ind-Mini-installationer til de fulde udstyrløsninger. Den ene fulde udstyrløsning er blevet kontantfinansieret i 2016, mens den anden blev i overskud i forbindelse med busudskiftningen ved kontraktskiftet. Tilsvarende er Silkeborg Kommune blevet refunderet for den allerede afholdte kontantfinansiering af de to Check-Ind-Mini-installationer. Samlet var udgiften til opgraderingen derfor blot 27 t.kr.

Der er ligeledes indregnet udgifter til kommunens andel af køb af nyt buslager på 0,1 mio. kr., hvilket kommunen, i lighed med opgraderingen af udstyr, har finansieret 100 % kontant i 2016 ved at lave en ekstraindbetaling af bestillerbidrag på 114 t.kr.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

I regnskabsårene 2013-2016 har Silkeborg Kommune et samlet tilgodehavende for investeringen på 248 t.kr.

Kommunen har fortsat et resttilgodehavende vedrørende tidligere indbetalte midler til rejsekort på 126 t.kr. Når der tages højde herfor samt for indbetalingen af ekstra bestillerbidrag vedrørende ekstraudstyr på 114 t.kr., har kommunen et tilgodehavende på samlet 374 t.kr. for investeringen 2013-2016, hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Silkeborg Kommune**

<b>Bestiller: Silkeborg Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-2.051.202	2.051.202	-
Ansvarligt lån	-2.642.396	2.642.396	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-4.693.598</b>	<b>4.693.598</b>	<b>-</b>
Udstyr	-3.944.957	3.849.649	-95.308
Udstyr - ekstra	-412.117	318.980	-93.137
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-4.357.073</b>	<b>4.168.629</b>	<b>-188.445</b>
Sekretariat	-564.810	514.855	-49.956
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-564.810</b>	<b>514.855</b>	<b>-49.956</b>
Afdrag - lån til udstyr	-	5.846	5.846
Afdrag - lån til aktier og lån	-	-	-
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-</b>	<b>5.846</b>	<b>5.846</b>
Buslager	-118.200	200.885	82.685
<b>Buslager i alt</b>	<b>-118.200</b>	<b>200.885</b>	<b>82.685</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-97.966	-97.966
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-97.966</b>	<b>-97.966</b>
Drift og renter	-14	14	-
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-14</b>	<b>14</b>	<b>-</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-9.733.696</b>	<b>9.485.860</b>	<b>-247.836</b>
Resttilgodehavende, Silkeborg Kommune	-126.350	-	-126.350
<b>Investering i alt, inkl. resttilgodehavende</b>	<b>-29.327.437</b>	<b>28.457.581</b>	<b>-374.185</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 46 t.kr.)
- Tilgodehavende vedrørende Investeringen 2013-2016 (mindreforbrug på 374 t.kr.)

Samlet set skal Silkeborg Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 420 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Silkeborg Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Silkeborg Kommune</b>	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>			
Regnskab 2016 Drift og Renter	-1.457.100	1.411.451	-45.649
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	100	-	100
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-1.457.000</b>	<b>1.411.451</b>	<b>-45.549</b>
Regnskab 2016 Investering	-317.600	156.538	-161.062
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-119.124	-	-119.124
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-436.724</b>	<b>156.538</b>	<b>-280.186</b>
Investering 2013-2015	-9.296.972	9.329.323	32.351
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-9.296.972</b>	<b>9.329.323</b>	<b>32.351</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-9.733.696</b>	<b>9.485.860</b>	<b>-247.836</b>
<b>Resttilgodehavende, Silkeborg Kommune</b>	<b>-126.350</b>	<b>-</b>	<b>-126.350</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-11.317.046</b>	<b>10.897.311</b>	<b>-419.735</b>

## Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	23.905.330	24.064.000	23.989.526	84.196
Bus-IT og øvrige udgifter	1.670	16.000	13.550	11.880
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>23.907.000</b>	<b>24.080.000</b>	<b>24.003.076</b>	<b>96.076</b>
Indtægter	-5.670.000	-5.393.000	-5.493.898	176.102
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>18.237.000</b>	<b>18.687.000</b>	<b>18.509.177</b>	<b>272.177</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	964.000	1.118.000	1.173.191	209.191
Indtægter	-204.000	-252.000	-260.593	-56.593
<b>Netto</b>	<b>760.000</b>	<b>866.000</b>	<b>912.598</b>	<b>152.598</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	1.575.000	945.000	1.046.288	-528.712
Indtægter	-693.000	-338.000	-386.447	306.553
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>882.000</b>	<b>607.000</b>	<b>659.841</b>	<b>-222.159</b>
Administrationsomkostninger	438.100	215.600	231.566	-206.534
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.320.100</b>	<b>822.600</b>	<b>891.406</b>	<b>-428.694</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	76.000	46.000	54.253	-21.747
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>76.000</b>	<b>46.000</b>	<b>54.253</b>	<b>-21.747</b>
Administrationsomkostninger	11.400	9.500	9.120	-2.280
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>87.400</b>	<b>55.500</b>	<b>63.373</b>	<b>-24.027</b>
<b>Trafikskabet</b>				
Trafikskabet - nettoudgifter	1.422.000	1.422.000	1.422.000	0
<b>Letbanen</b>				
Letbanesekretariatet	39.000	39.000	39.000	0
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-18.000	-18.023	-18.023
25 % udstyr og ekstraudstyr	15.700	37.000	27.773	12.073
25 % sekretariat	6.300	2.000	2.537	-3.763
Renter	22.000	22.000	22.599	599
Afdrag	113.000	118.000	117.091	4.091
Drift	344.100	338.000	337.705	-6.395
Buslager	1.600	6.000	6.499	4.899
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>502.700</b>	<b>505.000</b>	<b>496.181</b>	<b>-6.519</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-26.066	-26.066
<b>Skanderborg Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>22.368.200</b>	<b>22.397.100</b>	<b>22.307.670</b>	<b>-60.530</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	22.368.200	22.307.670	-60.530
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	2.950		-2.950
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	784.679	794.075	9.396
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>23.155.829</b>	<b>23.101.745</b>	<b>-54.084</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalinger i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Skanderborg Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,1 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først en-

deligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Skanderborg Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet merforbrug på ca. 0,1 mio. kr. Udgiften til bybussen er ca. 0,4 mio. kr. højere end budgettet som følge af flere afsatte midler til dublering samt Skanderborg Festival. Udgifterne til rabatruiter er reduceret med ca. 0,2 mio. kr., særligt grundet færre udgifter til svømmekørsel. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til det forventede regnskab efter 3. kvartal er der en mindreudgift på 0,1 mio. kr., der skyldes lidt mindre kørsel og færre dubleringsudgifter end tidligere forventet.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr. Dette kan tilskrives færre passagerindtægter end forventet (0,1 mio. kr.) samt færre indtægter for salg af skolekort (0,1 mio. kr.).

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mindre end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i, at det er en forholdsvis nyoprettet kørselstype i Skanderborg Kommune, som er ved at finde et naturligt leje.

#### Teletaxa

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

### **Kommunal kørsel**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er ingen afvigelse i forhold til budgettet.

I regnskab 2016 er indregnet ændringer vedrørende opgradering af to rejsekortinstallationer fra Check-Ind-Mini til fuldt udstyr, hvilket inkluderer tilbagebetaling af allerede afholdte kontantudgifter til køb af tre sæt Check-Ind-Mini-udstyr. Kontantudgifterne til opgraderingen er afholdt i 2016, mens ydelsesbetalingen (renter og afdrag) til optaget lån hos Kommunekredit først indregnes fra 2017.

Udgiften til udstyr modsvares af dels lavere udgifter til drift (lavere udgifter til leasing og kundecentret og højere udgifter til distributionsafgift og omflytning af udstyr i forbindelse med kontraktskifte), dels af tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens udestående for investeringen 2013-2016 er 6 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mindre, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

Afvigelsen skyldes kommunens køb af ekstraudstyr i 2016.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Skanderborg Kommune**

<b>Bestiller: Skanderborg Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-94.343	94.343	-
Ansvarligt lån	-121.534	121.534	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-215.877</b>	<b>215.877</b>	<b>-</b>
Udstyr	-276.256	284.535	8.279
Udstyr - ekstra	-2.400	20.841	18.441
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-278.656</b>	<b>305.376</b>	<b>26.720</b>
Sekretariat	-55.106	38.367	-16.739
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-55.106</b>	<b>38.367</b>	<b>-16.739</b>
Afdrag - lån til udstyr	-195.388	184.261	-11.127
Afdrag - lån til aktier og lån	-143.452	163.866	20.414
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-338.840</b>	<b>348.126</b>	<b>9.286</b>
Buslager	-35.600	40.226	4.626
<b>Buslager i alt</b>	<b>-35.600</b>	<b>40.226</b>	<b>4.626</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-18.023	-18.023
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-18.023</b>	<b>-18.023</b>
Drift og renter	-	4	4
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-924.079</b>	<b>929.953</b>	<b>5.874</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 6 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (merforbrug på 6t.kr.)

Samlet set har Skanderborg Kommune kun et marginalt udestående til afregning efter regnskabsåret 2016.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Skanderborg Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Skanderborg Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-366.100	360.304	-5.796
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-150	-	-150
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-366.250</b>	<b>360.304</b>	<b>-5.946</b>
Regnskab 2016 Investering	-136.600	135.877	-723
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-2.800	-	-2.800
Resultat 2016 Investering i alt	-139.400	135.877	-3.523
Investering 2013-2015	-784.679	794.075	9.396
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-784.679	794.075	9.396
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-924.079</b>	<b>929.953</b>	<b>5.874</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-1.290.329</b>	<b>1.290.257</b>	<b>-72</b>

## Skive Kommune

Skive Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	28.683.493	28.264.000	28.245.534	-437.959
Bus-IT og øvrige udgifter	150.507	76.000	63.723	-86.784
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>28.834.000</b>	<b>28.340.000</b>	<b>28.309.258</b>	<b>-524.742</b>
Indtægter	-8.309.000	-8.262.000	-8.350.208	-41.208
Tilskud RM	-670.000	-670.000	-670.000	0
<b>Netto</b>	<b>19.855.000</b>	<b>19.408.000</b>	<b>19.289.049</b>	<b>-565.951</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	1.083.000	1.301.000	1.308.906	225.906
Indtægter	-220.000	-256.000	-260.917	-40.917
<b>Netto</b>	<b>863.000</b>	<b>1.045.000</b>	<b>1.047.989</b>	<b>184.989</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	578.000	527.000	571.730	-6.270
Indtægter	-274.000	-284.000	-312.594	-38.594
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>304.000</b>	<b>243.000</b>	<b>259.136</b>	<b>-44.864</b>
Administrationsomkostninger	156.300	130.800	146.422	-9.878
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>460.300</b>	<b>373.800</b>	<b>405.558</b>	<b>-54.742</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	9.179.000	8.938.000	9.115.076	-63.924
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>9.179.000</b>	<b>8.938.000</b>	<b>9.115.076</b>	<b>-63.924</b>
Administrationsomkostninger	591.800	543.000	543.530	-48.270
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>9.770.800</b>	<b>9.481.000</b>	<b>9.658.606</b>	<b>-112.194</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>2.270.000</b>	<b>2.270.000</b>	<b>2.270.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-53.000	-52.924	-52.924
25 % udstyr og ekstraudstyr	10.400	186.000	176.129	165.729
25 % sekretariat	5.500	2.000	2.210	-3.290
Renter	37.000	37.000	38.188	1.188
Afdrag	193.000	199.000	199.166	6.166
Drift	504.500	513.000	465.722	-38.778
Buslager	1.400	13.000	12.998	11.598
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>751.800</b>	<b>897.000</b>	<b>841.489</b>	<b>89.689</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-47.735</b>	<b>-47.735</b>
<b>Skive Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>33.970.900</b>	<b>33.474.800</b>	<b>33.464.957</b>	<b>-505.943</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	33.970.900	33.464.957	-505.943
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	1.746		-1.746
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	1.550.263	1.559.743	9.480
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>35.522.908</b>	<b>35.024.699</b>	<b>-498.209</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acountbetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Skive Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,5 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.



## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Skive Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,4 mio. kr. i forhold til det reviderede budget fra februar 2016. Bybus- og lokalkørslen giver et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Resultatet for året er stort set uændret i forhold til forventningen efter 3. kvartal.

Det bør bemærkes, at Skive Kommune har taget udgangspunkt i september-budgettet, hvilket er 0,9 mio. kr. lavere end det reviderede budget grundet manglende indregning af de fordyrende effekter af 43. og 44. udbud.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Sammenholdt med budgettet, er der lavere udgifter på 0,1 mio. kr., hvilket dels skyldes lavere udgifter til drift af realtid, dels at der ved en fejl var afsat budget til Lane management, mens Skive Kommune i praksis allerede selv afholder udgifterne hertil.

Resultatet er i overensstemmelse med forventningerne efter 3. kvartal.

#### Indtægter

Der er en marginal merindtægt i forhold til det budgetterede.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

#### Teletaxa

Der er et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

### **Kommunal kørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,2 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture end budgetteret.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr., hvilket svarer til forventningerne efter 3. kvartal.

I regnskab 2016 er indregnet udgifter til opgradering af seks rejsekort-installationer fra Check-Ind-Mini til fuldt udstyr, hvilket inkluderer tilbagebetaling af allerede afholdte kontantudgifter til køb af de seks sæt Check-Ind-Mini-udstyr. Desuden er der tilkøbt yderligere fire sæt fuldt udstyr, således at kommunen samlet har fået ti ekstra busser med fuldt rejsekortudstyr. Kontantudgifterne til opgraderingen på 0,2 mio. kr. er afholdt i 2016, mens ydelsesbetalingen (renter og afdrag) til optaget lån hos Kommunekredit først indregnes fra 2017.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

#### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunens udestående for investeringen 2013-2016 er 135 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mindre, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

Afvigelsen skyldes kommunens køb af ekstraudstyr i 2016.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Skive Kommune

<b>Bestiller: Skive Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-277.029	277.029	-
Ansvarligt lån	-356.874	356.874	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-633.903</b>	<b>633.903</b>	<b>-</b>
Udstyr	-247.070	283.770	36.700
Udstyr - ekstra	-224.075	361.531	137.456
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-471.145</b>	<b>645.301</b>	<b>174.156</b>
Sekretariat	-48.911	33.416	-15.495
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-48.911</b>	<b>33.416</b>	<b>-15.495</b>
Afdrag - lån til udstyr	-222.308	314.320	92.012
Afdrag - lån til aktier og lån	-355.595	280.929	-74.666
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-577.903</b>	<b>595.249</b>	<b>17.346</b>
Buslager	-30.200	42.373	12.173
<b>Buslager i alt</b>	<b>-30.200</b>	<b>42.373</b>	<b>12.173</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-52.924	-52.924
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-52.924</b>	<b>-52.924</b>
Drift og renter	-	4	4
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-1.762.063</b>	<b>1.897.322</b>	<b>135.259</b>

#### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 38 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (merforbrug på 135 t.kr.)

Samlet set skal Skive Kommune efter regnskabsåret 2016 indbetale ekstra 97 t.kr.

#### Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Skive Kommune (opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)

<b>Bestiller: Skive Kommune</b>	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>			
Regnskab 2016 Drift og Renter	-541.500	503.910	-37.590
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-250	-	-250
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-541.750</b>	<b>503.910</b>	<b>-37.840</b>
Regnskab 2016 Investering	-210.300	337.579	127.279
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-1.500	-	-1.500
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-211.800</b>	<b>337.579</b>	<b>125.779</b>
Investering 2013-2015	-1.550.263	1.559.743	9.480
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-1.550.263</b>	<b>1.559.743</b>	<b>9.480</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-1.762.063</b>	<b>1.897.322</b>	<b>135.259</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-2.303.813</b>	<b>2.401.232</b>	<b>97.419</b>

## Struer Kommune

Struer Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	7.634.249	7.574.000	7.579.673	-54.576
Bus-IT og øvrige udgifter	14.751	42.000	36.136	21.385
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>7.649.000</b>	<b>7.616.000</b>	<b>7.615.808</b>	<b>-33.192</b>
Indtægter	-955.000	-941.000	-938.573	16.427
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>6.694.000</b>	<b>6.675.000</b>	<b>6.677.235</b>	<b>-16.765</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	530.000	530.000	548.232	18.232
Indtægter	-132.000	-132.000	-125.064	6.936
<b>Netto</b>	<b>398.000</b>	<b>398.000</b>	<b>423.168</b>	<b>25.168</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	101.000	113.000	102.933	1.933
Indtægter	-54.000	-51.000	-54.908	-908
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>47.000</b>	<b>62.000</b>	<b>48.025</b>	<b>1.025</b>
Administrationsomkostninger	29.200	32.500	27.898	-1.302
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>76.200</b>	<b>94.500</b>	<b>75.923</b>	<b>-277</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet</b>				
<b>Trafikskabet - nettoudgifter</b>	<b>700.000</b>	<b>700.000</b>	<b>700.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-12.000	-11.571	-11.571
25 % udstyr og ekstraudstyr	2.100	4.000	951	-1.149
25 % sekretariat	1.600	1.000	655	-945
Renter	9.000	9.000	8.924	-76
Afdrag	45.000	46.000	46.657	1.657
Drift	69.300	60.000	59.294	-10.006
Buslager	400	1.000	812	412
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>127.400</b>	<b>109.000</b>	<b>105.721</b>	<b>-21.679</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-13.038</b>	<b>-13.038</b>
<b>Struer Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>7.995.600</b>	<b>7.976.500</b>	<b>7.969.009</b>	<b>-26.591</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	7.995.600	7.969.009	-26.591
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	408		-408
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	311.840	328.606	16.767
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>8.307.848</b>	<b>8.297.616</b>	<b>-10.232</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Struer Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,01 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midtrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Struer Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. Udgifter til dublering på rute 332 er ophørt fra køreplansskiftet i 2016, hvilket giver en besparelse på ca. 0,1 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 medfører et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget.

Resultatet for året er på niveau med forventningen efter 3. kvartal.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

#### Indtægter

Der er en marginal mindreindtægt i forhold til det budgetterede.

### **Handicapkørsel**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre kørte ture.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Budgettet er overholdt.

#### Teletaxa

Budgettet er overholdt.

### **Kommunal kørsel**

Der køres ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens udestående for investeringen 2013-2016 er 4 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mindre, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Struer Kommune**

<b>Bestiller: Struer Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-60.568	60.568	-
Ansvarligt lån	-78.024	78.024	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-138.592</b>	<b>138.592</b>	<b>-</b>
Udstyr	-63.778	80.149	16.371
Udstyr - ekstra	-800	0	-800
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-64.578</b>	<b>80.150</b>	<b>15.572</b>
Sekretariat	-14.789	9.901	-4.888
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-14.789</b>	<b>9.901</b>	<b>-4.888</b>
Afdrag - lån til udstyr	-55.811	73.656	17.845
Afdrag - lån til aktier og lån	-79.070	65.866	-13.204
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-134.881</b>	<b>139.521</b>	<b>4.640</b>
Buslager	-8.800	9.516	716
<b>Buslager i alt</b>	<b>-8.800</b>	<b>9.516</b>	<b>716</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-11.571	-11.571
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-11.571</b>	<b>-11.571</b>
Drift og renter	-	1	1
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-361.640</b>	<b>366.110</b>	<b>4.471</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 10 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (merforbrug på 4 t.kr.)

Samlet set skal Struer Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 5 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Struer Kommune**  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)

<b>Bestiller: Struer Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-78.300	68.218	-10.082
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	300	-	300
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-78.000</b>	<b>68.218</b>	<b>-9.782</b>
Regnskab 2016 Investering	-49.100	37.504	-11.596
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-700	-	-700
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-49.800</b>	<b>37.504</b>	<b>-12.296</b>
Investering 2013-2015	-311.840	328.606	16.767
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-311.840</b>	<b>328.606</b>	<b>16.767</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-361.640</b>	<b>366.110</b>	<b>4.470</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-439.640</b>	<b>434.328</b>	<b>-5.312</b>

## Syddjurs Kommune

Syddjurs Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	14.773.693	14.516.000	14.522.195	-251.498
Bus-IT og øvrige udgifter	23.307	131.000	26.565	3.258
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>14.797.000</b>	<b>14.647.000</b>	<b>14.548.760</b>	<b>-248.240</b>
Indtægter	-3.396.000	-3.253.000	-3.202.963	193.037
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>11.401.000</b>	<b>11.394.000</b>	<b>11.345.797</b>	<b>-55.203</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	691.000	788.000	763.048	72.048
Indtægter	-136.000	-150.000	-148.689	-12.689
<b>Netto</b>	<b>555.000</b>	<b>638.000</b>	<b>614.359</b>	<b>59.359</b>
<b>Flexiture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	1.520.000	1.787.000	1.878.716	358.716
Indtægter	-597.000	-700.000	-726.872	-129.872
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>923.000</b>	<b>1.087.000</b>	<b>1.151.844</b>	<b>228.844</b>
Administrationsomkostninger	255.300	299.000	312.386	57.086
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.178.300</b>	<b>1.386.000</b>	<b>1.464.230</b>	<b>285.930</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	2.122.000	1.841.000	1.841.956	-280.044
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.122.000</b>	<b>1.841.000</b>	<b>1.841.956</b>	<b>-280.044</b>
Administrationsomkostninger	212.800	195.700	181.602	-31.198
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>2.334.800</b>	<b>2.036.700</b>	<b>2.023.558</b>	<b>-311.242</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
<b>Trafikselskabet - nettoudgifter</b>	<b>1.025.000</b>	<b>1.025.000</b>	<b>1.025.000</b>	<b>0</b>
<b>Letbanen</b>				
<b>Letbanesekretariatet</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>39.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-16.000	-15.612	-15.612
25 % udstyr og ekstraudstyr	4.100	6.000	1.849	-2.251
25 % sekretariat	2.600	1.000	1.064	-1.536
Renter	12.000	13.000	12.920	920
Afdrag	65.000	67.000	67.418	2.418
Drift	195.500	182.000	183.266	-12.234
Buslager	700	2.000	1.625	925
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>279.900</b>	<b>255.000</b>	<b>252.530</b>	<b>-27.370</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-19.658	-19.658
<b>Syddjurs Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>16.813.000</b>	<b>16.773.700</b>	<b>16.744.815</b>	<b>-68.185</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	16.813.000	16.744.815	-68.185
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	38.791		-38.791
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	450.698	470.535	19.837
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>17.302.490</b>	<b>17.215.351</b>	<b>-87.139</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Syddjurs Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,1 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært et mindreforbrug i forhold til budgettet for 2016. Syddjurs Kommune har indbetalt lidt mere end budgetteret i løbet af året grundet faktisk fakturering af dele af den Kommunale kørsel. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafik bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmo-

del medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Syddjurs Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 0,3 mio. kr. Der er besparelser på ca. 0,1 mio. kr. på hovedsageligt rute 2 og 3. Herudover er der mindre justeringer på rabatruterne, som samlet set giver en besparelse på ca. 0,1 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

Resultatet for året er på niveau med forventningen efter 3. kvartal.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er ikke nogen afvigelse sammenlignet med budgettet, hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal, hvor der var forventet ikke-budgetterede udgifter til Kollektiv Trafikplan Djursland på 0,1 mio. kr.

Udgifterne blev ikke afholdt i 2016, men forventes i stedet at komme i 2017.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter på 0,2 mio. kr., som primært skyldes laver omsætning af skolekort end forventet.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i flere kørte ture end budgetteret.

#### Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune.

### **Kommunal kørsel**

Der er et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i færre *Lægekørsler*.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

*Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens udestående for investeringen 2013-2016 er 2 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mindre, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Syddjurs Kommune**

<b>Bestiller: Syddjurs Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Bestillerbidrag</b> 2013-2016 i alt	<b>Faktiske udgifter</b> 2013-2016 i alt	<b>Udestående i alt</b> (minus=tilgodehavende) 2013-2016 i alt
Køb af aktier	-81.718	81.718	-
Ansvarligt lån	-105.271	105.271	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-186.989</b>	<b>186.989</b>	<b>-</b>
Udstyr	-103.281	122.288	19.007
Udstyr - ekstra	-1.400	-0	-1.400
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-104.681</b>	<b>122.287</b>	<b>17.606</b>
Sekretariat	-23.631	16.089	-7.542
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-23.631</b>	<b>16.089</b>	<b>-7.542</b>
Afdrag - lån til udstyr	-86.088	106.358	20.270
Afdrag - lån til aktier og lån	-108.709	94.997	-13.712
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-194.797</b>	<b>201.356</b>	<b>6.559</b>
Buslager	-15.000	15.768	768
<b>Buslager i alt</b>	<b>-15.000</b>	<b>15.768</b>	<b>768</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-15.612	-15.612
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-15.612</b>	<b>-15.612</b>
Drift og renter	-	2	2
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-525.098</b>	<b>526.880</b>	<b>1.781</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 12 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (merforbrug på 2 t.kr.)

Samlet set skal Syddjurs Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 10 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Syddjurs Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Syddjurs Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-207.500	196.186	-11.314
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-500	-	-500
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-208.000</b>	<b>196.186</b>	<b>-11.814</b>
Regnskab 2016 Investering	-72.400	56.344	-16.056
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-2.000	-	-2.000
Resultat 2016 Investering i alt	-74.400	56.344	-18.056
Investering 2013-2015	-450.698	470.535	19.837
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-450.698	470.535	19.837
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-525.098</b>	<b>526.880</b>	<b>1.781</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-733.098</b>	<b>723.065</b>	<b>-10.033</b>



## Viborg Kommune

Viborg Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	45.121.104	45.709.000	45.640.964	519.860
Bus-IT og øvrige udgifter	1.082.896	719.000	544.990	-537.906
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>46.204.000</b>	<b>46.428.000</b>	<b>46.185.954</b>	<b>-18.046</b>
Indtægter	-15.818.000	-15.677.000	-15.589.845	228.155
Tilskud RM	-2.970.000	-2.970.000	-2.970.000	0
<b>Netto</b>	<b>27.416.000</b>	<b>27.781.000</b>	<b>27.626.109</b>	<b>210.109</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	2.566.000	2.566.000	2.671.312	105.312
Indtægter	-549.000	-549.000	-546.688	2.312
<b>Netto</b>	<b>2.017.000</b>	<b>2.017.000</b>	<b>2.124.624</b>	<b>107.624</b>
<b>Flexiture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	1.389.000	1.656.000	1.718.407	329.407
Indtægter	-622.000	-825.000	-851.393	-229.393
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>767.000</b>	<b>831.000</b>	<b>867.014</b>	<b>100.014</b>
Administrationsomkostninger	351.800	339.100	361.249	9.449
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.118.800</b>	<b>1.170.100</b>	<b>1.228.263</b>	<b>109.463</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Trafikskabet</b>				
Trafikskabet - nettoudgifter	4.335.000	4.335.000	4.335.000	0
<b>Letbanen</b>				
Letbanesekretariatet	0	0	0	0
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-93.000	-92.966	-92.966
25 % udstyr og ekstraudstyr	38.600	135.000	95.811	57.211
25 % sekretariat	15.000	6.000	6.056	-8.944
Renter	78.000	80.000	80.909	2.909
Afdrag	408.000	421.000	420.511	12.511
Drift	996.900	972.000	933.539	-63.361
Buslager	3.800	22.000	21.934	18.134
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>1.540.300</b>	<b>1.543.000</b>	<b>1.465.794</b>	<b>-74.506</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-84.444	-84.444
<b>Viborg Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>36.427.100</b>	<b>36.846.100</b>	<b>36.695.346</b>	<b>268.246</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	36.427.100	36.695.346	268.246
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	370.100		-370.100
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	3.165.874	3.115.973	-49.902
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>39.963.075</b>	<b>39.811.319</b>	<b>-151.755</b>

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelse i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Viborg Kommune forestår en endelig afregning på ca. 0,2 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært, at Viborg Kommune har foretaget en ekstraindbetaling på ca. 0,4 mio. kr. til at dække årets merforbrug. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafikks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i

dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Viborg Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet merforbrug på ca. 0,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Dublering på rute 720 og 722 er underbudgetteret med ca. 0,2 mio. kr. Nettoudgiften for NT's kørsel på rute 265/765 i Viborg Kommune udgør ca. 0,2 mio. kr., som ikke indgik i budgettet. Herudover er der en afvigelse på ca. 0,3 mio. kr., som følge af, at der køres mere bybus- og lokal-kørsel end budgetteret. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventningen efter 3. kvartal er der en besparelse på ca. 0,1 mio. kr., hvilket skyldes mindre dubleringskørsel end forventet.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er lavere udgifter på 0,5 mio. kr., hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal.

Mindreforbruget skyldes lavere udgifter til drift af Realtid på 0,2 mio. kr. og lavere udgifter til drift af kunde- og holdepladsfaciliteter på Viborg Rutebilstation (de udgifter som Midttrafik modtager fra Viborg Kommune) på 0,3 mio. kr.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter i størrelsesorden 0,2 mio. kr., som primært skyldes færre passagerindtægter end forventet (0,4 mio. kr.). Dette modsvares til dels af flere skolekortindtægter (0,1 mio. kr.) samt større off-peak kompensation (ligeledes 0,1 mio. kr.)

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,1 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Budgettet er overholdt.

#### Teletaxa

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Kommunal kørsel**

Der køres ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. sammenlignet med budgettet, hvilket er en nedskrivning i forhold til forventningerne efter 3. kvartal.

Nedskrivningen skyldes, at sidste rate for betaling af rejsekortudstyr blev billigere end forventet.

Indregnet i regnskab 2016 er, at Viborg Kommune har opgraderet ti sæt rejsekort-installationer fra Check-Ind-Mini til fuldt udstyr. Modregnet i udgiften til fuldt udstyr er til-

bagebetalingen af allerede afholdte kontantudgifter for køb af de ti sæt Check-Ind-Mini. Kontantudgifterne til opgraderingen på 0,2 mio. kr. er afholdt i 2016, mens ydelsesbetalingen (renter og afdrag) til optaget lån hos Kommunekredit først indregnes fra 2017.

Udgiften til udstyr modsvares til dels af lavere udgifter til drift (blandt andet lavere udgifter til leasing af udstyr), dels af tilbagebetalingen af lån fra Rejsekort A/S.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

#### Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016

Kommunens tilgodehavende for investeringen 2013-2016 er 69 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden. Dette på trods af indregningen af kommunens køb af ekstraudstyr i 2016.

#### Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Viborg Kommune

<b>Bestiller: Viborg Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-493.749	493.749	-
Ansvarligt lån	-634.122	634.122	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-1.127.871</b>	<b>1.127.871</b>	<b>-</b>
Udstyr	-721.235	757.140	35.905
Udstyr - ekstra	-349.594	327.347	-22.247
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-1.070.829</b>	<b>1.084.487</b>	<b>13.658</b>
Sekretariat	-132.594	91.585	-41.009
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-132.594</b>	<b>91.585</b>	<b>-41.009</b>
Afdrag - lån til udstyr	-563.322	662.801	99.479
Afdrag - lån til aktier og lån	-657.258	591.088	-66.170
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-1.220.580</b>	<b>1.253.889</b>	<b>33.309</b>
Buslager	-84.400	102.443	18.043
<b>Buslager i alt</b>	<b>-84.400</b>	<b>102.443</b>	<b>18.043</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-92.966	-92.966
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-92.966</b>	<b>-92.966</b>
Drift og renter	-	10	10
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-3.636.274</b>	<b>3.567.318</b>	<b>-68.956</b>

#### Afregning efter regnskabsåret 2016

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 61 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 69 t.kr.)

Samlet set skal Viborg Kommune efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 130 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Viborg Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Viborg Kommune</b> (beløb i kr.)	Budget/Indbetalt	Faktiske udgifter	Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-1.074.900	1.014.449	-60.451
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-100	-	-100
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-1.075.000</b>	<b>1.014.449</b>	<b>-60.551</b>
Regnskab 2016 Investering	-465.400	451.346	-14.054
Ekstra indbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-5.000	-	-5.000
Resultat 2016 Investering i alt	-470.400	451.346	-19.054
Investering 2013-2015	-3.165.874	3.115.973	-49.902
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-3.165.874	3.115.973	-49.902
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-3.636.274</b>	<b>3.567.318</b>	<b>-68.956</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-4.711.274</b>	<b>4.581.767</b>	<b>-129.507</b>

**Regnskab 2016 for Bus IT og øvrige udgifter i Viborg Kommune (udspecifiseret)**

<b>BUS-IT OG ØVRIGE (UDSPECIFICERET)</b> (beløb i kr.)	<b>Budget 2016</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Regnskab 2016 minus budget</b>	<b>Evt. kommentar</b>	<b>Anvendt fordelingsnøgle</b>
Lane management/busprioritering, Viborg Rtb.st.	203.095	155.828	-47.267	Dækker over andel af udgifter til Lane management/busprioritering på Viborg rtb.st. (36,9%, Region Midtjylland rest). Udgifterne blev 422 t.kr. i alt i 2016 (til deling mellem Viborg og region)	Afgange/ankomster på rutebilstationer fra K15 for Viborg Rutebilsation
<b>Lane management og busprioritering</b>	<b>203.095</b>	<b>155.828</b>	<b>-47.267</b>		
WI-Fi	49.725	37.211	-12.514	Dækker over andel af udgifter til drift af WI-Fi (4,0%)	Busnøgle (busser med uds-tyr)
Realtid	206.650	-	-206.650	Lagt ind i budgettet, men reelt har Viborg Kommune ingen andel	Busnøgle (busser med uds-tyr)
Datrafik	-	-	-	Ingen andel	Busnøgle (busser med uds-tyr)
Videoovervågning	-	-	-	Ingen andel	Busnøgle (busser med uds-tyr)
Drift af tidl. Bus-IT-projekter	-	-	-	Ingen andel	Konkret fordeling
Drift af Mobilapp	-	-	-	Udgifter til drift af app'en dækkes af Trafikselskabet i 2016	Passagerindtægter
Omflytning af udstyr	-	32.093	32.093	Dækker over andel af udgifter til Omflytning af udstyr (5,2%). Der var ikke tidligere budgetteret hermed.	Busnøgle (busser med uds-tyr)
<b>Øvrige bus-IT</b>	<b>256.375</b>	<b>69.304</b>	<b>-187.071</b>		
Kunde- og holdepladsfaciliteter, Viborg rutebil.st.	622.000	317.523	-304.477	Dækker over andel af udgifter til Viborg Chaufførhus, Pakhusvej (36,9%, Region Midtjylland rest) samt andel af udgifter til Bjerringbro Rutebilstation (46,0%, Favrskov og Region Midtjylland rest). Udgiften til drift af Viborg Chaufførhus er de udgifter, som Viborg Kommune sender videre til Midtrafik. Udgiften blev på 0,8 mio. kr. i alt i 2016 (til deling mellem Viborg og region). Udgiften til drift af Bjerringbro rtb.st blev 48 t.kr. i alt i 2016 (til deling mellem Viborg, Favrskov og region).	Afgange/ankomster på rutebilstationer fra K15
Gebyrer ved billetsalg	1.426	2.335	909		Passagerindtægter
<b>Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse</b>	<b>623.426</b>	<b>319.858</b>	<b>-303.568</b>		
<b>Total</b>	<b>1.082.896</b>	<b>544.990</b>	<b>-537.906</b>		

## Aarhus Kommune

Aarhus Kommune, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	472.639.658	420.895.000	420.423.253	-52.216.405
Bus-IT og øvrige udgifter	7.263.342	7.578.000	7.730.018	466.676
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>479.903.000</b>	<b>428.473.000</b>	<b>428.153.270</b>	<b>-51.749.730</b>
Indtægter	-291.863.000	-289.960.000	-290.424.518	1.438.482
Tilskud RM	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>188.040.000</b>	<b>138.513.000</b>	<b>137.728.752</b>	<b>-50.311.248</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	15.986.000	15.986.000	16.276.770	290.770
Indtægter	-3.152.000	-3.152.000	-3.177.488	-25.488
<b>Netto</b>	<b>12.834.000</b>	<b>12.834.000</b>	<b>13.099.282</b>	<b>265.282</b>
<b>Flexiture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	1.698.000	946.000	996.982	-701.018
Indtægter	-1.034.000	-349.000	-360.521	673.479
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>664.000</b>	<b>597.000</b>	<b>636.461</b>	<b>-27.539</b>
Administrationsomkostninger	351.900	207.000	214.176	-137.724
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>1.015.900</b>	<b>804.000</b>	<b>850.637</b>	<b>-165.263</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	3.753.000	40.447.000	41.478.814	37.725.814
Indtægter	0	0	0	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>3.753.000</b>	<b>40.447.000</b>	<b>41.478.814</b>	<b>37.725.814</b>
Administrationsomkostninger	469.300	2.154.000	2.684.551	2.215.251
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>4.222.300</b>	<b>42.601.000</b>	<b>44.163.365</b>	<b>39.941.065</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
<b>Trafikselskabet - nettoudgifter</b>	<b>36.474.000</b>	<b>36.474.000</b>	<b>36.474.000</b>	<b>0</b>
<b>Kontrolafgifter</b>				
<b>Kontrolafgifter i alt</b>	<b>7.824.000</b>	<b>9.000.000</b>	<b>9.164.193</b>	<b>1.340.193</b>
<b>Letbanen</b>				
<b>Letbanesekretariatet</b>	<b>213.000</b>	<b>213.000</b>	<b>213.000</b>	<b>0</b>
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-672.000	-671.941	-671.941
25 % udstyr og ekstraudstyr	412.400	2.252.000	2.025.833	1.613.433
25 % sekretariat	131.100	49.000	53.030	-78.070
Renter	630.000	645.000	656.798	26.798
Afdrag	3.298.000	3.406.000	3.402.298	104.298
Drift	15.833.500	15.426.000	15.646.343	-187.157
Buslager	33.500	159.000	159.227	125.727
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>20.338.500</b>	<b>21.265.000</b>	<b>21.271.586</b>	<b>933.086</b>
<b>Øvrige områder</b>				
<b>Renteindtægter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-679.075</b>	<b>-679.075</b>
<b>Aarhus Kommune i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>270.961.700</b>	<b>261.704.000</b>	<b>262.285.739</b>	<b>-8.675.961</b>

Endelig afregning 2016	Budget 2016/ Indbetalt	Faktisk forbrug 2016	Afregnes
Byrdefordeling 2016	270.961.700	262.285.739	-8.675.961
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)*	15.350.174		-15.350.174
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	22.680.047	22.778.410	98.363
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>308.991.922</b>	<b>285.064.149</b>	<b>-23.927.772</b>

\*Bemærk, at beløb på 559.017 kr. vedrørende stoppestedsannoncering overføres til 2017 overføres til næste år; afregningen vil blive tilsvarende mindre

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringlinjen er anvendt, hvis der har været afvigelse i acontobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Aarhus Kommune forestår en endelig afregning på ca. 23,9 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes både, at Aarhus Kommune har et stort mindreforbrug i forhold til budgettet, samt to større reguleringer foretaget i løbet af året. Den ene regulering består i, at Aarhus Kommune igangsatte Specialkørsel, der ikke var indregnet i budgettet,

men qua faktisk fakturering har Aarhus Kommune indbetalt 47,7 mio. kr. mere end forudsat til Kommunal kørsel i budgettet for 2016. Den anden regulering består i en udbetaling på 32,9 mio. kr. til Aarhus Kommune for tilbagebetaling af overskud på kørsel i 2015. Bemærk, at ikke alle 23,9 mio. kr. afregnes. En pulje på ca. 0,6 mio. kr. til nyt stoppestedsannonceringssystem overgår til 2017. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Aarhus Kommune:**

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Der er et samlet mindreforbrug på ca. 52,2 mio. kr. i 2016 i forhold til budgettet. De ændrede kontraktpriser for restkørslen og 3. udbud giver et mindreforbrug på ca. 14,8 mio. kr. i 2016. Der er et merforbrug til dublinger på ca. 2,2 mio. kr., da der ikke var afsat midler til dublinger i budget 2016. Tilbagebetaling af overskud på restkørsel i 2015 er indregnet med ca. 32,9 mio. kr. Faste ikke-rutefordelte busomkostninger i juli måned er 0,2 mio. kr. lavere end tidligere skønnet. Derudover er der indregnet ekstraordinære udgifter til advokat- og konsulentbistand i forbindelse med billetkontrollen på 2,3 mio. kr. Indeksudviklingen i 2016 medfører et mindreforbrug på ca. 8,8 mio. kr. i forhold til det godkendte budget.

I forhold til forventningen efter 3. kvartal, er udgifterne reduceret med ca. 0,5 mio. kr. Dette drives primært af 0,5 mio. kr. i færre udgifter til advokat- og konsulentbistand i forbindelse med billetkontrollen end tidligere antaget. Derudover er der merudgifter til dublering på 0,2 mio. kr., men mindreudgifter på kontraktkørslen på 0,2 mio. kr.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er et merforbrug på 0,5 mio. kr., hvilket er en opskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal (0,3 mio. kr.), hvilket dels skyldes højere udgifter til drift af billetautomater på 0,4 mio. kr., dels lavere udgifter til drift af realtid og Wi-Fi på 0,2 mio. kr.

Merforbruget for 2016 skyldes dels højere udgifter på 0,4 mio. kr. til drift af billetautomater og på 0,2 mio. kr. på omflytning af udstyr, dels lavere udgifter til drift af realtid og Wi-Fi på 0,1 mio. kr.

#### Indtægter

Der er mindreindtægter i Aarhus Kommune i størrelsesorden på 1,4 mio. kr., som følge af, at Midttrafiks passagerindtægter generelt ikke lever op til budgettet. I indtægterne for Aarhus Kommune indgår i 2016 en særlig indtægt i forbindelse med opgørelse af møntbeholdning i bybusserne i Aarhus. En optælling viste en merindtægt på 5 mio. kr., som er tilført Aarhus Kommune.

Indtægterne i Aarhus er også ramt af den udfasning af klippekort, der fandt sted i august måned 2016. Klippekortforhandlerne fik ved den lejlighed refunderet klippekort for ca. 5 mio. kr., som de havde på lager. Det påvirker indtægterne i negativ retning i 2016 – og i særlig grad de bestillere der har det største indtægtsgrundlag – herunder Aarhus Kommune.

Samlet er passagerindtægterne i Aarhus Kommune 4,7 mio. kr. under budgettet, som dog delvist modsvarer af større off-peak compensation på 2,9 mio. kr. På de øvrige indtægtskonti er afvigelserne begrænsede.

### **Handicapkørsel**

Der er et merforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket er 0,3 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Flexture

Der er et mindreforbrug på 0,2 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til forventningen efter 3. kvartal. Årsagen skal findes i, at Aarhus Kommune fremadrettet kun betaler for "støttet" Flextur, mens "ikke-støttet" Flextur ikke længere registreres under Aarhus Kommunes forbrug.

#### Teletaxa

Der køres ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.

### **Kommunal kørsel**

Der er et merforbrug på 39,9 mio. kr. i forhold til det godkendte budget, hvilket svarer til 1,5 mio. kr. mere end forventningen efter 3. kvartal. Årsagen til det samlede merforbrug skal hovedsageligt findes i påbegyndt Specialkørsel for Aarhus Kommune. Specialkørslen blev først endeligt besluttet sommeren 2016, hvorfor der ikke har været budgetteret med ordningen. I foråret 2017 hjemtages hele ordningen om Specialkørsel til Aarhus Kommune, så Midttrafik ikke længere har til opgave at trafikstyre kørslen.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Kontrolafgifter**

I 2016 har der været budgetteret med en nettoindtægt fra billetkontrollen på 2,2 mio. kr. Den faktiske nettoindtægt endte på 0,2 mio. kr., hvilket er 0,2 mio. lavere end ved forventede regnskab 3. kvartal.

Afvigelsen i nettoindtægten opstår, fordi der er kommet færre kontrolafgifter ind, end det der var budgetterede med, og at der samtidig har været færre overførsler end forventet til Aarhus Kommune.

Forklaringen kan tilskrives en faldende snydeprocent, som kan være forårsaget af en præventiv effekt af den systematiske kontrol af bybusserne i Aarhus Kommune.

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et merforbrug på 0,9 mio. kr., hvilket svarer til forventningerne efter 3. kvartal.

I regnskab 2016 er indregnet udgifter til køb af 15 ud af 30 sæt rejsekortudstyr, som Aarhus Kommune lånte af Midttrafik ved udrulningen af Rejsekort i Midttrafik. Det var forudsat, at der ved introduktionen af Letbanen ville blive taget 30 busser med rejsekortudstyr ud af drift.

Derfor betalte Aarhus Kommune kun for udstyr i 162 busser, selvom der i dag er 192 busser med rejsekortudstyr.

I lyset af den seneste budgetaftale i Aarhus Kommune, hvor der blandt andet blev øremærket ekstra midler til styrkelse af den kollektive trafik, forventer Midttrafik nu, at Aarhus Kommune kun vil trække 15 busser (kontraktbusser, dubleringsbusser, reservebusser) ud af drift, når Letbanen kører i fulldrift. Dermed forventes Aarhus Kommune at have 177 busser med Rejsekortudstyr.



Derfor opkræves Aarhus Kommune nu for de 15 sæt udstyr. Opkrævningen lyder på kr. 123.000 per sæt, kr. 1.845.000 i alt.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

#### *Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Kommunens udestående for investeringen 2013-2016 er 1.157 t.kr., hvilket betyder, at kommunen har indbetalt mindre, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

Afvigelsen skyldes kommunens køb af ekstraudstyr i 2016.

<b>Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Aarhus Kommune</b>			
<b>Bestiller: Aarhus Kommune</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-3.513.695	3.513.695	-
Ansvarligt lån	-4.527.379	4.527.379	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-8.041.074</b>	<b>8.041.074</b>	<b>-</b>
Udstyr	-6.739.559	6.747.220	7.661
Udstyr - ekstra	-34.600	1.845.450	1.810.850
Udstyr - Odderbanen	-	-	-
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-6.774.159</b>	<b>8.592.671</b>	<b>1.818.511</b>
Sekretariat	-1.160.873	801.985	-358.888
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-1.160.873</b>	<b>801.985</b>	<b>-358.888</b>
Afdrag - lån til udstyr	-4.959.176	5.354.989	395.813
Afdrag - lån til aktier og lån	-4.915.565	4.763.768	-151.797
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-9.874.741</b>	<b>10.118.758</b>	<b>244.017</b>
Buslager	-738.800	864.223	125.423
<b>Buslager i alt</b>	<b>-738.800</b>	<b>864.223</b>	<b>125.423</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-671.941	-671.941
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-671.941</b>	<b>-671.941</b>
Drift og renter	-	87	87
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>87</b>	<b>87</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-26.589.647</b>	<b>27.746.856</b>	<b>1.157.209</b>

#### *Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016, vil der ske afregning med kommunen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (mindreforbrug på 161 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (merforbrug på 1.157 t.kr.)

Samlet set har Aarhus Kommune efter regnskabsåret 2016 et udestående på 996 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Aarhus Kommune  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Aarhus Kommune</b> (beløb i kr.)	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning</b> (minus=tilgodehavende)
Regnskab 2016 Drift og Renter	-16.463.500	16.303.140	-160.360
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-500	-	-500
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-16.464.000</b>	<b>16.303.140</b>	<b>-160.860</b>
Regnskab 2016 Investering	-3.875.000	4.968.446	1.093.446
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	-34.600	-	-34.600
Resultat 2016 Investering i alt	-3.909.600	4.968.446	1.058.846
Investering 2013-2015	-22.680.047	22.778.410	98.363
Resultat 2013-2015 Investering i alt	-22.680.047	22.778.410	98.363
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-26.589.647</b>	<b>27.746.856</b>	<b>1.157.209</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-43.053.647</b>	<b>44.049.996</b>	<b>996.349</b>

Kommunen er tidligere blevet stillet i udsigt, at udeståendet først afregnes med regnskab 2017. I lyset af den nye afregningsmodel (godkendt af Midttrafik's bestyrelse i november 2016), hvormed resultatet for regnskab 2016 først afregnes i 2018, foreslår Midttrafik nu i stedet, at afregningen sker i forbindelse med regnskab 2016.

## Region Midtjylland

Region Midtjylland, Regnskab 2016				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Buskørsel</b>				
Kørselsudgifter	473.172.924	479.863.000	478.033.810	4.860.886
Bus-IT og øvrige udgifter	2.305.076	2.894.000	2.335.697	30.621
<b>Busudgifter i alt</b>	<b>475.478.000</b>	<b>482.757.000</b>	<b>480.369.507</b>	<b>4.891.507</b>
Indtægter	-279.813.000	-281.392.000	-279.756.957	56.043
Tilskud RM	7.826.000	7.826.000	7.826.000	0
<b>Netto</b>	<b>203.491.000</b>	<b>209.191.000</b>	<b>208.438.550</b>	<b>4.947.550</b>
<b>Flexture og Teletaxa</b>				
Vognmandsbetaling	162.000	162.000	157.935	-4.065
Indtægter	-11.000	-11.000	-12.163	-1.163
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>151.000</b>	<b>151.000</b>	<b>145.772</b>	<b>-5.228</b>
Administrationsomkostninger	34.100	34.700	36.547	2.447
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>185.100</b>	<b>185.700</b>	<b>182.318</b>	<b>-2.782</b>
<b>Togdrift</b>				
Udgifter	39.940.000	34.794.000	34.807.764	-5.132.236
Indtægter	-11.800.000	-10.475.000	-10.299.927	1.500.073
<b>Drift netto</b>	<b>28.140.000</b>	<b>24.319.000</b>	<b>24.507.836</b>	<b>-3.632.164</b>
Anlæg	16.976.000	989.500	989.500	-15.986.500
<b>I alt netto</b>	<b>45.116.000</b>	<b>25.308.500</b>	<b>25.497.336</b>	<b>-19.618.664</b>
<b>Trafikselskabet</b>				
Trafikselskabet - nettoudgifter	40.339.000	40.339.000	40.339.000	0
<b>Letbanen</b>				
Letbanesekretariatet	387.000	387.000	387.000	0
<b>Rejsekort</b>				
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	-935.000	-935.438	-935.438
25 % udstyr og ekstraudstyr	1.915.200	682.000	300.590	-1.614.610
25 % sekretariat	267.900	100.000	108.352	-159.548
Renter	1.029.000	1.101.000	1.124.486	95.486
Afdrag	5.389.000	5.758.000	5.746.257	357.257
Drift	17.371.700	16.703.000	17.299.005	-72.695
Buslager	0	355.000	285.958	285.958
<b>Rejsekort i alt</b>	<b>25.972.800</b>	<b>23.764.000</b>	<b>23.929.210</b>	<b>-2.043.590</b>
<b>Øvrige områder</b>				
Renteindtægter	0	0	-873.819	-873.819
<b>Region Midtjylland i alt (fratrukket Kommunal kørsel og Letbane)</b>				
<b>Netto</b>	<b>315.490.900</b>	<b>299.175.200</b>	<b>297.899.596</b>	<b>-17.591.304</b>
<b>Buserstatningskørsel</b>				
Udgifter på buserstatningskørsel	17.640.000	19.200.000	17.691.826	51.826
Indtægter på buserstatningskørsel	-8.000.000	-6.951.000	-7.057.051	942.949
<b>Buserstatningskørsel i alt</b>	<b>9.640.000</b>	<b>12.249.000</b>	<b>10.634.775</b>	<b>994.775</b>
<b>Forberedelse Letbane</b>				
Forberedelse Letbane i alt	6.460.000	3.951.000	0	-6.460.000
<b>Region Midtjylland i alt (Letbane)</b>				
<b>Netto</b>	<b>16.100.000</b>	<b>16.200.000</b>	<b>10.634.775</b>	<b>-5.465.225</b>
<b>Siddende patientbefordring</b>				
Vognmandsbetaling	120.350.000	120.350.000	118.797.884	-1.552.116
Indtægter	0	0	0	0
<b>Regionens vognmandsbetaling</b>	<b>120.350.000</b>	<b>120.350.000</b>	<b>118.797.884</b>	<b>-1.552.116</b>
Administrationsomkostninger	5.333.400	5.333.400	5.333.444	44
<b>Regionens samlede udgift</b>	<b>125.683.400</b>	<b>125.683.400</b>	<b>124.131.328</b>	<b>-1.552.072</b>
<b>Region Midtjylland i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>457.274.300</b>	<b>441.058.600</b>	<b>432.665.699</b>	<b>-24.608.601</b>
<b>Endelig afregning 2016</b>				
Byrdefordeling 2016	457.274.300	432.665.699	-24.608.601	
Reguleringer (f.eks. ekstraindbetalinger eller faktisk fakturering)	-19.429.689		19.429.689	
Investering 2013-2015 (indgår ikke i byrdefordelingen 2016)	38.436.654	36.310.189	-2.126.465	
<b>I alt afregning 2016</b>	<b>476.281.265</b>	<b>468.975.888</b>	<b>-7.305.376</b>	

\*Bemærk, at beløb på 5.165.225 kr. vedrørende Aarhus Letbane overføres til 2017 overføres til næste år; afregningen vil blive tilsvarende mindre

### Den endelige afregning

Under den byrdefordelte resultatopgørelse for 2016 findes en oversigt over den forventede afregning på baggrund af 2016. Afregningen består udover byrdefordelingsresultatet

for 2016 også af en endelig opgørelse af investeringen i rejsekort for 2013 til 2015. Investeringen i rejsekort har for de pågældende år ikke været endeligt afregnet. Desuden er der en linje for reguleringer i forhold til budgettet for 2016. Reguleringslinjen er anvendt, hvis der har været afvigelser i acotobetalingen i forhold til budgettet, eller såfremt der er foretaget ekstraindbetalinger eller udbetalinger i løbet af året.

For Region Midtjylland forestår en endelig afregning på ca. 7,3 mio. kr. i tilbagebetaling. Tilbagebetalingen skyldes primært, at Region Midtjylland har et stort mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget modsvares af, at Region Midtjylland ikke har foretaget en acotobetaling til de anlægsudgifter på togdriften, der også frafalder i regnskabet. Bemærk, at ikke alle 7,3 mio. kr. afregnes. En pulje på ca. 5,2 mio. kr. øremærket til forberedelsesomkostninger på Aarhus Letbane overføres til brug i 2017. Bemærk, at en ny afregningsmodel blev vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 4. november 2016. Den nye afregningsmodel medfører, at evt. over-/underforbrug først endeligt afregnes et år senere, i dette tilfælde 2018. Beslutningen er truffet for at højne budgetsikkerheden og styrke planlægningsmulighederne.

## **Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Region Midtjylland**

### **Overordnet kommentar**

Resultat, fratrukket Kan-kørsel og Aarhus Letbane, er 17,6 mio. kr. lavere end Region Midtjyllands udmeldte budgetramme for 2016. Imidlertid er ca. 16 mio. kr. trukket ud af anlægsudgifter til togdrift, da dette beløb nu direkte afholdes af Region Midtjylland. Derfor skal rammen også nedskrives med tilsvarende beløb, hvilket medfører, at resultatet for året er ca. 1,6 mio. kr. lavere end den opdaterede budgetramme for 2016.

### **Busdrift**

#### Kørselsudgifter

Årets busudgifter til Region Midtjylland i 2016 medfører et samlet merforbrug på 4,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2016. Merforbruget drives primært af merudgifter i forbindelse med 46. og 47. udbud i Midt- og Vestjylland, udgifter til erstatningsbuskørsel efter kontraktbrud med Hans Biler og mere kørsel på lufthavnsbussen 912X. Dette modsvares af et faldende omkostningsindeks.

Sammenlignet med forventet regnskab efter 3. kvartal, så er der foretaget en nedskrivning på 1,8 mio. kr. Udgiften til Nord/Syd-samarbejdet nedjusteres med 1,7 mio. kr. på grund af opdaterede fordelingsnøgler i afregningen mellem parterne. Dette modsvares af 1,4 mio. kr. i merudgifter som følge af en reduktion af Billund Lufthavns underskudsdekning på lufthavnsbussen 912X. Året er afsluttet med en positiv udvikling i passagerfrekvens, hvorfor merindtægterne medfører mindre underskudsdekning fra Billund Lufthavn. I forbindelse med kontraktbruddet med Hans Biler har Midttrafik modtaget garantier og bod, der overføres til Region Midtjylland. Dette medfører en mindreudgift på 1,7 mio. kr. Derudover er der flere udgifter på rute 918X som følge af øgede faste busudgifter, da entreprenøren ikke har fået betaling for den rette busstørrelse siden 2015. Det medfører en merudgift på 0,6 mio. kr. Mindre kørsel medvirker til en besparelse på 0,4 mio. kr.

#### Bus-IT og øvrige udgifter

Der er ikke nogen afvigelse sammenlignet med budgettet, hvilket er en nedskrivning af udgifterne i forhold til det forventede merforbrug på 0,6 mio. kr. efter 3. kvartal.

Faldet i udgifterne sammenlignet med forventningerne efter 3. kvartal skyldes lavere udgifter til drift af bus-IT og chaufførlokaler på i alt 0,4 mio. kr. samt at de forventede (men ikke-budgetterede udgifter) til Kollektiv Trafikplan Djursland på 0,2 mio. kr. ikke blev afholdt i 2016.

Udgifterne til projektet forventes i stedet at komme i 2017.

### Indtægter

Samlet er der en marginal mindreindtægt i forhold til det budgetterede.

På de enkelte konti er der dog væsentligere afvigelser. Passagerindtægterne er 7,6 mio. kr. under budgettet., bl.a. som følge af, at de budgetforudsætninger der var lagt ind i Regionens indtægtsbudget om øgede indtægter på grund af kørselsomlægninger og takststigninger ikke er overholdt. Dette kompenseres dog delvist af øgede indtægter fra off-peak kompensation på 2,2 mio. kr.

Af andre væsentlige indtægtsafvigelser kan nævnes et mindre salg af skolekort på 0,8 mio. kr. og mindre salg af Ungdomskort på 1,4 mio. kr.

På afregning for bus & tog samarbejdet er der tale om merindtægter på 9,1 mio. kr., som følge af endelig afregning af bus & tog samarbejdet for 2014 og 2015 med DSB. Der er endnu ikke sket endelig afregning med Arriva, hvorfor det er de aftalte aconto-afregninger der indgår i regnskabet for 2016.

### **Flexture og Teletaxa**

#### Teletaxa

Budgettet er overholdt.

### **Togdrift**

Driftsregnskabet for togdrift viser et mindreforbrug på 3,6 mio. kr., hvilket skyldes færre udgifter til togkørsel på Aarhus Nærbane. Banerne har været delvist spærret i 2016 pga. aften- og weekendspærringer fordi banerne ombygges til letbanedrift.

I perioden med spærringer har Midttrafik indsat erstatningsbusser, og der er opnået en besparelse, som har reduceret driftsudgifterne. På Strækningen Aarhus-Grenaa har Midttrafik indgået aftale med DSB, hvorefter Midttrafik tilrettelægger og administrerer buserstatningskørslen, mod at DSB betaler Midttrafik for den iværksatte kørsel. DSB sparer herved udgifter til drift af togkørsel og indsættelse af "togbusser".

Passagerindtægterne har været 1,5 mio. kr. mindre end forventet. Det er hovedsageligt indtægterne fra Strækningen Aarhus-Odder der ligger under budgettet. Også på Lemvigbanen har indtægterne været mindre end forudsat.

#### *Tilskud til investeringer.*

I budget 2016 var forventet et tilskud til anlægsinvesteringer på 16,9 mio. kr. til Midtjyske Jernbaner A/S. Den faktiske udbetaling til Midtjyske Jernbaner A/S blev kun på ca. 1 mio. kr. og dermed er der et mindreforbrug på ca. 16 mio. kr. på området.

En væsentlig del af dette mindreforbrug forklares ved, at der var budgetteret med udgifter til renter/afdrag på gældsbreve til Region Midtjylland. Gældsbrevene til regionen skyldes, at Region Midtjylland har optaget lån til finansiering af en sporombygning på Strækningen Aarhus-Odder.

Fra 1. september 2016 er Strækningen Aarhus-Odder overdraget fra Midtjyske Jernbaner A/S til Aarhus Letbane I/S. Midttrafiks gældsforpligtigelse overdrages ikke til Aarhus Letbane I/S, og derfor har Region Midtjylland annulleret gældsbrevene til Midttrafik. Midttrafik har derfor ikke afholdt udgifter til afdrag/renter på gældsbreve i 2016.

Det er aftalt, at Strækningen Aarhus-Odder overgår til Aarhus Letbane. Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at Odderbanens infrastruktur og værkstedsbygning overdrages til Aarhus Letbane I/S. Midtjyske Jernbaner A/S, Midttrafik og Region Midtjylland har aftalt et salg af værkstedsbygningen i Odder til Aarhus Letbane I/S for 2.389.957 kr. Parterne har også aftalt, at den indtægt Midtjyske Jernbaner A/S opnår ved salget af værkstedsbygningen, modregnes i udbetalingen af investeringstilskuddene til Midtjyske Jernbaner A/S.

I forbindelse med ophør af DSB's togkørsel på Strækningen Aarhus-Odder skal Region Midtjylland betale en andel af DSB's omkostninger til ombygning af værksbygningen i Od-

der. Udgiften på 2,0 mio. kr. er, efter ønske fra Region Midtjylland, optaget i Midttrafik budget for 2016. Efterfølgende har Region Midtjylland afregnet beløbet direkte med DSB udenom Midttrafik.

<b>Midtjyske Jernbaner A/S</b>			
	<b>Budget 2016</b>	<b>Heraf afholdt af regionen uden om Midttrafik</b>	<b>Udbetalt Midtjyske Jernbaner</b>
<b>Investeringsstilskud</b>			
Ordinært investeringsstilskud	4.822.000	-2.389.957	-2.432.043
Ydelse gældsbev. vedr sporombygning Odderbanen	10.154.000	-11.596.543	1.442.543
Andel af værkstedsombygning Odder	2.000.000	-2.000.000	0
<b>Total</b>	<b>16.976.000</b>	<b>-15.986.500</b>	<b>-989.500</b>

### **Letbanesekretariatet**

Der er et beskedent mindreforbrug i forhold til budgettet. Mindreforbruget ønskes overført til 2017.

### **Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)**

Trafikselskabets regnskab balancerer i 2016 i forhold til det indbetalte budget.

### **Rejsekort**

#### *Regnskab 2016 (Drift, Renter og Investering)*

Der er et mindreforbrug sammenlignet med budgettet på 2,0 mio. kr., hvilket er en opskrivning af udgifterne i forhold til forventningerne efter 3. kvartal, der var et mindreforbrug på 2,2 mio. kr.

Ændringen i forhold til 3. kvartal skyldes dels, at udgifterne til drift af rejsekort ikke blev så lave, som forventet efter 3. kvartal. Årsagen hertil, og noget som særligt ramte regionen, var væsentlig højere udgifter til omflytning af rejsekortudstyr i forbindelse med kontraktskifte grundet opsigelse af kontrakten med Hans' Biler. Omvendt er der lavere udgifter til investeringen, hvilket skyldes, at sidste rate for betaling af rejsekortudstyr blev billigere end forventet.

Årets resultat for drift og renter afregnes som altid efter regnskabsåret. De øvrige rejsekort-regnskabsposter indgår i rejsekortinvesteringen for 2013-2016, der ligeledes afregnes efter regnskabsåret 2016.

#### *Opgørelse af udgifter til rejsekortinvesteringen for 2013-2016*

Regionens udestående for investeringen 2013-2016 er 2.601 t.kr., hvilket betyder, at Region Midtjylland har indbetalt mere, end de faktisk afholdte udgifter i perioden.

Den store afvigelse skyldes, at Region Midtjylland købte udstyr i slutningen af 2015. Dette er Region Midtjylland både blevet opkrævet for i forbindelse med købet i 2015 og som følge af budget 2016 ligeledes i løbet af 2016.

Afvigelsen var forventet, og Region Midtjylland er blevet stillet et tilgodehavende på mindst 1 mio. kr. i udsigt. Dette tilgodehavende endte altså med at blive væsentlig højere.

**Endelig opgørelse over investeringen i Rejsekort A/S for 2013-2016 for Region Midtjylland**

<b>Bestiller: Region Midtjylland</b>	<b>Bestillerbidrag</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående i alt (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>	<b>2013-2016 i alt</b>
Køb af aktier	-4.889.693	4.889.693	-
Ansvarligt lån	-6.300.855	6.300.855	-
<b>25% aktier og ansvarligt lån i alt</b>	<b>-11.190.548</b>	<b>11.190.548</b>	<b>-</b>
Udstyr	-11.942.308	10.661.493	-1.280.815
Udstyr - ekstra	413.326	748.346	1.161.672
Udstyr - Odderbanen	-1.753.857	1.523.755	-230.101
<b>25% udstyr og ekstraudstyr i alt</b>	<b>-13.282.839</b>	<b>12.933.594</b>	<b>-349.245</b>
Sekretariat	-2.372.305	1.638.622	-733.683
<b>25% Sekretariat i alt</b>	<b>-2.372.305</b>	<b>1.638.622</b>	<b>-733.683</b>
Afdrag - lån til udstyr	-8.910.723	8.931.707	20.984
Afdrag - lån til aktier og lån	-7.220.363	7.771.195	550.832
<b>Afdrag i alt</b>	<b>-16.131.086</b>	<b>16.702.902</b>	<b>571.816</b>
Buslager	-1.440.550	285.958	-1.154.592
<b>Buslager i alt</b>	<b>-1.440.550</b>	<b>285.958</b>	<b>-1.154.592</b>
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	-	-935.438	-935.438
<b>Tilbagebetaling af ansvarligt lån i alt</b>	<b>-</b>	<b>-935.438</b>	<b>-935.438</b>
Drift og renter	-	-279	-279
<b>Drift og renter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-279</b>	<b>-279</b>
<b>Investering i alt</b>	<b>-44.417.328</b>	<b>41.815.907</b>	<b>-2.601.421</b>

*Afregning efter regnskabsåret 2016*

Efter regnskabsåret 2016 vil der ske afregning med Regionen for:

- Årets resultat 2016 for Drift og Renter (merforbrug på 22 t.kr.)
- Resultat for 2013-2016 for udgifter til Investeringen (mindreforbrug på 2.601 t.kr.)

Samlet set skal Region Midttrafik efter regnskabsåret 2016 have tilbagebetalt 2.579 t.kr.

**Rejsekort til afregning efter regnskab 2016, Region Midtjylland  
(opdelt i Drift/Renter 2016 og Investering 2013-2016)**

<b>Bestiller: Region Midtjylland</b>	<b>Budget/Indbetalt</b>	<b>Faktiske udgifter</b>	<b>Udestående til afregning (minus=tilgodehavende)</b>
<b>(beløb i kr.)</b>			
Regnskab 2016 Drift og Renter	-18.400.700	18.423.491	22.791
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Drift og Renter	-300	-	-300
<b>Resultat 2016 Drift og Renter i alt</b>	<b>-18.401.000</b>	<b>18.423.491</b>	<b>22.491</b>
Regnskab 2016 Investering	-7.572.100	5.505.718	-2.066.382
Ekstraindbetaling/tilbagebetaling regnskab 2016 Investering	1.591.426	-	1.591.426
<b>Resultat 2016 Investering i alt</b>	<b>-5.980.674</b>	<b>5.505.718</b>	<b>-474.956</b>
Investering 2013-2015	-38.436.654	36.310.189	-2.126.465
<b>Resultat 2013-2015 Investering i alt</b>	<b>-38.436.654</b>	<b>36.310.189</b>	<b>-2.126.465</b>
<b>Resultat 2013-2016 Investering i alt</b>	<b>-44.417.328</b>	<b>41.815.907</b>	<b>-2.601.421</b>
<b>Til afregning Rejsekort i alt</b>	<b>-62.818.328</b>	<b>60.239.399</b>	<b>-2.578.929</b>

**Buserstatningskørsel**

Midttrafik har etableret erstatningskørsel med busser fra 26. august 2016, hvor togkørslen på Aarhus Nærbane er indstillet fordi banerne ombygges til letbanedrift.

I regnskabet for 2016 er der en merudgift på ca. 1 mio. kr. Det skyldes dels færre indtægter i erstatningskørslen og dels en større efterspørgsel efter teletaxaordningen end forventet.

Benyttelsen af den iværksatte teletaxaordning har været stor. I september og oktober måned var der en ekstraordinær stor stigning i brugen af ordningen. Midttrafik ændrede vilkårene for teletaxakørsel med virkning fra november måned for at reducere udgifterne resten af året. De samlede udgifter til teletaxaordningen i 2016 var 1,7 mio. kr.

På indtægtsiden var der færre indtægter i erstatningskørslen end forventet, hvilket bl.a. kan skyldes et generelt indtægtsfald i Midttrafiks buskørsel. Mange kunder har sandsynligvis også benyttet de ordinære ruter i stedet for de indsatte erstatningsbusser, eller har valgt andre befordringsmåder. Udgifterne til information- og markedsføring, mm., og til rejsekortudstyr i erstatningsbusserne blev mindre end forventet.

### Buserstatningskørsel

	Budget 2016	Regnskab 2016	Afvigelse
Udgifter buskørsel	14.200.000	13.674.201	-525.799
Udgifter teletaxakørsel		1.720.688	1.720.688
Indtægter buskørsel	-8.000.000	-7.057.051	942.949
Information og andre udg.	2.000.000	1.690.493	-309.507
Rejsekortudstyr	1.440.000	606.444	-833.556
<b>Total</b>	<b>9.640.000</b>	<b>10.634.775</b>	<b>994.775</b>

### Forberedelse Letbane

En andel af Letbanens forberedelsesomkostninger finansieres via et bidrag fra Region Midtjylland. Som kompensation for overtagelsen af trafikansvaret på Strækningen Aarhus-Grenaa, yder staten et årligt driftsbidrag til Region Midtjylland. Regionen benytter dette driftsbidrag til at finansiere den erstatningskørsel Midttrafik iværksætter.

Regionens overskydende midler fra statsbidraget anvendes til nedbringelse af Letbanens forberedelsesomkostninger.

### Forberedelse Aarhus Letbane - Regnskab 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.
<b>Forberedelse Aarhus Letbane</b>				
Netto	6.460	0	-6.460	-100%
<b>Forberedelse Aarhus Letbane i alt</b>	<b>6.460</b>	<b>0</b>	<b>-6.460</b>	<b>-100%</b>

### Siddende patientbefordring

Der er et mindreforbrug på 1,5 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til 1,2 %. Forventningen efter 3. kvartal var at budgettet blev overholdt.

### Siddende patientbefordring - Regnskab 2016

(Beløb i 1.000 kr.)	Budget 2016	Forventet regnskab 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Difference	Difference i pct.
<b>Siddende patientbefordring</b>					
Regionens vognmandsbetaling	120.350	120.350	118.798	-1.552	-1,3%
Administrationsomkostninger	5.333	5.333	5.333	0	0,0%
<b>Siddende patientbefordring i alt</b>	<b>125.683</b>	<b>125.683</b>	<b>124.131</b>	<b>-1.552</b>	<b>-1,2%</b>



**NT**

<b>NT</b>				
	<b>Budget 2016</b>	<b>Forventet regnskab, 3. kvartal 2016</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Regnskab minus budget</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	0	0	5.496	5.496
Indtægter	0	0	-1.492	-1.492
<b>Netto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.004</b>	<b>4.004</b>
<b>Kommunal kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	100.000	150.000	239.526	139.526
Indtægter	0	0	0	0
<b>Trafikselskabets vognmandsbetaling</b>	<b>100.000</b>	<b>150.000</b>	<b>239.526</b>	<b>139.526</b>
Administrationsomkostninger	0	0	0	0
<b>Trafikselskabets samlede udgift</b>	<b>100.000</b>	<b>150.000</b>	<b>239.526</b>	<b>139.526</b>
<b>NT i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>100.000</b>	<b>150.000</b>	<b>243.530</b>	<b>143.530</b>

**Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for NT:****Handicapkørsel**

NT kunder som kører i Region Midtjylland og som Midttrafik administrerer kørslen for.

**Kommunal kørsel**

Der er et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forholdt til budgettet. Årsagen skal findes i en øget turmængde.

**Movia**

<b>Movia</b>				
	<b>Budget 2016</b>	<b>Forventet regnskab, 3. kvartal 2016</b>	<b>Regnskab 2016</b>	<b>Regnskab minus budget</b>
<b>Handicapkørsel</b>				
Udgifter	0	0	73.052	73.052
Indtægter	0	0	0	0
<b>Netto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73.052</b>	<b>73.052</b>
<b>Movia i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73.052</b>	<b>73.052</b>

**Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Movia:****Movia****Handicapkørsel**

Movia-kunder som kører i Region Midtjylland og som Midttrafik administrerer kørslen for.

## Sydtrafik og Region Syddanmark

Sydtrafik og Region Syddanmark				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Flextrafik kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0
Trafikselskabets vognmandsbetaling	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	402.000	402.000	402.000	0
<b>Trafikselskabets samlede udgift</b>	<b>402.000</b>	<b>402.000</b>	<b>402.000</b>	<b>0</b>
<b>Sydtrafik i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>402.000</b>	<b>402.000</b>	<b>402.000</b>	<b>0</b>

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab for Sydtrafik:

### Sydtrafik

#### Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

### Fynbus

Fynbus				
	Budget 2016	Forventet regnskab, 3. kvartal 2016	Regnskab 2016	Regnskab minus budget
<b>Flextrafik kørsel</b>				
Vognmandsbetaling	0	0	0	0
Indtægter	0	0	0	0
Trafikselskabets vognmandsbetaling	0	0	0	0
Administrationsomkostninger	665.000	665.000	665.000	0
<b>Trafikselskabets samlede udgift</b>	<b>665.000</b>	<b>665.000</b>	<b>665.000</b>	<b>0</b>
<b>Fynbus i alt</b>				
<b>Netto</b>	<b>665.000</b>	<b>665.000</b>	<b>665.000</b>	<b>0</b>

Forklaringer på væsentlige afvigelser mellem budget og regnskab Fynbus:

### Fynbus

#### Kommunal kørsel

Ingen bemærkninger i forhold til budgettet.

MIDTTRAFIK

# INDTÆGTSDELING MELLEM BESTILLERNE 2017-2020

NOTAT

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## INDHOLD

1	Baggrund	1
2	Forudsætninger	2
3	Model 2017-2020	3

### 1 Baggrund

Rejsekortet er blevet implementeret i Midttrafik og udbredelsen vokser. Her ud over er der indført en app til køb af billetter, hvilket betyder et fald i salget på de fysiske salgssteder. Der er indført nyt takstsystem i Midttrafik og i Bus & Tog samarbejdet indføres det såkaldte Takst Vest. Endelig udfases nogle af de gamle billettyper grundet indførelsen af bl.a. Rejsekortet.

På udbudssiden åbner Letbanen i Aarhus i 2017 og som konsekvens heraf reduceres busbetjeningen, hvilket sætter nye krav til indtægtsdelingen her.

Alt dette betyder, at den nuværende model for indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik ikke længere er dækkende og der skal findes en ny model for den fremtidige indtægtsdeling. Midttrafik har besluttet at opdele udviklingen af en ny model i to steps, således at der beskrives en løsning for perioden 2017 til 2020 og en løsning efter 2020. Baggrunden herfor er bl.a. at der i de kommende tre år indføres mange nye tiltag herunder, at Letbanen åbner og Takst Vest implementeres og at der på den anden side er et udpræget ønske om budgetsikkerhed.

Nærværende notat omhandler alene beskrivelsen af hvordan indtægtsdelingen foretages i perioden 2017-2020.

PROJEKTNR.

A086911

DOKUMENTNR.

002

VERSION

06

UDGIVELSESDATO

29. marts 2017

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

JGL/JSE

KONTROLLERET

JSE

GODKENDT

JGL

## 2 Forudsætninger

Fortsættelse af den nuværende model til fordeling af indtægterne mellem Region og kommuner, der er baseret på opgørelse af salgsindtægter i forskellige dele af organisationen, er vanskelig. Fremadrettet vil der ske radikale ændringer i kundernes valg af billettyper og dermed salgskanalerne og yderligere vil der også komme til at ske en ændring i trafikubuddet i forbindelse med letbanens etablering:

- > Rejsekortet er blevet implementeret og får efterhånden en stor markedsandel.
- > I første omgang medfører Rejsekortet at salg af klippekortet tages ud af busserne og nu alene kan købes via en app på mobiltelefonen. Sammenhængen mellem klippekort og busrute er dermed forsvundet samtidig med at salget er blevet kraftigt reduceret.
- > Udover klippekort kan der købes kontantbilletter via app'en, Dette ændrer også mulighederne for at knytte salg af kontantbilletter til en bestemt rute.

Hertil kommer at Letbanen bliver en ny part i fordelingen af indtægterne. Denne må forventes at få relativt mange passagerer og dermed en relativ stor del af indtægterne.

På baggrund af denne situation er det nødvendigt at definere en ny metode til beregning af fordelingen af indtægterne mellem kommuner og region. Der er to overordnede forudsætninger for etableringen af model for perioden 2017-2020:

- > Budgetsikkerhed - der er ingen af bestillerne, der er interesserede i store udsving i indtægterne de kommende år. De nye tiltag på udbudssiden vil helt sikkert flytte rundt på indtægterne, ligesom de nye billettyper ændrer opgørelsen af indtægterne. Dette betyder at selve indtægtsdelingen ikke kan gennemføres som hidtil, uden den konsekvens, at der vil ske meget store omrokninger i forhold til tidligere. Da de kommende års tiltag på udbudssiden og den fremtidige opgørelse af indtægterne er svære at skille ad, er der enighed om, at fastholde niveauet i indtægtsdelingen indtil en ny model for indtægtsdelingen implementeres.
- > Økonomien på Letbanen er alene et anliggende mellem Aarhus Kommune og Regionen. Det betyder, at et eventuelt indtægtstab på Letbanen i forhold til de nuværende indtægter dækkes af Aarhus Kommune og Regionen, mens de øvrige bestillere ikke må belastes af et eventuelt underskud. Tilsvarende skal et eventuelt overskud tilgå Aarhus Kommune og Regionen.

Ud fra de to forudsætninger har COWI opstillet et forslag til en simpel model for perioden 2017-2020 med udgangspunkt i den oprindelige model for perioden 2007-2014.

### 3 Model 2017-2020

Forslaget til model for perioden 2017-2020 er, at der tages udgangspunkt i den model, der har været anvendt i 2007-2014 og i modificeret form for 2015 og 2016.

Herudover foreslås, at Regionen opdeles i Region Aarhus og Region Øvrige, hvor Region Aarhus defineres som gruppen af de regionale ruter, der har tilknytning til Aarhus og Region Øvrige er de øvrige regionale ruter. Baggrunden for forslaget er, at det kun er Aarhusområdet, der påvirkes af åbningen af Letbanen.

Den fremtidige model for perioden 2017-2020 foreslås opdelt i to delelementer:

- > Del A - for alle bestillere undtagen Region Aarhus og Aarhus Kommune
- > Del B - for Aarhus Kommune, Region Aarhus og Letbanen

#### Opdeling af Regionen

Med udgangspunkt i de ruteopdelte indtægter og øvrige indtægter, der senest er lavet i 2014, er regionale ruter med tilknytning til Aarhus isoleret. I Regionen Aarhus indgår således følgende ruter:

- > 100 Odder - Aarhus - Hornslet
- > 103 Aarhus - Beder - Malling - Hou
- > 107 Skanderborg - Horsens
- > 109 Aarhus - Hørning - Skovby - Galten
- > 111 Aarhus - Foldby - Hinnerup
- > 112 Aarhus - Sorring - Silkeborg
- > 113 Aarhus - Galten - Silkeborg
- > 114 Aarhus - Hammel - Viborg
- > 115 Aarhus - Hinnerup - Hadsten - Randers
- > 116 Aarhus - Skovby - Galten
- > 117 Aarhus - Hadsten - Langå
- > 118 Aarhus - Randers
- > 120 Aarhus - Rønde - Kolind - Grenaa
- > 121 Aarhus - (Skødstrup - Løgten) - Rønde - Ryomgaard
- > 122 Aarhus - Rønde - Grenaa
- > 123 Aarhus - Rønde - Ebeltoft
- > 124 Hammel - Søften - Skejby Sygehus - AU
- > 200 Skanderborg - Hørning - Aarhus - Skejby - Hinnerup
- > 202 Vejle - Horsens - Aarhus

De regionale ruter er med udgangspunkt heri således opdelt i to grupper med en fordeling som vist nedenfor:

2014	Salg andre steder	Salg i busserne	I alt 2014	Fordeling
Region Midtjylland	134.683.959	136.093.306	270.777.265	100,0%
Region Aarhus	56.960.238	56.622.143	113.582.381	41,9%
Region Øvrige	77.723.722	79.471.163	157.194.884	58,1%

Opgørelsen er udarbejdet for årene 2011-2014 (se nedenstående tabel).

År	Region Total	Region Aarhus	Region Øvrige	Region Aarhus	Region Øvrige
2011	268.215.684	112.058.841	156.156.842	41,8%	58,2%
2012	266.345.519	119.028.328	147.317.191	44,7%	55,3%
2013	292.922.935	120.022.459	172.900.476	41,0%	59,0%
2014	270.777.265	113.582.381	157.194.884	41,9%	58,1%

Opgørelsen viser, at fordelingen mellem Regionens indtægter i Aarhus-området og den øvrige del af regionen er rimelig konstant flere år i træk.

#### Del A:

Del A er for alle kommunerne (undtagen Aarhus) og Region Øvrige. Her tages udgangspunkt i resultatet for 2016. Til sammenligning er lavet en fordeling for 2014 og 2015 og som er vist i tabellen på næste side. Tabellen viser, at der forekommer variationer med både fald og stigninger, men samlet er der kun et meget lille fald i den samlede indtægtsmasse fra 2014 til 2016. Taget alle usikkerhederne i betragtning, anbefales at der ikke tages højde for det i modellen.

Resultatet for 2016 er samlet kr. 300.047.233 (ekskl. Samsø) og fordelt efter fordelingsnøglen vist i kolonnen "%-Fordeling Midttrafik". Nøglen er beregnet efter samme metode som fordelingsnøglen i den nuværende model for indtægtsdeling.

Region Øvriges andel er beregnet som 58,1 % af Regionens samlede indtægter ekskl. Bus & Tog i 2014. Denne andel er anvendt også i 2015 og 2016.

For at sikre budgetsikkerhed, er det COWIs forslag, at tage udgangspunkt i det samlede resultat for 2016. Som udgangspunkt fastlåses resultatet, således at det er det samme beløb, der fordeles i 2017.

Da verdenen ikke er fuldstændig statisk, foreslås at beløbet fremskrives med udviklingen i takstloftet. Almindelige takststigninger vil give flere indtægter, og det skal selvfølgelig tilkomme de enkelte bestillere.

Der vil også i perioden 2017-2020 forekomme ændringer i busudbuddet eller andre forhold, som det vil være fornuftigt at regulere for. I den nuværende indtægtsdeling er der mulighed for at foretage justeringer i fordelingsnøglen, hvis der eksempelvis er foretaget mange ændringer i busudbuddet, og det foreslås, at denne funktion fastholdes, da der allerede nu er kendskab til større justeringer. Den eventuelle justering rykker kun på den interne fordeling (fordelingsnøglen) i tabellen neden for. En anden årsag til en eventuel justering i fordelingen kan være, at der introduceres gratis kørsel eller specielle lokale takster på ruter i en kommune.

Indtægtsfordelingen frem til 2020 for kommunerne (ekskl. Aarhus) og Region Øvrige tager derfor udgangspunkt i fordeling for 2016 vist i tabellen neden for.

	Indtægter			% -fordeling Midttrafik			Køreplantimer
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2016
Favrskov Kommune	1.221.539	1.254.311	1.190.036	0,40	0,42	0,40	19.163
Hedensted Kommune	2.820.058	2.277.138	1.902.720	0,93	0,76	0,63	7.589
Herning Kommune	17.606.445	15.819.001	13.835.865	5,83	5,25	4,61	66.940
Holstebro Kommune	6.747.398	6.892.856	6.070.396	2,24	2,29	2,02	43.625
Horsens Kommune	20.379.235	19.666.450	20.124.611	6,75	6,53	6,71	67.799
Ikast-Brande Kommune		-	-	-	-	-	
Lemvig Kommune		-	-	-	-	-	
Norrdjurs Kommune	1.299.589	1.188.714	1.276.062	0,43	0,39	0,43	21.182
Odder Kommune	1.361.321	1.274.190	1.473.708	0,45	0,42	0,49	9.833
Randers Kommune	31.440.660	29.742.686	30.826.014	10,42	9,88	10,27	125.096
Ringkøbing-Skjern Kommune	3.658.164	4.245.973	3.632.239	1,21	1,41	1,21	35.511
Samsø Kommune	1.118.251	1.143.988	1.006.626				6.450
Silkeborg Kommune	24.101.076	24.750.288	23.732.210	7,98	8,22	7,91	84.833
Skanderborg Kommune	5.653.316	5.620.548	5.493.898	1,87	1,87	1,83	30.256
Skive Kommune	8.284.802	8.591.338	8.350.208	2,74	2,85	2,78	40.910
Struer Kommune	948.990	1.182.750	938.573	0,31	0,39	0,31	12.892
Syddjurs Kommune	3.333.161	3.660.562	3.202.963	1,10	1,22	1,07	20.851
Viborg Kommune	15.903.086	15.816.052	15.589.845	5,27	5,25	5,20	72.371
Region Midtjylland Øvrige	157.075.910	159.110.100	162.407.885	52,04	52,84	54,13	415.874
I alt udenfor Aarhus (eksl Samsø)	301.834.751	301.092.957	300.047.233	100,00	100,00	100,00	1.076.741

Budgetmæssigt vil der tilsvarende som det gøres nu, kunne fastlægges et budget. Det samlede beløb til budget vil være årets regnskab fremskrevet med takstloftet.

#### Del B:

Når Letbanen åbner, kommer der et nyt bidrag i form af indtægter og udgifter på Letbanen og hvor forudsætningen er, at økonomien på Letbanen er et anliggende mellem Aarhus Kommune og Regionen. Det forventes, at den fremtidige indtægt på Letbanen vil udgøre ca. 83,4 mio. kr.

Ca. 39 mio. kr. svarer til indtægter i 2015 på Grenaa-banen (24 mio. kr.) og Odderbanen (15 mio. kr.), mens de resterende er indtægter fra den busdrift, der indgår i ændringen i busudbuddet i Aarhus Kommune og Regionen pga. Letbanens åbning, og således heller ikke er nye indtægter.

Forslaget i del B til at håndtere Letbanen er således, at forskellen fra de fastholdte indtægter i Midttrafik for de øvrige bestillere svarende til bundlinjeresultatet i 2016 på kr. 300.047.233 fremskrevet med takststigningsloftet og årets samlede indtægter, fordeles mellem Aarhus Kommune og Regionen (Region Aarhus) efter fordelingsnøgle beregnet på 2016 fordeling:

	Indtægter			Fordelingsnøgle		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Letbanen						
Århus Kommune	294.295.903	286.199.469	290.424.518	72,2	71,3	71,2
Region Midtjylland Aarhus (41,9%)	113.496.415	114.966.235	117.349.075	27,8	28,7	28,8
I alt	407.792.318	401.165.704	407.773.593	100,0	100,0	100,0

Et eksempel

Hvis den samlede indtægt i Midttrafik er kr. 730 mio. (rent fiktivt) vil regnestykket se således ud:

> Samlede indtægter	730.000.000 kr. (Fiktivt beløb)
> Fastlåst bundlinjeresultat	300.047.233 kr. (Resultat 2016)
> Rest	429.952.767 kr.

Restbeløbet fordeles således i eksemplet med kr. 306.220.970 (71,2 %) til Aarhus Kommune og kr. 123.731.797 (28,8 %) til Regionen. Et eventuelt underskud, vil dækkes efter samme metode.

Fordelingen af indtægterne i del B mellem Regionen, Aarhus Kommune og Letbanen sker enten med udgangspunkt i de budgetterede indtægter eller som en andel af de samlede indtægter. De budgetterede indtægter er sat lig 83,4 mio. kr. svarende til 18,5% af de samlede indtægter.

I tabellerne herunder er vist de budgetterede indtægter i 2017 og 2018. I 2017 er der indsat erstatningsbusser for letbanen i en periode, hvor den endnu ikke kører i fuldt omfang.

2017	Budgeteret indtægt (kr.)	Fordeling
Aarhus Kommune - Busdrift	278.701.000	64,2%
Regionen (Aarhus området) - Busdrift	121.442.694	28,0%
Erstatningsbusser	14.000.000	3,2%
Letbane	19.700.000	4,5%
I alt	433.843.694	100,0%

For 2018 er der opsat 2 alternative fordelinger. For begge er det forudsat at denne erstatningskørsel er bortfaldet. I den ene fordeling er det forudsat, at fordelingen er baseret på den budgetterede indtægt på 83,4 mio. kr. I den anden fordeling er der taget udgangspunkt i at 18 % af de samlede indtægter tilfalder letbanen.

2018	Budgeteret indtægter (kr.)	Fordeling
Aarhus Kommune - Busdrift	252.501.000	56,0%
Regionen - Busdrift	114.925.934	25,5%
Letbane	83.400.000	18,5%
I alt	450.826.934	100,0%

I tabellerne herunder er vist udsvingene i fordelingen af indtægterne i den opstillede metode, hvis indtægterne varierer med +/- 10 mio. kroner i forhold til det budgetterede. I den første tabel er ændringerne fordel proportionalt på de enkelte parter, således at parterne hver især får den samme procentvise andel af indtægterne.

2018	Forventede indtægter (kr.)	+ 10 mio kr.	- 10 mio kr.	Fordeling
Aarhus Kommune - Busdrift	252.501.000	258.101.841	246.900.159	56,0%
Regionen - Busdrift	114.925.934	117.475.159	112.376.709	25,5%
Letbane	83.400.000	85.249.934	81.550.066	18,5%
I alt	450.826.934	460.826.934	440.826.934	100,0%

i den anden tabel er beløbet til Letbanen på 83,4 mio. kr. fastholdt. I denne model ændrer procentfordelingen mellem de 3 parter sig ved de beregnede variationer i indtægterne.



<b>2018 fastbeløb til letbane</b>	Forventede indtægter (kr.)	Fordeling	+ 10 mio kr.	Fordeling	- 10 mio kr.	Fordeling
Aarhus Kommune - Busdrift	252.501.000	56,0%	259.373.142	56,3%	245.628.858	55,7%
Regionen - Busdrift	114.925.934	25,5%	118.053.792	25,6%	111.798.076	25,4%
Letbane	83.400.000	18,5%	83.400.000	18,1%	83.400.000	18,9%
I alt	450.826.934	100,0%	460.826.934	100,0%	440.826.934	100,0%

# INDTÆGTSFORDELINGSMODEL 2020

## INDHOLD

1	Indledning	1
2	Model baseret på salg.	2
2.1	Parametre i modellen	2
3	Fordeling af indtægter	3
3.1	Rejsekort	3
3.2	Kort med start og slutzone	3
3.3	Skole- og ungdomskort	4
3.4	Billetter med startzone og zoneantal	4
3.5	Midttrafiks app.	5
3.6	Andre kort og billetter	6
4	Passagertal	6
5	Overgangsordning	8
6	Model baseret på passagertal	8

### Bilag 1 Parametre i modellen

#### 1 Indledning

Dette notat indeholder en beskrivelse af, hvordan indtægterne fra de forskellige billettyper, der kan anvendes til kørsel med tog, letbane og busser i Region Midtjylland kan fordeles i en indtægtsfordelingsmodel, der skal gælde fra 2020 og fremefter. Der er beskrevet 2 modeller i notatet. Den ene er baseret på udtræk fra salg af kort og billetter, mens den anden er baseret på en opgørelse af

PROJEKTNR.

A086911

DOKUMENTNR.

003

VERSION

5

UDGIVELSESDATO

30. mar. 2017

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

JSE

KONTROLLERET

JGL

GODKENDT

JSE

passagerer og gennemsnitlige indtægter.

En model svarende til den første model er netop taget i anvendelse i Nordjyllands Trafikselskab, hvor man tidligere fordelte indtægterne mellem kommunerne ud fra tællinger af passagerer og billetfordelinger baseret på en årlig interviewundersøgelse i regionalruter og bybusser i Aalborg samt chauffør- og kontrollør-registreringer af anvendte kort og billetter på lokalruter og bybusser.

I Hovedstadsområdet gennemføres stadig Rejsehjemmelundersøgelser som input til indtægtsfordelingsmodel mellem Metro, Movia og DSB.

Den første model er beskrevet i afsnit 2, 3 og 4, mens den anden model er beskrevet i afsnit 5.

## 2 Model baseret på salg.

Afsnit 2.1 indeholder en skematisk oversigt over de rejsehjemmeltyper, der er gyldige til kørsel med den kollektive trafik i Midttrafik. I denne oversigt vises også hvorfra oplysningerne om salget kan hentes (datakilder) samt en kort beskrivelse af hvordan indtægten fra billetten skal deles.

I afsnit 3 beskrives nærmere hvordan fordelingen af indtægterne fra de enkelte rejsehjemmeltyper kan fastlægges og hvordan fordelingen kan foretages.

Brugen af Rejsekort er stigende i Midttrafik, hvorfor modellen overordnet set benytter oplysninger fra rejsekortbrugen til gennemførelse af fordelingerne på de billetter, der ikke i sig selv kan fordeles.

Forslagene beskrevet i nærværende notat skal endeligt verificeres i forbindelse med dataanalysedelen og denne kan vise, at nogle af de foreslåede metoder til en fremtidig indtægtsdeling ikke kan lade sig gøre enten fordi data ikke foreligger eller fordi data er utilstrækkelige. Der skal i så fald fastlægges en anden metode til indtægtsdeling for den pågældende billettype.

### 2.1 Parametre i modellen

I bilag 1 er opstillet en oversigt på tabelform over de rejsehjemmeltyper, der anvendes i Midttrafik, og i tilknytning hertil de kilder, der kan anvendes til at fastlægge salget af hver enkelt rejsehjemmeltype. Tabellen indeholder også princippet for hvordan indtægten fra den enkelte rejsehjemmeltype skal fordeles mellem bestillerne i takstsamarbejdet.

De overordnede principper for fordelingen af indtægterne er at

- 1 Information fra kort/billet anvendes
- 2 Såfremt information fra kort/billet ikke er tilstrækkelig anvendes data fra Rejsekortet omkring rejser, der starter i samme zone

- 3 Såfremt der ikke er tilstrækkelig information i de 2 første trin til at placere indtægt fra kort/billet anvendes andre datakilder som f.eks. Rejseplanen til at identificere den rute, der skal have indtægten.

### 3 Fordeling af indtægter

I dette afsnit uddybes og forklares delingsprincipperne, der er beskrevet i stikordsform i oversigten i afsnit 2.1. Samtidig forsøges at skabe en sammenhæng og dermed et overblik.

#### 3.1 Rejsekort

Rejsekortet er udgangspunktet for den foreslåede model til indtægtsfordeling. Der er gennem Check-ind og Check-ud godt styr på rejserne og hvilke transportmidler, der anvendes på Rejsekortet. Start- og slutsted for den enkelte delrejse er præcist fastlagt ligesom det anvendte transportmiddel (tog, letbane, regionalbus, bybus, lokalrute) er kendt. Der kan være usikkerhed omkring anvendelse af DSB-tog eller Arriva-tog, men den problemstilling er uden betydning for fordeling af indtægterne på letbane og busser i Midtjylland.

Udbredelsen af Rejsekort er stigende i Midttrafik og registreringerne af rejser på Rejsekort vurderes således at give et repræsentativt grundlag for fordelingen af de rejser, der er foretaget på andre kort- og billettyper. Udbredelsen forventes at blive større, når periodekortet også kommer på Rejsekort. COWI vil derfor foreslå at muligheden for at benytte data fra Rejsekort til at foretage den fremtidige indtægtsdeling undersøges indledningsvist.

Der kan naturligvis forekomme rejserelationer, hvor antallet af rejser på rejsekort er meget lille eller ikke forekommende. Det kan specielt være tilfældet i forbindelse med rabatruter men også andre ruter, hvor der i stedet for rejsekortrejser er udbredt mange skolekortrejser. I disse tilfælde vil alle relationer ved brug af rejsekortrejser således ikke blive repræsenteret og opstilling af en mere manuel fordeling vil være nødvendig. En anden grund hertil er, at en stor del af disse rejser vil finde sted på rabatruter, der ikke indgår i rejseplanen og derfor heller ikke vil få tildelt rejser gennem modellen.

Generelt vurderes data fra Rejsekortet at være tilstrækkeligt omfattende til at foretage en indtægtsfordeling på grundlag af. Rejser på Rejsekort udgjorde i 2016 ca. 18-20 % af rejserne i Midttrafik. Stikprøver i den størrelsesorden til at fastlægge rejsemønstret er temmelig højt i sammenligning med at stikprøverne ved interviewundersøgelser anvendt som grundlag for indtægtsfordeling normalt er betydeligt mindre (under 1%). Men der skal naturligvis være specielt fokus på den skævhed, der kan være, i kraft af at Rejsekortet ikke kan anvendes på alle ruter i Region Midtjylland.

#### 3.2 Kort med start og slutzone

En række af de kort og billetter, der udstedes er forsynet med både en start- og en slutzone. Det drejer sig om:

- > Periodekort
- > Erhvervs kort
- > Grupperejser
- > Kombinationsbilletter (til turistattraktioner)

Fordelingen af indtægterne fordeles på basis af rejsekortrejser mellem de zoner, som kortene er udstedt i mellem.

Såfremt periodekortene lægges på rejsekortet, vil der også her opstå muligheder for at følge brugen af periodekortene afhængig af hvilken kortmodel (Kombikort eller 2-kortsystem) der er tale om. Begge modeller rummer mulighed for at kortlægge rejserne, der foregår udenfor hovedkortets gyldighedsområde.

Rejser, der foretages i hovedkortets gyldighedsområde kan for begge korttyper fastlægges ud fra hvilke hovedzoner kortet er gyldigt til og de forbindelser, der er i mellem disse (via Rejseplanen). I Kombikortet kan antallet af rejser i hovedkortets gyldighedsområde fastlægges og på hvilke ruter samt hvor, de er påbegyndt. Turens slutpunkt kan endvidere fastlægges. I 2-kortsystemet kan rejser på hovedkortet ikke identificeres, da kunden ikke skal tjekke ind eller tjekke ud på hovedkortet. Her kender man kun de zoner, kortet er udstedt til. Indtægten her på fordeles efter hvordan øvrige Rejsekortbrugere rejser i zonerne kortet er gyldigt til.

Indtægterne fordeles på linjer i Rejsekortsystemet efter de registrerede Check-in og Check-ud. I 2-kortsystemet fordeles rejserne på de ruter, der er i kortets gyldighedsområde med udgangspunkt i den rute, brugeren tjekker ind på.

### 3.3 Skole- og ungdomskort

For Ungdomskort og Skolekort anvendes hjemadresse og uddannelsesstedets adresse sammen med opslag i Rejseplanen til at fastlægge hvilke tog- og busforbindelser, der anvendes mellem hjem og uddannelsessted.

For Skolekort (og andre) er rejser på rabatruiter et problem, da de ikke indgår i Rejseplanen. Skolekortene placeres på ruter på baggrund af oplysningerne om elevens hjemadresse og adressen på skolen vha Rejseplanen på de regionale og kommunale ruter, der er indlagt i Rejseplanen. Rejser, hvor de busruiter, der kan findes gennem Rejseplanen giver kort gangvej fra hjem til stoppested og fra stoppested til skole tillægges disse ruter. Kan rejsen ikke tilknyttes til en regionalrute tilknyttes den rabatruiterne i kommunen, hvor den foregår.

### 3.4 Billetter med startzone og zoneantal

For en del kort og billetter kendes alene udstedelseszonen (startzonen) og antal af zoner billetten er udstedt til. Det drejer sig om:

- > Enkelbilletter (startstoppested og linje kendes også)
- > Klippe kort (app)
- > Mobilbilletter (app)

For disse kort- og billetter vedkommende kan der på baggrund af data fra Rejsekort fastlægges, hvor passagererne fra udstedelseszonen rejser hen med det angivne antal zoner.

De anvendte transportmidler til de identificerede rejsemål fastlægges ved hjælp af Rejseplanen. Hvis der er forskellige rejseveje fordeles indtægterne på de forskellige rejseveje på baggrund af fordelingen af rejsekortrejserne.

### 3.5 Midttrafiks app.

Midttrafiks app giver mulighed for at købe kontantbilletter og klippekort. I app'en registreres takstzonen, hvor rejsen påbegyndes (startzonen) samt antallet af zoner billetten eller klippet er gælder.

Oplysningerne om startzone og antal zoner samt billettype (almindelig billet eller klippekort) registreres i app'en og anvendes ved tilknytning af rejsen til en eller flere ruter. Tilknytningen sker på baggrund af rejser med Rejsekort, der starter i samme zone og med gyldighed til samme antal zoner, som billetterne fra app'en.

På et senere tidspunkt forventes det, at der også skal kunne sælges periodekort via app'en. Zonerne kortet er gyldigt til skal registreres i app og det kan herefter på baggrund af data fra Rejsekort fastlægges hvilke busruter, der anvendes til kørsel mellem de zoner kortet er gyldigt til.

Til brug for indtægtsfordelingen udtrækkes:

- > Startzone
- > Antal zoner billetten/klippet er gyldig til

#### 3.5.1 Delt billetkøb

Nogle enkeltbilletter bruges i sammenhæng med andre billetter. Dette sker f.eks. med en billet trukket i en automat i bybusserne i Aarhus og et tilkøb af en enkeltbillet i en regionalbus.

Både billetsalget i bybussen og enkeltbilletten i den regionale rute er stedfæstet og kan placeres på den rigtige rute. En sammenhæng mellem de to billetter og dermed en fordeling af betalingen for den del af rejsen, der foregår med den regionale rute, der delvis finansieres med enkeltbilletten fra bybussen er derimod vanskelig.

En måde at håndtere fordelingen er at betalingen bliver hos billetudstederen. I den ene retning af rejsen vil indtægten for kørsel i den regionale rute på billetten udstedt i bybussen tilfalde Aarhus Kommune, mens den regionale rute ikke får betaling for kørsel i bybuszonerne. I den anden retning bliver indtægten i Region og kommunen modtager ikke betaling for turen i bybussen.

### 3.5.2 Billetter solgt i RVM

For billetter solgt i RVM-maskinerne på stationerne registreres, ud over hvilken maskine (og dermed udstedelseszone), hvor mange zoner (2-14) billetten er gyldig til.

På RVM-maskinerne på letbanen tildeles indtægten Letbanen, såfremt en rejse kan gennemføres på letbanen på det udstedte antal zoner. Er antallet af zoner større end en rejse, der kan gennemføres på letbanen fra den station, hvor billetten er udstedt eller til en zone, som letbanen ikke betjener, fordeles indtægten fra billetten ud fra rejser af samme længde og til samme zoner på rejsekort fra samme station. Rejsemønstrene og herunder omstigninger bliver således overført og benyttet til indtægtsdeling.

## 3.6 Andre kort og billetter

Ud over de allerede nævnte kort- og billettyper findes nogle specielle kort og billetter, som ikke umiddelbart falder i de definerede grupper. Det drejer sig om:

- > Aarhus Card  
Aarhus Card er et turistkort, der også giver adgang til en række turistattraktioner i Aarhus samt kørsel med Aarhus Bybusser. Indtægten tilfalder alene Aarhus Kommune
- > Turistbillet  
Turistbilletterne giver adgang til kørsel enten i Aarhus (zone 301-313) eller i hele Midttrafik.

Indtægten fra billetterne, der er gyldige i Aarhus tilfalder Aarhuskommune, mens indtægter fra billetterne, der er gyldige i hele Midttrafik tilfalder Regionen.

- > Viborgbillet  
Indtægterne fra Viborgbilletterne – og evt. andre lokalbilletter på rabatlinjerne - tilfalder den kommune, som billetten er gyldig i.
- > Soldaterkort  
Indtægten fra Soldaterkort kan som hidtil fordeles til byerne med militære forlægninger (Holstebro, Skive, Herning) på tilsvarende måde som det gøres i dag.

## 4 Passagertal

Passagertallet i de enkelte linjer fastlægges på forskellig vis.

Automatiske tællinger Der er automatiske tællinger i følgende systemer

- > Letbanen (planlagt)
- > Bybusserne i Aarhus (i drift)
- > Bybusser i Herning, Viborg, Randers, Horsens, Silkeborg, Skanderborg, Skive og Holstebro

## Manuelle tællinger

- > Regionale busser (under implementering)

På de øvrige linjer må der foretages manuelle tællinger, hvis passagertallet ønskes fastlagt.

Fordelingen af indtægterne, som den er beskrevet ovenfor, kan ikke umiddelbart anvendes til at beregne det faktiske antal passagerer.

Fordelingen af indtægterne giver alene en fordeling i kroner og øre. Et omtrentligt passagertal kan beregnes ud fra de beregnede indtægter. Dette kræver en omregning af hvert kort- og billettype for sig:

- > for nogle kort og billettyper kan der foretages en direkte omregning fra det solgte antal billetter og registreringerne i forbindelse hermed til et antal rejser. Det drejer sig om:
  - > Enkeltbilletter solgt med rejsekortudstyr
  - > Enkeltbilletter solgt i automaterne i bybusserne i Aarhus
  - > Periodekort (Kombikort-løsningen)
  - > Klippekort (App)
  - > Mobilbilletter
  - > Rejser udført på rejsekort
  - > Grupperejser
  - > Elektronisk fakturering
  - > Kombinationsbilletter (til turistattraktioner)
  - > Viborgbilletter
- > for andre kort og billetter er det nødvendigt at foretage en omregning fra den solgte billet/kort til et antal rejser. Det drejer sig om:
  - > Periodekort (hovedkortet i 2-kortsystemet)
  - > Periodekort (App)
  - > Ungdomskort
  - > Skolekort
  - > Pensionistkort
  - > Erhvervskort
  - > Aarhus Card
  - > Turistbillet

For disse kort er det nødvendigt at kende antallet af rejser pr. kort for at kunne omregne salget til det faktiske udførte antal rejser.

Beregning af passagertal vanskeliggøres af usikkerheden omkring omstigningerne mellem busruterne på de rejser, hvor en rute ikke er tilstrækkelig til at dække den samlede købte rejse. Hertil kommer at der på en del af rabatruterne ikke anvendes kort og billetter, hvorfor disse ruter i princippet ikke vil få tildelt nogle indtægter eller passagerer. Det vil også være vanskeligt at opgøre rejser på et hoved-periodekort i 2-kortsystemet, hvor rejser ikke registreres. Sådanne rejser har svært ved at blive fanget op i den beskrevne indtægtsfordelingsmodel og dermed indgå i opgørelserne over passagertallet på ruterne.



Det vurderes at passagertællingerne er det bedste middel til at fastlægge det faktiske antal passagerer på ruterne. En beregning på baggrund af indtægtsfordelingen kan således alene give en grov vurdering af passagertallet på de enkelte ruter.

## 5 Overgangsordning

Det foreslås at der etableres en overgangsordning fra den indtægtsfordelingsmodel, der anvendes i perioden fra 2017 til 2020 til den nye model. En overgangsordning vil skabe større tryghed og budgetsikkerhed. Umiddelbart vil en overgangsperiode på 2 år synes fornuftigt.

Det foreslås at den nye fordelingsmodel etableres inden det første år (dvs. senest i 2020), således at man allerede på forhånd har en fornemmelse af om modellen medfører forskydninger i fordelingen af indtægterne. Endelig kan etableringen benyttes til at fastslå om der er behov for indsamling af yderligere data.

På baggrund af resultatet i 2020, hvor der således foreligger resultater fra begge modeller, kan det besluttes at droppe overgangsperioden, hvor begge modeller skal danne grundlag for indtægtsdelingen, simpelthen fordi forskellen viser sig at være så lille, at det ikke giver mening.

Det anbefales, at hvis det besluttes at etablere en overgangsordning, at man også beslutter, hvordan resultatet fra de to modeller skal vægtes i den endelige indtægtsdeling. Man kunne eksempelvis aftale en overgangsordning på to år, hvor modellen for 2017-2020 vægter 50% det første år og 25% det andet år.

## 6 Model baseret på passagertal

Den beskrevne model til fordeling af indtægterne kan virke ret omfattende og uoverskuelig, når den beskrives. Den vil hovedsagelig være programmeret og blive afviklet i et IT-system, hvorfor den rent arbejdsmæssig vil være relativ enkel at overskue og arbejde med. De fleste data, der indgår i fordelingen hentes fra andre systemer og udtræk og dataoverførsel med mere vil kunne automatiseres i stor udstrækning.

Hvis modellen trods dette virker for omfattende, kan opstilles et alternativ, der tager udgangspunkt i en enklere model.

Den enklere model baseres på en opgørelse af antallet af passagerer og antallet af gennemrejste zoner pr. passager på den enkelte rute samt en gennemsnitlig billetfordeling.

Antallet af **passagerer** på ruterne fastlægges som beskrevet i indledningen af afsnit 4 ved hjælp af de automatiske passagertællesystemer som er installeret i busserne i Aarhus Sporveje og planlagt installeret i Letbanen, regionens busser og på nogle af busserne på de lokale kommunale ruter. På linjer, hvor der ikke installeres automatisk passagertælleudstyr kan tællinger foretages af chauffører i lighed med tidligere eller ved specielle tællinger udført af specielt tællepersonale eller billetkontrollører.

Antallet af **gennemrejste zoner** fastlægges ud fra data fra Rejsekortsystemet, hvor rejselængden (i takstzoner) fastlægges på den enkelte rute. På ruter, hvor der ikke findes rejsekortudstyr (typisk rabatruter), kan en gennemsnitlig rejselængde fastlægges ud fra antallet af zoner ruten kører igennem og tilsvarende ruter, hvor der er installeret rejsekortudstyr.

Udover den gennemsnitlige rejselængde skal **billetfordelingen** fastlægges på den enkelte rute (andel enkeltbillet, rejsekort, periodekort, skolekort mm) for at fastlægge en gennemsnitlig pris pr. rejst zone. En væsentlig del af fordelingen vil kendes ud fra Rejsekort-systemet, hvor der både vil være registreret brug af enkeltbilletter, rejsekort og periodekort. Men hertil kommer rejser på Ungdomskortkort, skolekort samt andre mindre billettyper, der på nogle ruter (specielt rabatruterne) udgør den væsentligste del af billetterne. En fordeling kan fastlægges ved at gennemføre stikprøvevise interviews på enkelte ruter, der er repræsentative for en gruppe af ruter.

Enkelte billetgrupper vil skulle placeres på specifikke ruter og passagererne herfra skal fraregnes det passagertal, som opgøres på disse ruter. Det drejer sig f.eks. om Viborgbilletter, pensionistkort i Randers, specialbilletter til Randers Regnskov, Djurs Sommerland, Kattegatcentret mm. De solgte billetter omregnes til passagerer og fratrækkes de passagertal, der er fundet på de ruter, hvor billetterne vurderes at blive anvendt. I de fleste tilfælde vil det kunne fastlægges entydigt.

Ud fra passagertal, gennemsnitlig rejselængde og billetfordeling kan indtægten fastlægges på den enkelte rute. Den beregnede indtægt på ruterne skal derefter afstemmes med den faktiske indtægt.

Denne model er enklere end modellen beskrevet i afsnit 2-4. Den forudsætter imidlertid, at der er automatiske passagertællesystemer, som parterne har gensidig tillid til.

Dette vil formentlig kræve, at tællesystemerne årligt gennemgår en kvalitetssikringsproces efter en nærmere aftalt plan, hvor der foretages kontroltællinger af systemerne, der viser at systemernes nøjagtighed er tilfredsstillende til at danne grundlag for en fordeling af indtægterne.

Samtidig skal der findes en pålidelig fordeling af de anvendte billettyper på de enkelte ruter, hvilket for især nogle af de mindre billettyper og kort kan kræve supplerende interviewundersøgelser, der skal gentages med mellemrum.

## Bilag 1 Parametre i modellen

Rejsehjemmeltype	Kilder	Beskrivelse	Princip for deling
Enkeltbilletter	Salg på rejsekortudstyr Midttrafik App Print-selv-billet (nettet)	Startzone og antal zoner angives / registreres I busserne registreres påstigningsstoppested	Zone og linje for billetter solgt på Rejsekortudstyr anvendes og indtægten tilfalder den rute billetten er udstedt på. Såfremt rejsen er længere fordeles indtægterne efter startzone og rejse-længde pba. Rejsekortrejser med samme startzone og zoneantal.
	Automater i Aarhus bybusser og på enkelte stoppesteder i Aarhus.	Startzone og antal zoner registreres. På nogle billetter registreres også en 'til zone'	Billetter med startzone og antal zoner tilgår Aarhus Kommune. Øvrige billetter fordeles på linjerne, der forbinder udstedelseszone og det indtastede rejsemål
	På Lemvigbanen sælges billetter også i automater i togene	Startzone og antal zoner registreres.	Billetter solgt i toget tilgår Regionen, så længe rejsen holder sig inden for togets betjningsområde.
	RVM'er på Letbanen	Startzone og antal zoner registreres.	Billetter solgt på stationerne tildeles Letbanen ud fra rejse-længde, udgangszone og rejseretning baseret på Rejsekortfordeling for letbanerejser fra samme station. Overskydende zoner udover Letbanen fordeles til andre ruter ud fra Rejsekortrejser fra samme station.
Klippekort (App)	Salg på Midttrafik App	Startzone og 'antal klip' angives ved hvert klip.  Antal zoner på kortet er valgt ved køb.	Håndteres på samme måde som enkeltbilletter

Rejsehjemmeltype	Kilder	Beskrivelse	Princip for deling
Rejsekort	Rejsekort-transaktioner – Check-ind/ Check-ud  Check-in mini (udfases måske hurtigt, da systemet er langsommeligt)	Startzone/startstop, skift-stop/zone og sluttstop/zone sammen med buslinje eller station.	Indtægterne fordeles på linjer i Rejsekortsystemet efter de registrerede Check-ind og Check-ud.
Periodekort (pap)	Pap-periodekort antages at udgå inden 2020 og blive erstattet af periodekort i Rejsekort.		
Periodekort (App)	Salg på Midttrafiks mobil App	Alle zoner registreres i app'en	Indtægter fordeles på linjer, der forbinder de zoner.  Ved omstigning mellem linjer bruges Rejsekort-data til fordeling.
Periodekort (Kombikort på Rejsekort)	Rejsekort-transaktioner	Startzone/startstop, skift-stop/zone og slutstop/zone sammen med buslinje eller station.	Indtægterne fordeles på linjer i Rejsekortsystemet efter de registrerede Check-ind og Check-ud.
Periodekort (2-kortsløsningen)	Rejsekort-transaktioner	Det ene kort har et gyldighedsområde (definerede zoner).  Det andet kort er et almindeligt Rejsekort	Indtægter fra rejser i periodekortets gyldighedsområde fastlægges ud fra de zoner, kortet er gyldig til og fordeles på de kollektive trafikforbindelser, der er herimellem og de alm rejsekortrejser, der foretages herpå.  Håndteres som almindeligt Rejsekort.
Ungdomskort	Salg via <a href="http://www.Ungdomskort.dk">www.Ungdomskort.dk</a>  '16-19 år  Hvis kortet kommer på Rejsekort, vil det blive behandlet på tilsvarende vis.	Uddannelsessted og hjemadresse lægges ind ved udstedelse af kort  Kort gyldige til et takstområde	Indtægten kan fordeles på de linjer/forbindelser, der er mellem startzone (Hjemsted) og slutzone (Uddannelsessted)

Rejsehjemmeltype	Kilder	Beskrivelse	Princip for deling
Skolekort	Sælges som periodekort Enten via net eller Trapeze.	Start- og slutzone oplyses Via-zone?	Indtægten fordeles manuelt på baggrund af registreret salg fordelt på skoler.
Soldaterkort	Værnepligtsstyrelsen.	Hovedparten af indtægten deles i dag mellem byer, der har kaserner. Her fordeles mellem regionalruter og bybusruter efter antallet af køreplantimer.	Nuværende princip fastholdes fremadrettet.
Erhvervskort (almindeligt periodekort)			Fordeles som periodekort
Grupperejser	Udstedes på nettet	Startsted og slutsted indtastes ved bestilling og rejse vælges.	Indtægten kan fordeles på de linjer/forbindelser, der er mellem start og slutzone.
Turkort	Udgår		-
Buscheck	Overgår til grupperejser		-
Kombinationsbilletter Djurs Sommerland Kattegatcenter Randers Regnskov  Aarhus Card  Turistbillet	Sælges i Midttrafik Kundecenter og på enkelte kortsalgsteder, på App og på nettet  Aarhus Card købes på net og 28 steder i Aarhus  Købes på net eller Midttrafik App eller som print selv-billet.	Rejsens endepunkt kendes (Sommerland, Regnskov eller kattegatcenter. Startsted ukendt- salgssted (hvis solgt på kortsalgsted) kan give en indikation. Rejser kendes ikke, men foregår i Aarhus.  Rejser kendes ikke.	Kan tildeles de Regionale ruter, der er mellem salgssted og attraktion  Indtægten tilfalder Aarhus Kommune.  Aarhus turistbillet tilfalder Aarhus Kommune. Turistbillet i Regionen tilfalder regionen.
Viborgbillet	Sælges hos Chauffør, på Midttrafiks App eller via Rejsekort	Kan kun benyttes i Viborg Kommune	Indtægt tilfalder Viborg kommune
Rabatlinjer	Oftest uden billetindtægt		Eventuelle indtægter tilfalder den kommune, der har ansvaret for ruten.

Rejsehjemmeltype	Kilder	Beskrivelse	Princip for deling
Indtægter fra Togoperatørrejser (Bus & Tog)			Fordeles på kommuner med byer med bybusdrift efter antallet af rejser til/fra de enkelte byer.
Kombi-billetter (Takst Vest)	Sælges hos DSB og ARRIVA	Bus & Tog omstigning fremover i det nye Takst Vest skal ske på kombi-billetter, der er en ny billettype.	Udtræk fra DSBs billet salgssystem (ROSA) fordeles på kommunale og regionale ruter efter Rejsekortdata.

J.nr. [Indsæt journalnr.]

---

**AFTALE OM KØB AF LETBANETRAFIK**

Revideret udkast 27. april  
2017 – vers 6

---

Vedrørende køb af letbanetrafik på Aarhus Letbane

mellem

Midttrafik

CVR.nr. 29943176

og

Aarhus Letbane I/S

CVR.nr. 34704724

---



## INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Formål .....	3
2.	Aftalens omfang .....	4
3.	Parternes opgaver .....	4
4.	Økonomi .....	6
5.	Planlægning .....	8
6.	Øvrige forhold .....	10
7.	Kvalitetssikring .....	11
8.	Information og rapportering til Midttrafik .....	13
9.	Underskrift .....	14

UDKAST



## 1. Formål

Aarhus Letbane I/S (AAL) er infrastrukturforvalter, og står for drift og vedligehold af Aarhus Letbane. AAL har det sikkerhedsmæssige ansvar for Aarhus Letbane.

Midttrafik er Trafikselskab og har trafikføberansvaret.

Denne aftale (Aftalen) mellem Midttrafik og AAL fastlægger omfanget af og rammerne for AAL's leverancer til Midttrafik vedrørende drift og vedligehold af Aarhus Letbane.

Aftalen fastlægger kvalitet, betaling og betingelser for trafikleverancen, samt definerer opgave og ansvarsplacering mellem Midttrafik og AAL.

Definitioner	Forkortelse	Forståelse
Aarhus Letbane I/S	AAL	Driftsselskab for Aarhus Letbane.
Aarhus Kommune	AAK	Aarhus Kommune
Midttrafik	MT	Trafikselskab i Region Midtjylland
Region Midtjylland	RM	Region Midtjylland
Banedanmark	BDK	Banedanmark, ejer af Grenaabanen.
Aarhus Letbane	Letbanen	Aarhus Letbane er betegnelsen for det samlede transportsystem der forbinder Odder-, Grenaabanen og den nye strækning langs Randersvej samt nuværende og kommende udvidelser
Infrastruktur		Betegnelse for letbanens tekniske anlæg, der er til rådighed for drift og styring af Aarhus Letbane.
Infrastrukturforvalter		Forvalter af Aarhus Letbane infrastruktur som defineret i Jernbaneloven og beskrevet i Bek. 13 fra Trafik- og Byggestyrelsen.
Infrastrukturvedligeholder		Part der forestår vedligehold af Aarhus Letbanes infrastruktur.
Køretøjskilometer		Samlet sum af alle kørte kilometer, uanset kørselstype
Køretøjstimer		Samlet sum af timer, som anvendes for afregning til operatør (køreplanstimer, ophold op til 60 minutter, før start af kørsel 30 minutter og efter slut af kørsel 30 minutter)
Leverancen		AALs leverance til Midttrafik af letbanekørsel
Operatør		Part der forestår fremføring af letbanetog og trafikstyring. Operatøren er en ansvarlig letbanevirksomhed som defineret i Jernbaneloven og beskrevet i Bek. 14 fra Trafik- og Byggestyrelsen
Togvedligeholder		Part der forestår vedligehold af letbanetog, som operatøren har til sin rådighed.

Letbanen skal være et attraktivt kollektivt transportmiddel, som skal gøre det nemt og bekvemt for kunderne at pendle til og fra arbejde, uddannelse eller fritidsinteresser.

Letbanen skal drives sikkert, økonomisk effektivt og under hensyntagen til passagerne. I den operationelle drift prioriteres som følger:

1. Sikkerhed
2. Passagerservice
3. Økonomi

De operationelle prioriteter skal støtte ambitionen om, at letbanen skal tiltrække flere kunder til den kollektive transport, og styrke den kollektive transports image.

Letbanen skal drives så den er sikker for passagerer, omgivende trafikanter og medarbejdere. Dernæst er fokus at få passagerne rettidigt frem til deres destination. Endelig skal omkostningerne til drift, anlæg og vedligehold minimeres ud fra en økonomisk helhedsbetragtning.

## **2. Aftalens omfang**

Aftalen omfatter Midttrafiks køb af drift- og vedligehold af Aarhus Letbane så letbanen fremstår som et attraktivt kollektivt transportmiddel for passagerne.

Aftalen omfatter drift og vedligehold af den nuværende og kommende udvidelser af infrastrukturen og flåden af letbanetog.

Aftalen kan, efter forudgående aftale ml. RM og AK, gensidigt opsiges med 9 måneders skriftligt varsel.

## **3. Parternes opgaver**

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af kollektiv trafik hos Midttrafik.

Midttrafik er bestiller af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S.

Aarhus Letbane I/S leverer den bestilte kollektive letbanetrafik.

### **3.1 Midttrafiks opgaver**

Midttrafik varetager trafikselskabsopgaver for det kollektive trafikudbud i Region Midtjylland (regionalkørsel, lokal- og bybuskørsel, letbane og privatbaner) efter bestilling fra kommunerne og regionen. Aarhus Letbane indgår i en helhedsplan for Midttrafiks tilbud af kollektiv trafik i Østjylland.

Midttrafik forestår trafik- og køreplanlægning for letbane og bus. I forbindelse med planlægning og bestilling af letbanetrafik, er Midttrafik ansvarlig for at køreplan med tilhørende materiale fremsendes til AAL;

- Publikumskøreplan for hverdage, lørdage og søn- og helligdage
- Vognomløbsplaner med angivelse af kørselstype fordelt på;
  - Køreplankørsel, med oplysninger om km og timer
  - Opformeringskørsel, med oplysninger om km
  - Tomkørsel, med oplysninger om km og timer
  - Kørsel til og fra depoter, med angivelse af km
  - Tid før start 30 minutter, ophold op til 60 minutter og tid efter slut 30 minutter.
- Opgørelse på årsbasis over antal køretøjskilometer fordelt på type letbanetog



# midttrafik

- Opgørelse på årsbasis over antal køreplantimer fordelt over døgnet og dagstyper.
- Køreplansdata til letbanens AVLS, se bilag 1
- Omløbsplaner til letbanens AVLS, se bilag 1

Midttrafik forestår kundekontakten og kundeinformationen. I den forbindelse med de kundevennede aktiviteter, er Midttrafik ansvarlig for;

- Kundetilfredshedsmålinger
- Udarbejdelse af krav til servicekvalitet
- Hjemmeside om letbanedrift og kundeinformation
- Drift af kundecenter
- Drift og vedligehold af billetsystemer (se afsnit 7.5)
- Drift og vedligehold af kundeinformation på Perroner (rutekort, kundeinformation og tilhørende montre, se afsnit 6.3)
- Reklamer på og i letbanetog
- Betaling af erstatningskørsel (se afsnit 6.1 og 6.2)
- Udvikling af kundevennede initiativer
- Dialog med pendler-, cyklist- & handicaporganisationer
- Reklame for letbanen
- Håndtering af hittegods
- Billetkontrol (se afsnit 7.4)

## 3.2 Aarhus Letbanes opgaver

AAL er ansvarlig for drift og vedligehold af Aarhus Letbane. AAL har desuden ansvaret for drift, vedligeholdelse og forvaltning af infrastrukturen på Aarhus Letbane.

AAL har følgende leverancer på Aarhus Letbane:

- Dialog med Midttrafik om muligheder for afvikling af kørsel på Aarhus Letbane
- Letbanekørsel efter bestilt køreplan
- Trafikstyring af letbanetrafikken
- Udkald og ruteinformation i og på letbanetogene via PIS og PAS
- Fremføring af letbanetog
- Vedligehold af infrastrukturen
- Vedligehold af letbanetog
- Foretage Asset Management
- Udarbejde driftsbudgetter
- Infrastrukturforvalter på Aarhus Letbane, jf. Jernbaneloven
- Kontraktstyring af underleverandører
- Rapportering til Midttrafik
- Udførelse af anlægsarbejder bestilt af tredjepart
- Arealansvar på Aarhus Letbane som infrastrukturforvalter

AAL har ansvaret for at følge op på og sikre, at eventuelle underleverandører lever op til gældende lov og kravene i de indgåede kontrakter.

AFA JCDecaux har reklameretten på stationer på den indre strækning, Aarhus Letbane har reklameretten på stationer på Odderbanen, DSB og/eller Banedanmark har reklameretten på stationer på Grenaabanen.

#### **4. Økonomi**

Midttrafiks betaling for leverancen fra Aarhus Letbane I/S skal modsvare selskabets udgifter forbundet med leverancen. Midttrafiks betaling skal udligne AAL's omkostninger ved varetagelse af administration, drift og styring af letbanen, drift og vedligehold af infrastrukturen og letbanetog og selskabets finansieringsomkostninger mm.

Det er således ikke formålet at Aarhus Letbane skal have en fortjeneste ved levere letbanetrafik til Midttrafik.

Alle billetindtægter fra rejser med Aarhus Letbane tilfalder Midttrafik. Midttrafik afholder alle driftsomkostninger i den sammenhæng.

Midttrafik råder over reklamepladsen i og på letbanetogene. Midttrafik afholder alle omkostninger i den sammenhæng.

Alle reklameindtægter på perroner ejet af Aarhus Letbane I/S tilgår AFA JCDecaux under dennes aftale med Aarhus Kommune om leverance af reklamefinansieret perron udstyr.

##### **4.1 Plan for årlig budgetaftale**

Budgetproces og –tidsplan for køb af letbanetrafik foregår efter de principper som Midttrafik og bestillerne anvender for indkøb af kollektiv trafik. For at sikre en grundig budgetbehandling påhviler det Midttrafik årligt at fastlægge en detaljeret tids- og projektplan for forløbet af budgetudarbejdelsen. Midttrafik er initiativtager i budgetprocessen og udarbejder et "Årets hjul" med angivelse af tidsplan for budget- og køreplanlægning (se bilag 2). Dette udsendes en gang årligt og senest den 30. november (13 måneder forud for budgetårets start) for budget- og køreplanlægningen.

Budgettet følger kalenderåret.

Efter godkendelse af budgettet, senest den 15. september hvert år, tager Midttrafik initiativ til opstart af processen for udarbejdelse af konkrete køreplaner til det efterfølgende sommer-køreplanskifte, jf. afsnit 5.1.1.

##### **4.2 Driftsbudget for letbanen**

AAL er ansvarlig for at udarbejde et driftsbudget for letbanen, der danner grundlag for det Midttrafiks endelige budgetforslag. AAL udarbejder driftsbudgettet på baggrund af de køreplaner fremsendt af Midttrafik jf. afsnit 3.1 og i henhold til proces beskrevet i afsnit 5.1.1.

Midttrafik tilrettelægger en årlig køreplanlægningsproces, hvor ændringer og kørselsomfang i kommende køreplanperiode fastlægges, jf. afsnit 4.1.

I processen drøftes konkrete forslag til ændringsønsker fra bestillerne, Midttrafik og AAL med udgangspunkt i AALs opdaterede driftsbudget. Eventuelle konsekvenser for driftsbudgettet vurderes af AAL og Midttrafik. Midttrafik aftaler herefter med AAK og RM kørselsomfanget i det kommende budgetår og udmelder den tilhørende budgetramme for Aarhus Letbane til AAL.

Driftsbudgettet skal specificeres i overensstemmelse med den omkostningsstruktur, der afspejler AAL's samlede omkostninger forbundet med leverancen (se afsnit 4.3).

Når driftsbudgettet og dermed bestillerens budget for kollektiv trafik er endeligt godkendt af Midttrafiks bestyrelse, indgås en særskilt budgetaftale med AAL med dertilhørende betalingsplan, der revideres forud for kommende køreplanskifte, jf. afsnit 5.1.1.

Budgetaftalen opregnes automatisk med de i Bilag 3 beskrevne indeks.



# midttrafik

Skulle der vise sig at være væsentlige ændringer i det økonomiske grundlag for AAL's leverance, er parterne forpligtiget til at genforhandle budgetaftalen. Bestillerne, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, skal inddrages i sådanne forhandlinger.

Et eventuelt årligt driftsmæssigt underskud/overskud reguleres i en efterfølgende budgetaftale efter forudgående fælles indstilling herom fra RM og AAK. Midttrafik indregner reguleringen via bestillernes indbetalinger til Midttrafik.

Eventuelle letbane relaterede tredjepartsleverancer skal være omkostningsneutralt for Midttrafik.

## 4.3 Budgetstruktur

Driftsbudgettet opdeles i hovedposter og dokumenteres som minimum i følgende overordnede elementer:

- Administration
- Operatørudgifter
- Forbrug kørestrøm
- Vedligehold af letbanetog
- Øvrige omkostninger til letbanetog
- Vedligehold af infrastruktur
- Fornydelse af infrastruktur
- Bidrag til dækning af netto momsomkostninger
- Bidrag til driftsudgifter på depoter og værksted
- Bidrag til drifts- og infrastrukturudgifter i AAL
- Bidrag til dækning af kapitalomkostninger
- Bod og bonus

Hovedposter skal nedbrydes og dokumenteres på underpost niveau i forbindelse med budgetaftalen.

## 4.4 Afregning

Betalingen overføres månedsvist forud til den første i måneden, med 1/12 af den til enhver tid gældende budgetaftale, dog således at der for første betalingsmåned i januar udbetales 2/12 mens der ikke sker betaling i december.

Betalingen indbetales til følgende konto:

Danske Bank

Reg:

Konto:

### 4.4.1 Ændringer i opgaven.

Både AAL og Midttrafik kan fremsætte forslag om ændringer i leverancen.

AAL og Midttrafik har krav på en ændring i betalingen, såfremt leverance ændringen medfører en ikke bagatelagtig ændring i omkostningerne. Både hvad angår tillæg og fradrag i betalingen.

Indgår AAL aftale om ændringer i opgaver eller leverancer med underleverandører eller foranstalter tiltag som vil påvirke betalingen fra Midttrafik, skal Midttrafik orienteres om ændringerne.



# midttrafik

Væsentlige opgaveændringer godkendt af AALs bestyrelse, der kræver en regulering af det samlede budget for letbanetrafikken, reguleres i efterfølgende betalinger fra Midttrafik efter forudgående indstilling herom fra AALs interessenter.

## 4.4.2 Bod og bonus

Midttrafik udbetaler bonus for et lavt omfang af udgået kørsel, høj regularitet og for høj passagertilfredshed. Midttrafik forlanger bod for højt omfang af udgået kørsel, for lav regularitet og for lav passagertilfredshed.

Grundlaget for beregning af bod og bonus fremgår af bilag 4.

Hvert kvartal rapporterer AAL til Midttrafik omfanget af den udløste bod og bonus. Rapporteringen anvendes som grundlag for Midttrafiks kvartalsvise efterregulering af budgetaftalen med AAL for opnået bonus og/eller pålagt bod.

AAL er ansvarlig for en kvartalsvis opgørelse af eventuel bod og bonus vedrørende rettidighed og pålidelighed.

Grundlag for beregning af bod og bonus og deres opgørelse skal oplyses til Midttrafik, og fremgå af den kvartalsvise rapportering.

AAL og Midttrafik aftaler rammer og format for dataudveksling vedrørende bod og bonus.

## 5. Planlægning

### 5.1 Køreplanlægning

Midttrafik udarbejder køreplaner for Aarhus Letbane ud fra det af Aarhus Kommune og Region Midtjylland fastsatte kørselsomfang og budgetrammen for Aarhus Letbane..

Midttrafik koordinerer køreplaner for letbanen med den øvrige bus- og togtrafik i Østjylland.

Køreplaner for Aarhus Letbane indebærer detaljeret fastlæggelse af kørselsomfang, køretider, frekvenser og korrespondancer med øvrig kollektiv trafik.

Midttrafik skal ved udarbejdelse af køreplaner, omløbsplaner mm. sikre at dette sker i tæt dialog med AAL, således at alle relevante erfaringer fra driften og nødvendig viden og kendskab til forholdene på letbanen inddrages og medtages.

Midttrafik afholder alle omkostninger ved eventuelle testkørsler for udmåling af køretider. AAL planlægger og sikrer at testkørslerne bliver gennemført, og rapporterer resultaterne til Midttrafik.

AAL skal aktivt medvirke i køreplanssamarbejdet og konstruktivt bidrage med forslag og bemærkninger til Midttrafiks køreplaner på grundlag af kendskab og viden, som oparbejdes. AAL skal medvirke til at letbaneførernes erfaringer og synspunkter inddrages i køreplanarbejdet.

Midttrafik har ansvaret for:

- Køreplan med tilhørende materiale (se afsnit 3.1)
- Udarbejdelse af budgetaftale
- Udarbejdelse af særkøreplaner
- Køreplaner til Midttrafiks hjemmeside
- Køreplandata til Rejseplanen
- Udarbejdelse, opsætning og nedtagning af afgangs- og ankomstavler samt passagervendt information på stationer



- Udarbejdelse, opsætning og nedtagning af rutekort i letbanetog

## 5.1.1 Køreplanrevision, proces, hyppighed og samarbejde

I letbanens fulldriftsfase revideres køreplanerne normalt kun én gang om året normalt ved sommerkøreplansskiftet. Kørselsomfang og serviceniveau er, som det fremgår af snit 4.1 fastsat af bestillerne forud for den konkrete køreplanlægning. Udarbejdelse af detaljeret køreplan er som følger:

Tid før køreplansændring	Beskrivelse
7 mdr før	Midttrafik orienterer skriftligt AAL om de påtænkte køreplanændringer. Midttrafik orienterer heri også om den planlagte proces og en køreplanmøderække, hvor påtænkte ændringer af køreplanen drøftes.  Senest 1 uge forud for køreplanmøder fremsender Midttrafik dagsorden med forslag til køreplan, køreplanændringer eller andre emner, der ønskes drøftet.  Afhængig af omfanget og karakteren af køreplanprojekter aftales det videre samarbejde om gennemførelse af projekterne på køreplanmødet.
6 mdr før	Foreløbig køreplan med tilhørende materiale fremsendes fra Midttrafik til AAL
5 mdr før	Foreløbigt udkast til revideret betalingsplan fremsendes fra AAL til Midttrafik  Foreløbig køreplan med tilhørende materiale fremsendes fra Midttrafik til AAL
4 mdr før	Endeligt udkast til revideret køreplan og betalingsplan fremsendes fra AAL til Midttrafik
3 mdr før	Endelig køreplan med tilhørende materiale fremsendes fra Midttrafik til AAL.  Revideret betalingsplan og køreplan for den kommende køreplansperiode underskrives

Midttrafik står til rådighed for eventuel dialog med operatøren.

Ved udarbejdelse af køreplaner skal der tages hensyn til infrastrukturens formåen og materiel til rådighed, specielt med de begrænsninger, der er på Aarhus Letbane. AAL har pligt til at orientere Midttrafik om forhold, der kan have eller vil få betydning for stabil driftsafvikling, rettidighed og/eller køreplan.

AAL skal generelt senest 10 arbejdsdage efter modtagelsen af en revideret køreplan med tilhørende materiale evaluere de økonomiske konsekvenser heraf og melde skriftligt tilbage til Midttrafik.

## 5.1.2 Særkøreplaner

En særkøreplan er en køreplan som gennemføres med et varsel på mindre end 3 måneder og som er tidsmæssigt begrænset. Iværksættelse af en særkøreplan kan alene ske ved bestilling fra Midttrafik i en ændringsordre.





# midttrafik

AAL har pligt til at orientere Midttrafik så tidligt som muligt om større vedligeholdelse eller fornyelse af infrastruktur, hvor det kan være hensigtsmæssigt at iværksætte en særkøreplan.

Betalingen fra Midttrafik til AAL tilpasses med AALs ændrede udgifter i den periode særkøreplanen er i kraft. Midttrafik afholder udgifter til nødvendig erstatningskørsel.

Såfremt Midttrafik bestiller en særkøreplan – eksempelvis udvidet kørsel ved større arrangementer betaler Midttrafik AAL for meromkostningerne ved særkøreplanen. Ønsker om særkøreplaner skal varsles så tidligt som muligt.

## 6. Øvrige forhold

Alle omkostninger til erstatningskørsel, uanset årsag, afholdes af Midttrafik. Midttrafik indgår aftaler med busselskaber om udførelse af erstatningskørsel.

Midttrafik fastlægger procedure for indsættelse af buserstatningskørsel (Se bilag 5).

### 6.1 Erstatningskørsel i forbindelse med lukning eller spærring af baner

Der kan forekomme perioder hvor hele eller dele af letbanen er lukket for offentlig servicetrafik, fordi der skal foretages større vedligehold, fornyelse eller ombygning af hele eller dele af letbanens infrastruktur.

I disse perioder har Midttrafik ansvaret for at planlægge, betale og iværksætte buserstatningskørsel.

### 6.2 Buserstatningskørsel under normal drift

Straks AAL eller Midttrafik får kendskab til planlagte driftsforstyrrelser (uanset årsagen hertil), skal de informere den anden part herom.

Det er Midttrafik, der beslutter, organiserer og iværksætter og informerer om buserstatningskørsel ved planlagte ændringer i driften.

Ved kortere akutte driftsforstyrrelser, hvor der er behov for at erstatningskørsel, er AAL bemyndiget og forpligtet til rettidigt at bestille erstatningskørsel på Midttrafik regning i henhold til retningslinjerne i Bilag 5.

Ved akut opståede driftsforstyrrelser, skal underretning ske hurtigst muligt til Midttrafik kundecenter, og senest når erstatningsbefordring er igangsat.

### 6.3 Information på standsningssteder og i tog

Midttrafik er ansvarlig for indretning, udarbejdelse og opsætning af køreplantavler, rutekort og lignende passagervendt information, som ikke er elektronisk, i de montre som er til rådighed på standsningsstederne (se bilag 6).

Elektronisk rejse information vises på relevante stationer med udgangspunkt informationen i AVLS systemet eller rejseplanen.

Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelse, nedtagning og opsætning af rutekort i letbanetogene.

### 6.4 Planlægning af udbud





# midttrafik

AAL skal i muligt omfang bidrage til Midttrafiks planlægning, forberedelse og gennemførelse af kommende udbud af trafikdriften på Aarhus Letbane.

Dette omfatter bl.a. (listen er ikke udtømmende):

- Beskrivelse af alle (nuværende) opgaver og arbejdsgange (herunder procedurebeskrivelser)
- Opgørelse af opgavernes omfang
- Personaleoplysninger for personale, der vil være omfattet af reglerne i virksomhedsoverdragelsesloven
- Oplysninger om faciliteter, udstyr mm., der vil skulle anvendes i driften efter et nyt udbud
- Bidrage til udvikling og optimering af alle opgaver, ansvarsplaceringer og snitflader mellem de i driften involverede parter
- Bidrage til udarbejdelse af udbudsmateriale på de ydelser, som besluttet udbudt

AAL stiller efter aftale de nødvendige ressourcer og informationer til rådighed for Midttrafik, således at kommende udbud af trafikdriften på Aarhus Letbane kan gennemføres på bedste vis.

## 7. Kvalitetssikring

AAL er forpligtet til at videreformidle til Midttrafik de informationer, oplysninger og resultater der udspringer af det kvalitetssikringsarbejde som AAL har ansvaret for.

AAL's plan for kvalitetsopfølgninger og rapporteringer skal være tilgængelig for Midttrafik. Se bilag 7 for en oplistning af de kvalitetsleverancer, som AAL skal levere til Midttrafik.

Midttrafik kan foretage egen kvalitetsopfølgning af hele eller dele af leverancen samt gennemføre uanmeldte kontroller. Kontrollerne kan f.eks. bestå af interview af passagerer, observationer via Midttrafiks kontrollører.

Midttrafik arbejder for, at kvalitetssikringen foregår i tæt dialog med AAL ud fra gensidig respekt og fælles interesse i at give passagerne så god en service som muligt. Midttrafik kan indhente information om kvaliteten af driften gennem stikprøvekontroller, henvendelser fra kunder, evt. mystery shopping og undersøgelser af kunders tilfredshed.

Den nærmere tilrettelæggelse af kvalitetsopfølgningen vil ske i et tæt samarbejde mellem Midttrafik og AAL.

### 7.1 Kundetilfredshedsmålinger

Der forudsættes gennemført to årlige kundetilfredshedsmålinger. Målingerne påbegyndes tidligst i 2018 og foretages som stikprøveundersøgelser henholdsvis forår og efterår blandt letbanens passagerer. Undersøgelsesmetoden skal være repræsentativ med hensyn til antallet af passagerer fordelt over strækninger, dagtyper og døgn.

Midttrafik afholder udgiften til undersøgelsen.

Midttrafik forventer at kunne opnå en synergieffekt ved at koordinere kundetilfredshedsmålingen med tilsvarende eller sammenfaldende målinger af kunders tilfredshed med busdrift. Kundetilfredshedsundersøgelserne gennemføres enten isoleret af Midttrafik eller i et samarbejde med tilsvarende undersøgelser gennemført af "Passagerpuls" eller tilsvarende organisationer.

Midttrafik og AAL, aftaler en nærmere plan for og implementering af kundetilfredshedsmålingen.

## **7.2 Kunde- og pressehenvendelser**

Al besvarelse af pressehenvendelser, kundehenvendelser, forespørgsler eller klager omhandlende Aarhus Letbane varetages af Midttrafik eller Midttrafiks Kundecenter.

AAL besvarer dog pressehenvendelser i tilfælde af sikkerhedsmæssige hændelser. Midttrafiks kommunikations- eller pressechef står i den forbindelse til rådighed for sparring med AAL.

Eventuelle klager og andre skriftlige kundehenvendelser adresseret direkte til AAL eller til Operatøren skal videresendes til Midttrafik for besvarelse, efter at Operatøren forudgående er blevet hørt om forholdet.

AAL skal ikke besvare klager eller henvendelser direkte til kunderne.

## **7.3 Priser, takstsystem og rejsebestemmelser**

Priser og takstsystem fastsættes af Midttrafik.

Aarhus Letbane er underlagt Midttrafiks takster og Midttrafiks takst- og zonesystem.

Midttrafiks rejsebestemmelser er gældende for rejser med Aarhus Letbane. Se Bilag 8.

## **7.4 Billetkontrol**

Midttrafik, eller den Midttrafik bemyndiger hertil, er ansvarlig for at gennemføre billetkontrol af passagerne i Aarhus Letbane.

Midttrafik er ansvarlig for procedurer for inddragelse af kontrolafgifter fra kunder uden gyldig billet/kort.

AAL har ingen ansvar i forhold til eventuel uddannelse, overenskomst eller lignende i forhold til billetkontrollen.

Midttrafik forestår uddannelse af og kommunikation med billetkontrollen.

## **7.5 Billetteringsudstyr**

Midttrafik beslutter omfang og type af billetteringsudstyr på letbanens standsningssteder. Midttrafik beslutter og afholder alle driftsomkostninger til billetteringsudstyr.

Ændringer eller anlæg af billetteringsudstyr sker med AAL som bygherre.

Midttrafik er ansvarlig for drift og vedligeholdelse af udstyret og afholder udgifterne hertil.

Alt billetteringsudstyr på letbanen ejes af Midttrafik.

## **7.6 Automatisk passagertælling**

Et antal letbanekøretøjer er udstyret med et automatisk passagertællingssystem (APC). Dataregistrering opsamles og håndteres af AAL.

AAL skal ved tilsætning af de enkelte litra tilsikre at alle afgange på henholdsvis hverdage, lørdage og søndage er talt mindst en gang hver 3. måned. AAL skal via AVLS data følge op på at det faktisk sker.

AAL skal på Midttrafiks anmodning foranledige, at enkelte afgange tælles ved indsættelse af et køretøj med tælleudstyr. Midttrafik betaler eventuelle dokumenterede meromkostninger herved.



# midttrafik

Til brug for planlægning, rapportering og indtægtsfordeling har Midttrafik behov for hurtig og let adgang til data fra APC. AAL skal sikre, at dataleverancer fra APC er tilgængelig for Midttrafik.

Midttrafik kan bestille og vil afholde omkostningerne til ændringer i APC systemet samt udvide antallet af letbanekøretøjer med automatisk tælleudstyr. AAL vil være bygherre på sådanne ændringer.

## 7.7 Passagerinformation og markedsføring

Midttrafik har det overordnede ansvar for kundeinformation om offentlig servicetrafik i Region Midtjylland. Midttrafik tilrettelægger generelle markedsførings- og omdømmekampagner for såvel bus-, tog- og letbanetrafik.

Midttrafik er ansvarlig for og planlægger både generel og specifik markedsføring og profilering af offentlig servicetrafik over for kunderne.

AAL skal, uden omkostninger, medvirke til at Midttrafiks informationsmateriale placeres i letbanekøretøjerne og er tilgængeligt for kunderne i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. AAL skal rekvirere yderligere materiale hos Midttrafik, hvis noget af materialet slipper op.

Midttrafik afholder alle omkostninger til eventuel installation og sikkerhedsgodkendelse af installationer som skal anvendes til passagerinformation, reklame og markedsføring, ud over det i letbanetoget indbyggede PIS og PAS anlæg. Ved eventuel AAL bistand i den sammenhæng, indgås særskilt aftale mod betaling.

AAL skal på forsiden af sin hjemmeside, [www.letbanen.dk](http://www.letbanen.dk), henvise til Midttrafiks hjemmeside, [www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk), for information om trafik, trafikinformation, trafikplanlægning, køreplan, rejsebestemmelser, hittegoods, etc. AAL skal ikke dublere denne information.

Informationsmateriale, der ikke er udarbejdet af Midttrafik, må ikke udleveres eller forefindes i letbanekøretøjerne uden godkendelse af Midttrafik. Undtaget er dog information fra AAL vedrørende letbanesikkerhedsmæssige forhold.

Midttrafik er ansvarlig for levering af køreplandata for Aarhus Letbane til benyttelse for Rejseplan A/S.

AAL skal anvende Midttrafiks Driftsindberetningssystem i tilfælde af driftsforstyrrelser. Letbanens AVLS system skal selv aflevere information om forsinkelser til Rejseplanen.

AAL skal via AVLS/PIS systemerne udnytte mulighederne for information og driftsoplysninger til kunderne. Se Bilag 9.

## 8. Information og rapportering

AAL skal til enhver tid efterleve rapporteringskrav omkring letbanetrafikken fra offentlige myndigheder, herunder særligt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet.

AAL er forpligtet til at levere de nødvendige data som Midttrafik skal videregive til offentlige myndigheder om letbanetrafikken.

### 8.1 Gensidig overordnet informationspligt

AAL og Midttrafik har en fælles forpligtelse til straks at informere hinanden ved vigtige begivenheder og større omlægninger, såvel planlagte som uplanlagte. Enhver vigtig meddelelse bør altid, tillige med en eventuel mundtlig meddelelse, gives skriftligt.

AAL er forpligtet til af egen drift at give Midttrafik oplysninger om samtlige forhold, der kan hindre, forstyrre eller true AAL's opfyldelse af Aftalen.



# midttrafik

AAL er desuden forpligtet til at inddrage Midttrafik, hvis der opstår ændringer i driften, der kan få betydning for afregningsgrundlaget eller have betydning for Midttrafiks planlægning af bustrafikken i øvrigt.

## 8.2 Rapportering

AAL leverer hvert kvartal en statistik for rettidighed og pålidelighed af den aftalte leverancer der beskriver følgende temaer:

- Rettidighed
- Pålidelighed
- Bod og bonus

AAL og Midttrafik aftaler det nærmere omfang og form af rapporteringerne.

## 9. Underskrift

Aarhus den / - 2017

For Midttrafik:

For Aarhus Letbane I/S

Jens Erik Sørensen  
Direktør

Claus Rehfeld Moshøj  
Direktør

XXX  
Bestyrelsesformand

Johnny Hansen  
Bestyrelsesformand

Bilagsliste:

1.	Funktion af AVLS/PIS
2.	Årets hjul (eksempel)
3.	Oversigt over indekstal for regulering af betalingssatser



## midttrafik

4.	Bod & bonus
5.	Procedure for bestilling og afregning af buserstatningskørsel
6.	Montre til rådighed på stationer for kundevedt information
7.	Kvalitetsleverancer fra AAL
8.	Midttrafiks rejsebestemmelser
9.	Afleveringsformat til AVLS
10.	Rejsekortudstyr

UDKAST

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. marts 2017	1-30-75-7-1-12	Jeppe Færgegaard Sørensen	jfs@midttrafik.dk	87 40 82 93

## Bilag 1 - FAKTAARK

### Områdebaseret teletaxa

Teletaxa består af to typer: Rutebaseret - og områdebaseret teletaxa.

- Områdebaseret teletaxa:  
Kan bestilles i bestemte tidsrum inden for et defineret geografisk område.
- Rutebaseret teletaxa:  
Kan bestilles fra stoppesteder på angivne tider køreplan.

## Fakta om områdebaseret teletaxa

### Kørselsomfang

- Teletaxarute 131 på Samsø er ikke medtaget, da ruten udgår automatisk, idet Samsø kommune hjemtager opgaven 25. juni 2017.
- Der blev i 2016 udført i alt 3.942 områdebaserede teletaxature (ekskl. rute 131), hvilket svarer til 17 pct. af den samlede teletaxakørsel i Midttrafik. Der blev i alt udført 22.736 teletaxature (inkl. rute 131), hvoraf 6.462 ture er erstatningskørsel.
- Til sammenligning udførte Midttrafik 135.112 antal Flexture i 2016. Midttrafik udførte samlet 1.105.625 ture i Flextrafik i 2016.
- Antallet af teletaxature svinger: Rute 8300 og 502 havde henholdsvis 1.059 og 1.078 ture, mens rute 14 i Skanderborg Kommune havde 5 ture. Rute 8300 og 502 udgør 54 pct. af det samlede antal områdebaserede teletaxature.

### Udgifter

- Nettoomkostningen var i 2016 samlet 519.661,16 kr.

### Administrationsomkostninger

- Midttrafik opkræver 31,56 kr. pr. tur for teletaxa.

- I 2016 opkrævede Midttrafik samlet 124.409,52 kr. i administrationsomkostninger for områdebaseret teletaxa.

## Data om områdebaseret teletaxa 2016

Nedenstående tabel indeholder data for områdebaserede teletaxaruter fra 2016, som i 2017 stadig er aktive.

Kommune	Rute	Antal rejser	Netto omkostning	Egenbetaling	Adm. omk.
Hedensted	528	0	0	0	0
Herning	4/6	12	418,07 kr.	140,00 kr.	378,72 kr.
Herning	9	48	3.534,87 kr.	270,00 kr.	1.514,88 kr.
Holstebro	290	344	81.783,12 kr.	18.733,00 kr.	10.856,64 kr.
Horsens	220	80	10.723,90 kr.	2.100,00 kr.	2.524,80 kr.
Odder	8300	1.059	119.782,37 kr.	13.020,00 kr.	33.422,04 kr.
Odder	8301	120	20.200,59 kr.	2.795,00 kr.	3.787,20 kr.
Regional: Horsens/Hedensted	502	1.078	136.235,85 kr.	8.875,00 kr.	34.021,68 kr.
Skanderborg	12	323	39.640,97 kr.	7.300,00 kr.	10.193,88 kr.
Skanderborg	14	5	612,42 kr.	100,00 kr.	157,80 kr.
Skanderborg	2	75	9.698,79 kr.	1.080,00 kr.	2.367,00 kr.
Skanderborg	3	84	9.674,43 kr.	1.160,00 kr.	2.651,04 kr.
Skanderborg	5	50	4.037,29 kr.	500,00 kr.	1.578,00 kr.
Skive	400	66	4.933,37 kr.	520,00 kr.	2.082,96 kr.
Skive	411	162	23.534,75 kr.	3.098,00 kr.	5.112,72 kr.
Skive	412	17	1.833,23 kr.	240,00 kr.	536,52 kr.
Skive					2.493,24 kr.
Skive	441	79	7.858,28 kr.	1.890,00 kr.	4.797,12 kr.
Skive	443	152	26.261,09 kr.	2.575,00 kr.	5.933,28 kr.
Struer	335	188	18.897,77 kr.	1.880,00 kr.	5.933,28 kr.
<b>Total:</b>	<b>19</b>	<b>3942</b>	<b>519.661,16 kr.</b>	<b>66.276,00 kr.</b>	<b>124.409,52 kr.</b>

### Kommuner med områdebaseret teletaxa

- I alt har 9 kommuner områdebaseret teletaxa:
  - Hedensted
  - Herning
  - Holstebro
  - Horsens
  - Odder
  - Region Midtjylland (rute 502)
  - Skanderborg
  - Skive
  - Struer





# FREMTIDENS TRANSPORT

DISRUPTION KRÆVER NY FLEKSIBEL PLANLÆGNING



# Indhold

---

## Forord

Grib mulighederne i fremtidens transport	5
<b>1. Disruption giver nye muligheder</b>	<b>6</b>
1.1 Ny teknologi og krav til transportsektoren	6
1.2 Miljø- og klimapåvirkning fra transporten	11
<b>2. Udfordringerne i dag</b>	<b>13</b>
2.1 Trafikken stiger	14
2.2 Trængslen stiger	17
2.3 Pendlingen stiger	19
2.4 Den kollektive trafiks konkurrencedygtighed overfor biltrafikken	22
<b>3. Behov for fleksibel transportplanlægning</b>	<b>24</b>
3.1 Regionale mobilitetsstrategier	24
3.2 En statslig transportplan	28
<b>4. Den aktuelle regionale indsats</b>	<b>29</b>

Fremtidens transport – disruption kræver ny fleksibel planlægning / Forsideillustration: Henning Larsen Architects / Design: BW grafisk design / Tryk: PRinfoParitas / ISBN tryk 978-87-7723-922-9 / ISBN elektronisk 978-87-7723-923-6 / Marts 2017



# Forord

## Grib mulighederne i fremtidens transport

---

Vækst, arbejdspladser og gode levevilkår i hele Danmark forudsætter en velfungerede infrastruktur, en effektiv kollektiv trafik og en smidig sammenhæng mellem forskellige transportformer, så danskerne hurtigt og nemt kan skifte mellem bil, bus, tog og cykel. Effektiv mobilitet skal være en konkurrencefordel for Danmark i den skærpede globale konkurrence om at tiltrække investeringer og talenter. De danske virksomheder peger også på infrastruktur og transport, som den vigtigste prioritering, for at sikre bedre forhold for erhvervslivet. Det viser den nyeste erhvervsundersøgelse fra DI.

Alligevel står Danmark i dag over for store udfordringer. Over de seneste 10 år er antallet af personbiler steget med 380.000, og trafikken på motorvejene er steget med 20 procent. Det skaber dagligt trængsel og forsinkelser for de millioner af danskere, som skal på arbejde eller til uddannelse, ligesom det svækker danske virksomheders konkurrenceevne, fordi deres varer, kunder og medarbejdere kommer langsommere frem. Alene i Hovedstadsområdet spilder bilisterne 9,3 millioner timer om året på at sidde i kø. Det svarer til mere end 5.000 fuldtidsstillinger og en regning på 2 milliarder kroner. Trængselsproblemer er en del af hverdagen i alle regioner, især omkring de større byer.

Samtidig banker fremtiden mere end nogensinde før på den transportpolitiske dør. Nye digitale og teknologiske muligheder vil inden for få år disrupte danskerne måde at transportere sig rundt på. Førerløse biler, hvor kørslen gradvist vil kræve mindre menneskelig opmærksom-

hed, vil formentlig øge biltrafikken yderligere, men også åbne nye muligheder for eksempelvis at udnytte transporttiden til andre formål og reducere antallet af trafikulykker. Desuden rummer udviklingen af digitale samkørsels- og transporttjenester helt nye potentialer. Allerede i dag er mere end en halv million danskere tilmeldt en delebilsordning.

Skal vi løse både de aktuelle udfordringer i trafikken og tage hånd om indførelsen af de nye teknologier, kræver det en ny fleksibel transportplanlægning, der sikrer mere sammenhængende mobilitet for borgere og virksomheder.

Samtidig skal planlægningen tage højde for, at der er store forskelle på vilkårene for effektiv mobilitet på tværs af by og land, samt mellem de enkelte landsdele. I oplægget præsenterer vi en række eksempler på, hvordan regionerne arbejder med konkrete mobilitetsløsninger. Vi peger også på, at regionale mobilitetsstrategier kan være et nyt og nyttigt bindeled mellem den statslige, regionale og lokale planlægning.

Transport og mobilitet er helt afgørende for at skabe et Danmark i vækst og balance – både nu og i fremtiden. Danske Regioner vil med denne publikation lægge op til debat om, hvordan vi i fællesskab kan udforme en ny transportpolitisk planlægning, som løser de aktuelle mobilitetsudfordringer og er på forkant med den teknologiske udvikling. Regionerne er parate til at yde deres bidrag.

Bent Hansen / Jens Stenbæk



# 1. Disruption giver nye muligheder

## 1.1 Ny teknologi og nye krav til transportsektoren

Den fremtidige planlægning af Danmarks infrastruktur er nødt til at tage højde for den bølge af nye digitale og teknologiske løsninger, som allerede nu skyller ind over den globale transportsektor. Der er tegn på, at transportsektoren vil gennemgå lige så store ændringer som mobiltelefonsektoren. En række disruptive teknologier kan tegne et helt nyt transportlandskab i en ikke så fjern fremtid: Danmark har gennemført et regelsæt for droner og er i gang med at opstille rammerne for test af førerløse biler. En af de store udfordringer i transportplanlægningen de næste 10-30

år bliver derfor, at teknologien vil ændre sig markant, samtidig med at det endnu er uklart, hvilke teknologier, der modnes først.

### Selvkørende biler

Udviklingen af førerløse køretøjer ser ud til at ske i etaper, og de aktuelle internationale og nationale forsøg koncentrerer sig om tre forskellige områder: Førerløse biler på det almindelige vejnet, busser med lav hastighed i komplicerede omgivelser og lastbiler i kortegekörsel.

Figur 1: Der er seks niveauer af automatisering, når det gælder førerløse biler. Den røde pil markerer, hvor vi er nået til i dag



Kilde: Vejdirektoratet (2016a)

Som figur 1 viser, sker udviklingen af selv-kørende biler glidende fra biler uden automatisering til fuld automatisering. I

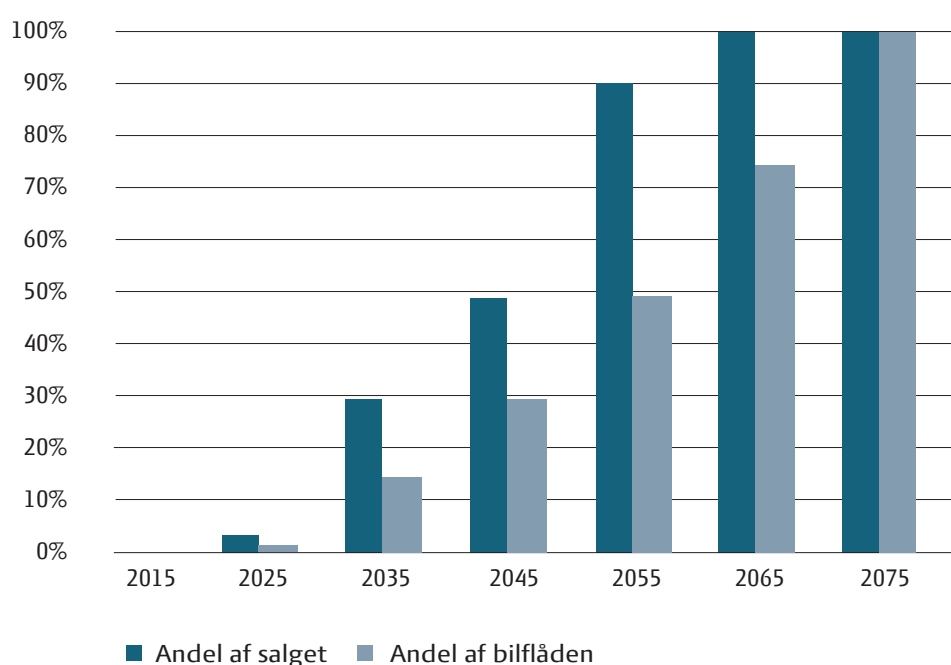
dag kører der biler på vejene på niveau 2. Det er biler, der under nogle omstændigheder kan køre selv, men hvor føreren

som hidtil skal holde øje med trafikken og være klar til at overtage styringen. Fra niveau 3 er det muligt at foretage sig andre ting i bilen, men først fra niveau 5 er bilen selvkørende hele tiden på alle veje under alle forhold.

Der er mange bud på, hvornår de førerlø-

se biler kommer, men udviklingen er i fuld gang. Allerede nu har flere store bilproducenter annonceret, at de vil lancere fuldt automatiserede biler inden for få år. Det er derfor vanskeligt at vurdere, hvornår bilerne er tilgængelige for forbrugerne. Vejdirektoratet illustrer den mulige udvikling med prognosen i figur 2.

Figur 2: Prognose for indfasning af selvkørende biler, 2015-2075



Kilde: Vejdirektoratet (2016a)

Vejdirektoratet og Wilke (2017) har desuden udgivet en undersøgelse, der viser, at 25 procent af danskerne forventer at køre mere i bil, når der kommer selvkørende biler. Undersøgelsen viser dog også, at vi ser på fremtiden med vores egne "nutidsbriller".

Også OECD (2015) har gennemført et studie for at belyse effekten af selvkørende biler ift. antal biler, kørselsomfang og behov for parkeringspladser. For at gøre ana-

lysen realistisk har de valgt en mellemstor europæisk by – Lissabon – til at analysere effekterne på et konkret kørselsmønster i en konkret geografi. Udgangspunktet er, at det nye system skal kunne dække det nuværende kørselsmønster 100 procent med selvkørende biler. OECD konkluderer på den baggrund, at trafikken vil øges, mens behovet for parkeringspladser vil falde. I det ene scenarie stiger trafikken endog meget kraftigt (med 89 procent). Se også boks 1.

---

## Boks 1: OECD's analyse af effekten af selvkørende biler

OECD (2015) har analyseret to alternativer:

- I "TaxiBots"-alternativet anvendes førerløse biler, der kan samle flere passagerer op simultant, idet systemet kombineres med et højklasset kollektivt trafiksystem.
- I "AutoVots"-alternativet anvendes førerløse biler, der kører den enkelte passager direkte til bestemmelsesstedet. Der er ikke et højklasse trafiksystem i alternativet.

Begge alternativer kan dække dagens mobilitet med færre biler. "TaxiBots" kan levere det nuværende niveau for mobilitet med blot 10 procent af det nuværende antal biler. I myldretiden vil der være behov for 35 procent af det aktuelle antal biler. "AutoVots" kræver 20 procent af det aktuelle antal biler og i myldretiden 50 procent. Resultatet er, at behovet for gadeparkering vil blive reduceret, hvilket vil frigive 1,5 mio. m<sup>2</sup> svarende til 20 procent af vejarealet ("TaxiBots").

Kørte kilometer (trafkarbejdet) vil stige 6 procent i "TaxiBots" scenariet og 89 procent i "AutoVots"-scenariet. Det vil derfor medføre øgede miljøeffekter fra trafikken. Skal bilerne være elektriske, er der behov for 2 procent flere biler i "TaxiBots"-scenariet til at tillade opladning og reduceret rækkevidde.

Det ligger implicit i studiet, at førerløse biler vil fortsætte tendensen til, at biler ikke ejes, men deles. I en situation, hvor delte førerløse biler tager andre passagerer med undervejs, er grænsen mellem individuel kørsel og kollektiv kørsel flydende.

International Association of Public Transport (2017) har desuden gjort opmærksom på, at introduktionen af førerløse køretøjer giver en enestående chance for sundere, mere konkurrencedygtige og grønnere byer. Det kan ske, hvis førerløse køretøjer indføres som delte taxier og minibusser, førerløse busser samt letbaner og tog kombineret med reduceret bilejerskab via effektive delebilssystemer.

En analyse fra Ingeniørforeningen IDA (2017) vurderer, at samfundet kan spare 20 milliarder kroner om året på selvkørende biler. Mindre spildtid og færre trafikulykker er hovedårsagen. Det er dog behæftet med stor usikkerhed at sætte tal

på de samfundsøkonomiske gevinster ved selvkørende biler. For halvautomatiserede biler, hvor føreren skal være klar til at overtage rattet, kan det antages, at tidsomkostningen for bilisterne falder, fordi man ikke skal koncentrere sig om at køre hele tiden. Hvis tidsomkostningen falder med omkring 10 procent, svarer det til ca. 10 milliarder kroner ved det nuværende kørselsniveau. Hvis antallet af ulykker med personskaade samtidig kan reduceres til en tredjedel, er der en yderligere samfundsmæssig besparelse på 10 milliarder kroner i form af færre dødsulykker samt person- og materielskader. Det må antages at være meget konservativt skøn for den økonomiske besparelse.



## Udvikling af leasing og samkørsel

Flere og flere bilister går over til at lease bil eller bruge delebiler. Der er kommet flere former for delebiler: (a) traditionelle udlejningsbiler, der bruges i dage eller uger, (b) delebilsklubber, hvor bilen bruges på dags- eller timebasis og (c) bybiler, hvor bilen udlejes på time- eller minutbasis. Delebiler indeholder et stort potentiale for at udnytte bilparken bedre, da den typiske bilejers bil i dag kun kører 4 procent af tiden (World Economic Forum, 2017).

Den organiserede samkørsel er også inde i en hurtig udvikling. Der er mange daglige tilbud om samkørsel mellem København, Aarhus og andre større byer. Over 500.000 danskere bruger tjenesten GoMore, som organiserer samkørsel og privat biludlejning mellem bilisterne. Det må forventes, at deleøkonomien slår kraftigt igennem på transportområdet i fremtiden, da især de unge i byerne er tiltrukket af deleøkonomien og fravælger bilejerskab.

## Den kollektive trafik

Også inden for den kollektive trafik sker store ændringer: Den førerløse metro i København er ved at blive udbygget, og der kommer flere og flere BRT-løsninger (Bus Rapid Transport), dvs. busser i egne busbaner midt på vejen. Der bliver samtidigt arbejdet mod, at S-togs ringbanen i København gøres førerløs, ligesom forsøg med førerløse busser er på vej. Da chaufførudgifterne udgør en meget tung udgiftspost for den kollektive transport (65-70 procent), vil transportformer, hvor der ikke er lønudgifter til chauffører, gøre den kollektive transport mere konkurren-

cedygtig med bilen. Det er imidlertid ikke alle lønudgifter, som går til chauffører, og derfor kan spares væk, ligesom teknologien vil være dyrere, og der vil være behov for mere servicepersonale. Alt i alt vil førerløse busser og togsystemer dog på sigt både give udgiftsreduktioner for den kollektive trafik og have potentiale til at ændre trafikmønsteret markant.

Valget af transport bliver også fremadrettet mere fleksibelt, så det kan bestemmes af det aktuelle behov. I det nye begreb Mobility As A Service (MAAS) lægges vægt på, at den enkeltes transportbehov kan opfyldes på tværs af transportformer. I et forsøg i Sverige (UbiGo i Gøteborg) har man på forsøgsbasis ladet en privat operatør oprette en service, hvor brugere for et fast månedligt beløb kan få dækket deres mobilitetsbehov uden selv at eje en bil. Det sker gennem adgang til kollektiv transport, delebil, taxi og bycykel. Der er indført eller arbejdes med MAAS-projekter i flere europæiske byer, bl.a. Helsinki og Wien, samt i Holland. Det finske Transport- og Kommunikationsministerium har besluttet, at Finland skal have "the smartest transport system in the World". Det skal ske ved at sætte brugeren og digitalisering i centrum af transportsystemet gennem den såkaldte Whim-app.

Herhjemme er Nordjyllands Trafikselskab ved at inddrage flextrafik, delebiler, delecycler og taxi i rejseplanen, så man kan få et samlet overblik over rejsemulighederne (se boks 2). De har pr. 1. marts 2017 indgået en aftale med samkørselstjenesten GoMore, så de nordjyske borgere bedre kan kombinere samkørsel i privatbiler med kollektiv transport.



## Boks 2: Nordjysk rejseplanlægger

Nordjyllands Trafikselskab er ved at udvikle en app, hvor den nuværende Rejseplan som et pilotprojekt videreudvikles til en "nordjysk rejseplanlægger". Den vil - ud over at præsentere transportmuligheder med bus og tog - også vise transportmuligheder med bl.a. delebiler, samkørsel, taxi, og kombinationer af traditionel kollektiv trafik og disse transportformer.

Den multimodale rejseplanlægger udvikles som et pilotprojekt i Nordjylland for at øge mobiliteten i landdistrikterne. Herefter vil erfaringer, resultater og anbefalinger blive videregivet og drøftet i Rejseplanens ejerkreds med henblik på evt. at gøre servicen landsdækkende.

Projektet er nævnt i regeringsgrundlaget: "Regeringen ønsker - blandt andet med udgangspunkt i forsøget i Nordjylland - at fremme digitale løsninger i andre dele af landet, som samtænker det kollektive trafiktilbud med for eksempel taxi og delebiler."

Et spørgsmål i den kommende diskussion om MAAS er blandt andet, hvem der skal stå for udviklingen: Skal det være kommercielle virksomheder, trafikselskaber eller en offentlig myndighed? Mange spørgsmål er endnu ubesvaret omkring udformningen og organiseringen af de fremtidige mobilitetsløsninger.

En række af de udviklinger, der er i gang, er især rettet mod storbyer, hvor grundlaget for delebiler og det kollektive trafikudbud er størst. Det er derfor en stor udfordring at sikre, at mobiliteten i de mindre byer og landområder bliver sikret. På nuværende tidspunkt er det vanskeligt at se nogle alternativer til den individuelle bil kombineret med busruter, baner og flexture. Men førerløse biler vil formentlig også ændre vilkårene i disse områder på sigt.

### Digital infrastruktur

Udbredelse og anvendelse af digital infrastruktur vil også påvirke transportbehovet. Hurtigt internet, mobilt bredbånd, cloud computing og sociale medier er under hastig udbredelse i dansk erhvervsliv. I 2016 havde 34 procent af de danske virksomheder med mindst ti ansatte en fastnet internetforbindelse med en hastighed på mindst 100 Mbit/s og 88 procent af virksomhederne havde mobilt bredbånd (Danmarks Statistik, 2016).

Udbredelse af digital infrastruktur vil desuden have betydning for muligheden for at arbejde eller drive virksomhed hjemmefra samt for digitale velfærdsteknologier. Den digitale infrastruktur vil derfor påvirke placeringen af boliger og arbejdspladser - og dermed danskernes pendlingsmønstre.

Intelligente Transport Systemer (ITS)

### Intelligente Transport Systemer (ITS)

En række ITS (Intelligent Transport System) redskaber vil kunne øge fremkommeligheden i trafikken i trængselsramte områder både for biler og for den kollektive trafik. Rækken af muligheder, som allerede benyttes, er lang:

- Signalregulering for biler og busser, som øger hastighed og fremkommelighed
- Variable hastighedstavler, som øger kapaciteten på vejnettet

- Advarsel om kø og anvisning af den hurtigste rute ved trængsel
- Realtidsinformation om kollektiv trafik og køretider for biler
- GPS-tracking af køretøjer og gods

Samtidig vil den store dataindsamling, som sker i forbindelse med Big Data- og Smart City-projekter, kunne øge vidensgrundlaget om befolkningens mobilitet, eksempelvis via data indsamlet i realtid via positionering om trafikmængder og

## 1.2 Mindre miljø- og klimabelastning

Der vil blive stillet skærpede krav til transportens klimabelastning i de kommende år. Mens de fleste sektorer i Danmark har reduceret deres udledning af CO<sup>2</sup> over de senere år, har transportsektoren øget sin andel markant.

Regeringen har vedtaget, at Danmark skal være fossiluafhængig i 2050. Københavns kommune vil være CO<sup>2</sup>-neutral i 2025, og Region Hovedstaden har besluttet, at transportsektoren i regionen skal være fri af fossile brændstoffer i 2050. Transporten skal således også yde sin andel.

Samtidig har den teknologiske udvikling muliggjort, at stadig flere personbiler bliver mere energi- og klimavenlige. Der kommer flere og flere modeller af elbiler, hybridbiler og plug-in hybridbiler (dvs. hybridbiler, der kan oplades) på markedet, og derudover kører mange af delebilerne i København på el. Salget af elbiler er dog stærkt påvirket af afgiftsniveauet.

trængsel på vejnettet.

Der er ingen tvivl om, at denne udvikling vil påvirke de fremtidige krav til køretøjer og infrastruktur, herunder anvendelse af byrummet, men hvordan og på hvilket tidspunkt er vanskeligt at forudsige.

Da en del af de nye teknologiske løsninger i alt fald i starten vil blive rullet ud i geografisk afgrænsede områder i samarbejde med regioner og kommuner, er det vigtigt, at deres viden bruges i den langsigtede planlægning.

For lastbiler og busser sker også en hastig udvikling, hvor flere kører på naturgas, biogas eller biodiesel. Desuden er der flere steder sat elbusser ind i den kollektive trafik, og der kommer brintbusser i Nordjylland i 2018 (se boks 3).

EU kommissionen har som led i sin klimapolitik foreslået, at der udarbejdes en strategi for miljø- og klimavenlig mobilitet. Formålet med strategien er at øge transportsystemets effektivitet ved at udnytte digitale mobilitetsløsninger, sikre effektiv prissætning i transportsystemet samt understøtte multimodalitet, dvs. sammenhængen mellem forskellige transportformer (f.eks. kollektiv trafik og delebiler). Desuden er formålet at forbedre mulighederne for klimavenlig transport ved at sikre effektive rammebetingelser (bl.a. standardisering af udstyr) og den nødvendige infrastruktur til alternative drivmidler.



---

### Boks 3: Busser på brint i Nordjylland

Nordjyderne kan komme til at køre med brintdrevne busser allerede fra 2018, hvis alt går efter planen i det europæiske brint-/brændselscellebus-projekt, som Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab deltager i.

Brintbusser udleder kun vand og er et alternativ til for eksempel elektriske busser. På sigt skal så meget transport som muligt overflyttes til el, men tunge transportmidler som busser kan endnu ikke medbringe så stor batterikapacitet, at de har tilstrækkelig rækkevidde på lange ruter. Alternativet kan derfor være at forsyne bussen med en brændselscelle, der under kørslen lader bussens batterier op ved at omdanne brint til elektricitet.

Ud over EU, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab omfatter partnerne i projektet også Aalborg Kommune, busoperatørerne, en kommende brint-producent i Hobro og Ballard Denmark.

## 2. Udfordringerne i dag

Gode og mere sammenhængende transportmuligheder med både bil, bus, tog og cykel er afgørende for vækst og gode levevilkår i alle dele af landet. Bliver det sværere for danskerne at komme frem til arbejde eller uddannelse pga. eksempelvis trængsel, vælger de en arbejdsplads tættere på boligen, og dermed afskæres de regionale virksomheder fra kompetent arbejdskraft og medarbejderen fra at vælge den optimale arbejdsplads. Og sidder håndværkeren, servicemedarbejderen eller varerne fast i trængslen, øges produktionsomkostningerne for virksomhederne, og væksten hæmmes.

Samtidig er de internationale forbindelser via bl.a. lufthavne, havne og broer vigtige for den økonomiske vækst i Danmark. De danske lufthavne søger at tiltrække flere regionale og kontinentale ruter, de danske havne spiller en stor rolle for godstrafikken, og Øresundsbroen har stor betydning for erhvervslivet (ligesom Femern Bælt-forbindelsen vil få det).

Behovet for at binde Danmark bedre sammen og skabe øget sammenhæng mellem indsatserne på transportområdet understreges af den stigende trængsel. Eksempelvis viser en analyse fra Region Hovedstaden (2017), at trængslen i hovedstadsområdet årligt koster samfundet cirka 2 milliarder kroner, fordi bilisterne spilder 9,3 millioner timer om året på at sidde i kø. I 2025 risikerer tallet at være 18 millioner timer. Det svarer til, at 10.000 personer bruger hele arbejdsdagen på at sidde i kø. Samtidig vil der være over 200.000 flere indbyggere i Hovedstadsregionen i 2030.

Derudover er udfordringerne forskellige fra region til region. I nogle regioner spiller biltrafikken den klart vigtigste rolle, i andre er cyklen og kollektiv trafik væsentlige transportmidler. Vi er nødt til at indrette indsatsen efter de konkrete vilkår og behov i alle dele af Danmark.

I det følgende gennemgås de aktuelle transportpolitiske udfordringer.

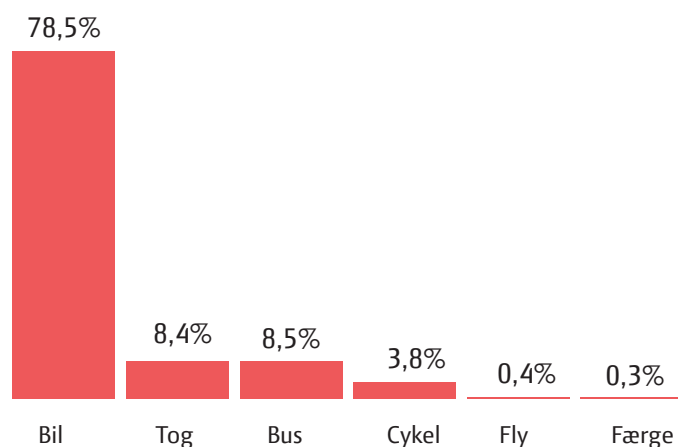


## 2.1 Trafikken stiger

Bilen er den dominerende transportform i Danmark. Den udgør 78 procent af den samlede persontransport, mens tog og

bus tilsammen udgør 17 procent. og cykeltrafikken 4 procent på landsplan.

Figur 3: Persontransportarbejdet fordelt på forskellige transportformer, 2015



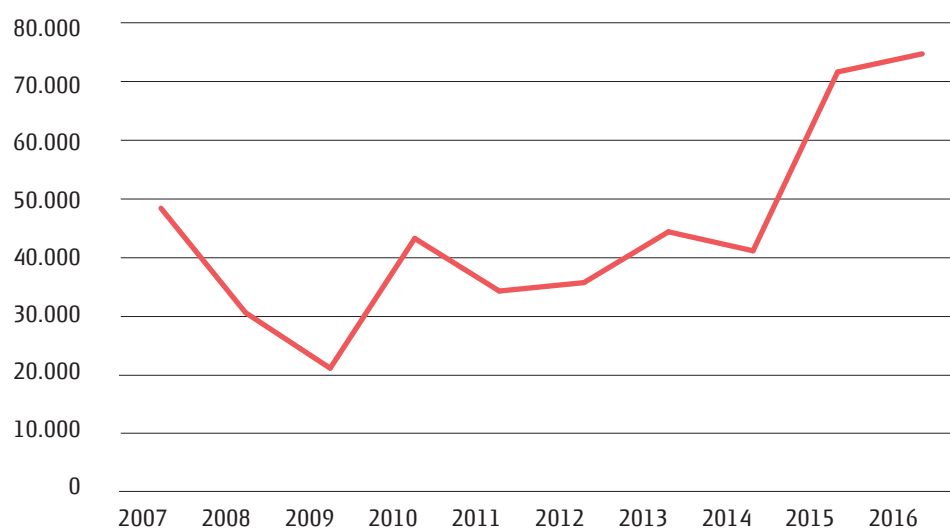
NB: National trafik. Gående er ikke medtaget

Kilde: Vejdirektoratet (2017a)

Figur 4 viser nettotilgangen af personbiler fra 2007 til 2016. Der har været en stor stigning i antallet af personbiler over årene. Samlet er sket en stigning i bilbestan-

den på 380.000 personbiler over den tiårige periode, hvilket svarer til 18 procent. Alene i 2015 og 2016 steg antallet af personbiler med ca. 70.000 i hvert af årene.

Figur 4: Nettotilgang af personbiler, 2007-16

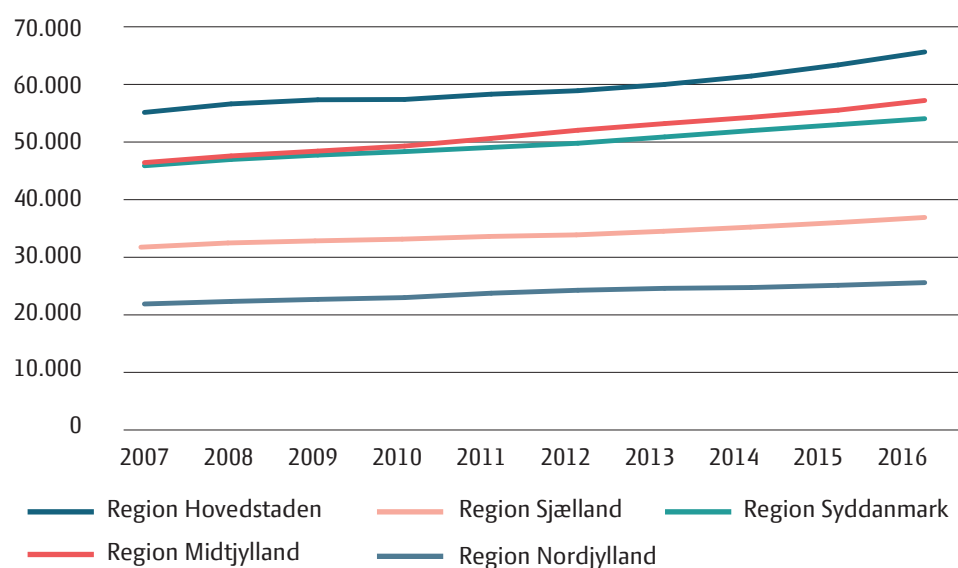


Kilde: Danmarks Statistik (2017)

Figur 5 viser, at stigningen i bestanden af personbiler er sket i alle regioner, idet

den har været størst i Region Midtjylland og mindst i Region Sjælland.

Figur 5: Den regionale udvikling i antallet af personbiler, 2007-16

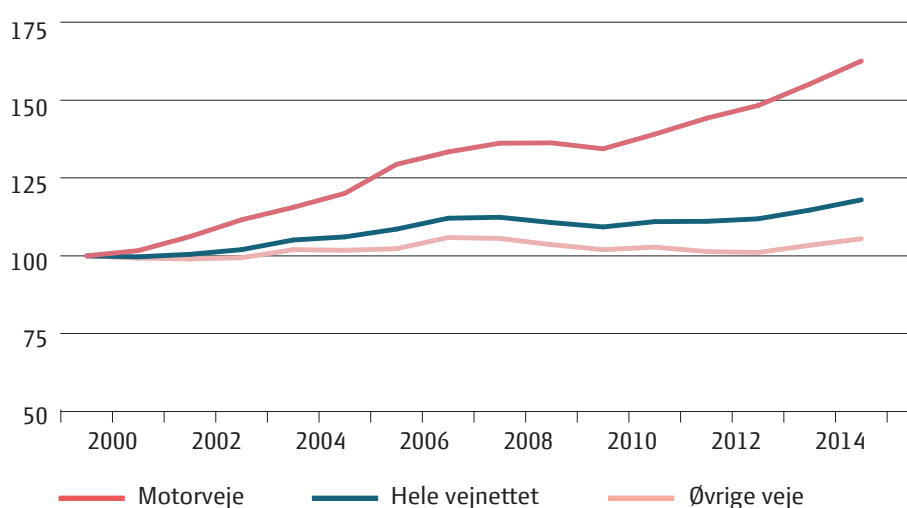


Kilde: Danmarks Statistik (2017)

Figur 6 viser, at vejtrafikken er steget med over 20 procent fra 2000 til 2015. Det stemmer overens med, at pendlingsturene er blevet længere. Trafikken på motorvejene er steget med over 60 procent. En

ikke uvæsentlig del af denne stigning skyldes, at motorvejsnettet er blevet udbygget. På det øvrige vejnet steg biltrafikken i starten af perioden og igen de sidste par år.

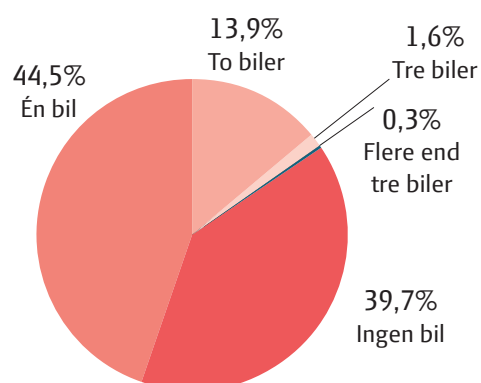
Figur 6: Udvikling i vejtrafikken, 2000-15



NB: Indeks, basisår: 2000.

Kilde: Vejdirektoratet (2017b)

Figur 7: De danske familiers bilrådighed pr. 1. januar 2015



Kilde: Vejdirektoratet (2017c)

Som det ses i figur 7, har 45 procent af de danske familier én bil, mens 16 procent har to eller flere biler. Der er samtidig 40 procent af familierne, som ikke har bil, og som derfor er afhængig af andre transportformer.

Bilejerskabet og andelen af familier med to eller flere biler er høj i de tyndt befol-

kede områder, mens færre ejer biler i de store byer, specielt i det centrale København. Den regionale indsats vedrørende transport og infrastruktur er derfor også afhængigt af de regionale forskelle, og af forskellene mellem by og land i de enkelte regioner.



## 2.2 Trængslen stiger

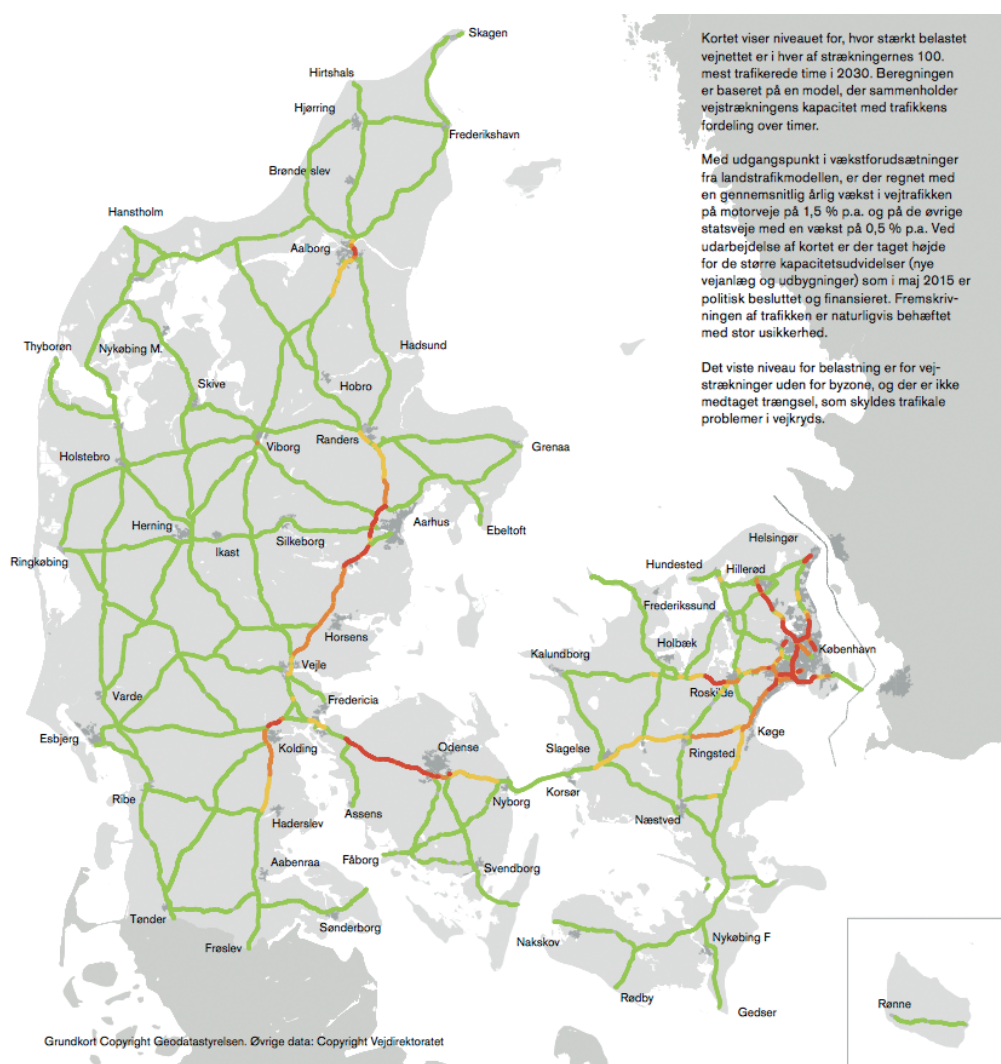
Trængslen på vejnettet er også blevet større over hele landet (se figur 8-10). På det statslige vejnet er trængslen særligt

stor på indfaldsvejene til København, på motorvejen over Fyn og på E45 mellem især Trekantsområdet og Aarhus.

Figur 8: Estimerede belastningsgrader på statsvejnettet i 2030

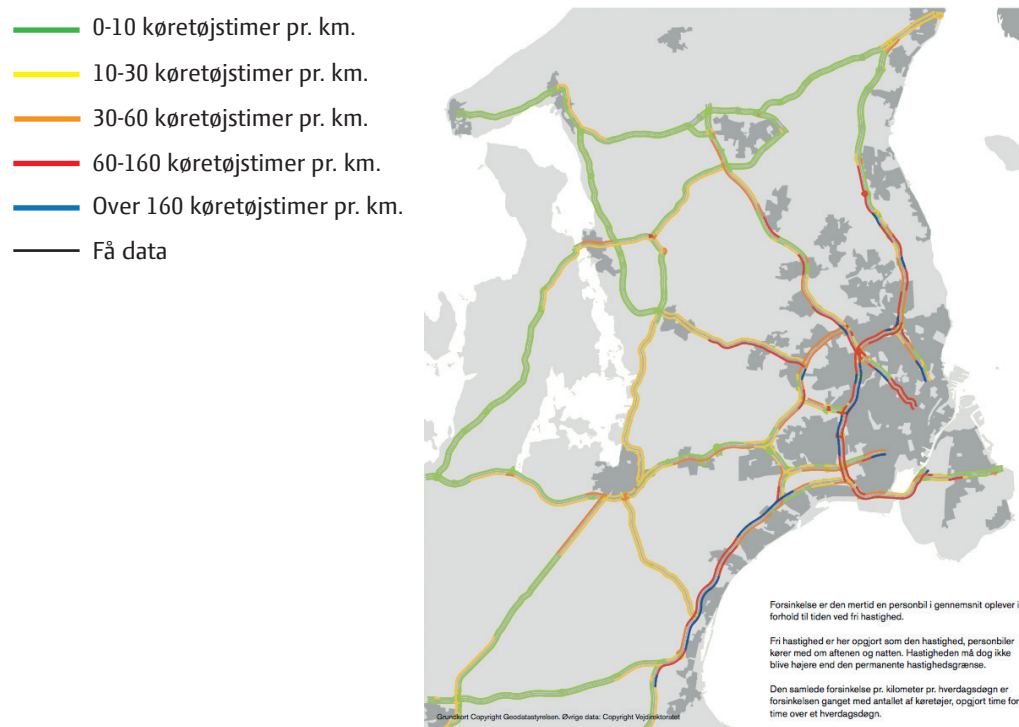
### Belastningsgrad

- Kritisk (belastningsgrad over 95 pct. i 100. største time)
- Stor (belastningsgrad på 80-95 pct. i 100. største time)
- Moderat (belastningsgrad på 70-80 pct. i 100. største time)
- Lav (belastningsgrad under 70 pct. i 100. største time)



Kilde: Vejdirektoratet (2016b)

**Figur 9: Trafikanternes samlede forsinkelser i Hovedstadsområdet på hverdage, 2015**

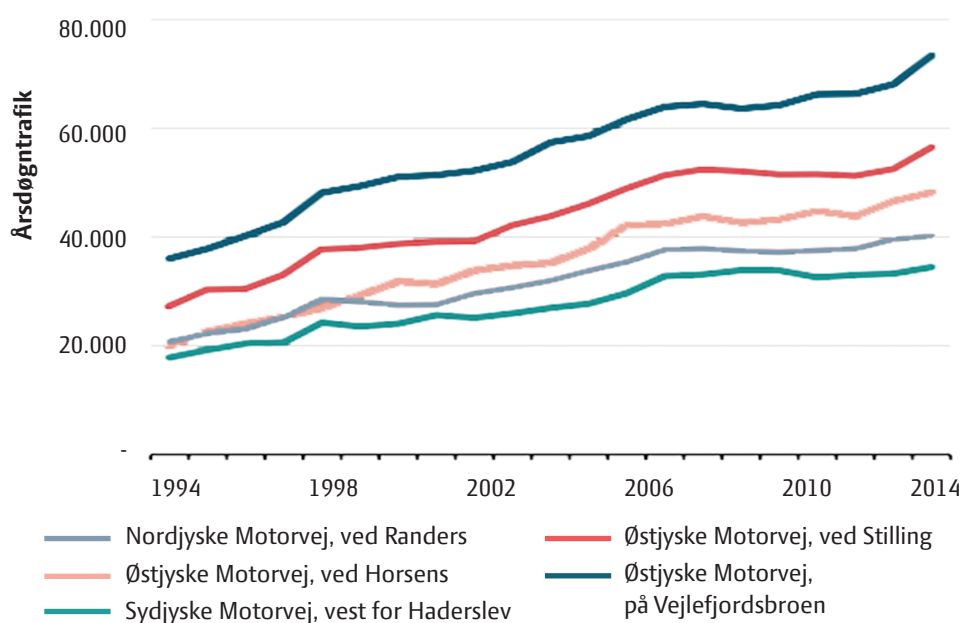


Kilde: Vejdirektoratet (2016b)

Som eksempel på trafikudviklingen viser figur 10, hvordan trafikken er steget kraftigt på udvalgte steder af E45 i perioden

1994-2014. Udviklingen understreger behovet for at reducere trængslen.

**Figur 10: Eksempel på trafikudvikling på udvalgte dele af E45, 1994-2014**



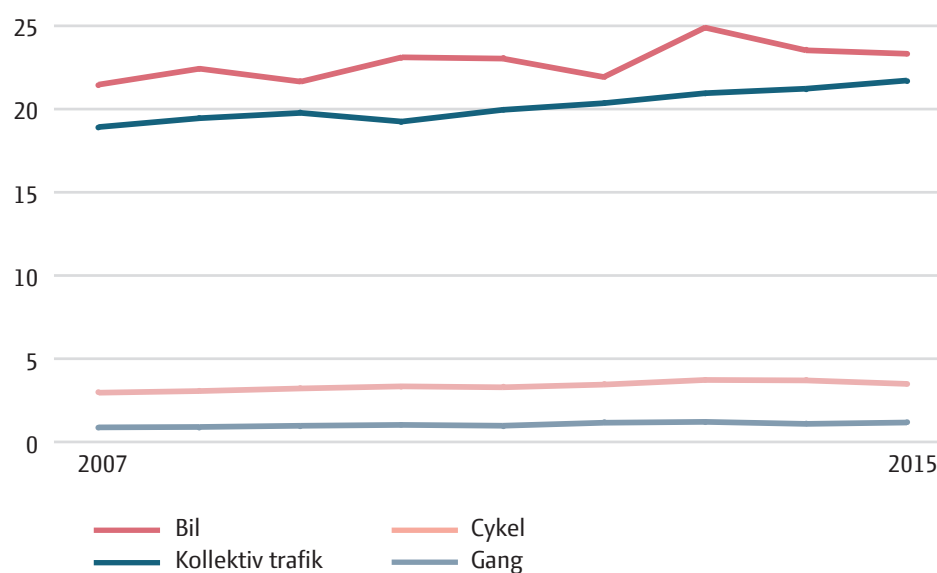
Kilde: Vejdirektoratet (2015)

### 2.3 Pendlingen stiger

Danskerne pendler længere og længere på vej til job eller uddannelse, især med bil og kollektiv transport. Det betyder, at de regionale arbejdskraftoplande er blevet større. Det gavner både virksomhe-

derne, som kan rekruttere den rette kompetente arbejdskraft fra et større område og de beskæftigede, som kan vælge mellem flere jobs.

Figur 11: Den gennemsnitlige pendlingsafstand fordelt på transportmidler, hele landet, 2007-15



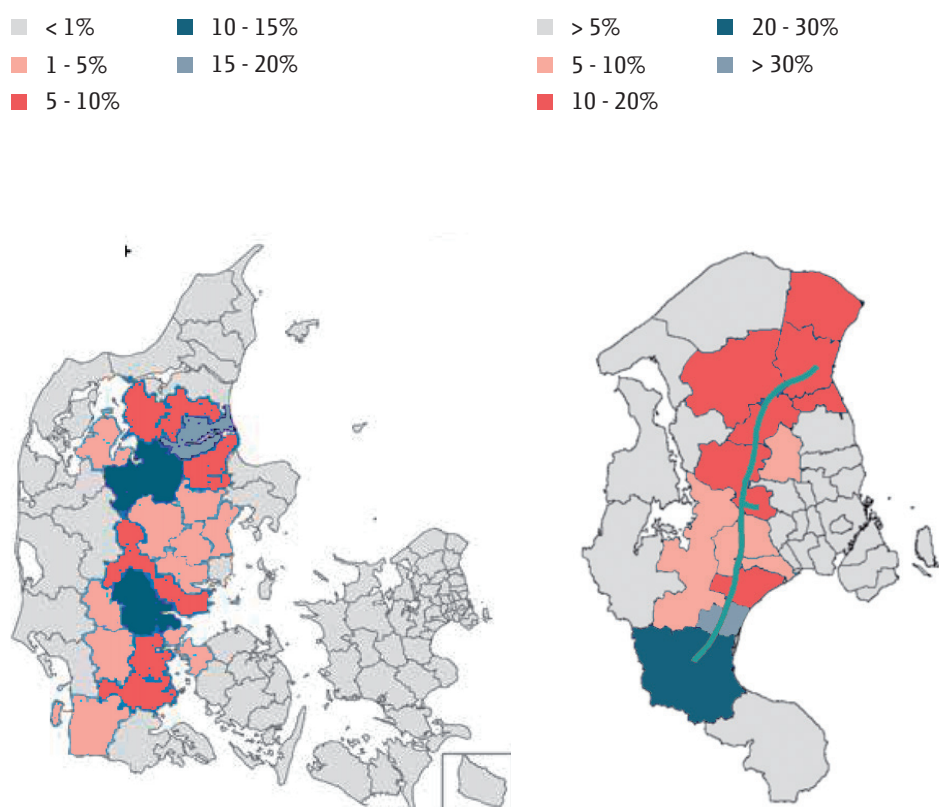
NB: Pendlere er defineret som 16-65-årige med arbejde eller uddannelse som turformål.  
Kilde: Danske Regioners beregninger på baggrund af Transportvaneundersøgelsen.



Ny infrastruktur øger antallet af indbyggere, der inden for et givent tidsinterval kan nå et givent område og udvider dermed den arbejdsstyrke, der er til rådighed for virksomhederne i området. Tilsvarende vil nye eller hurtigere kollektive trafikforbindelser eller cykelstiforbindelser have samme effekt. Figur 12 viser, at 15-20 procent

flere personer fra arbejdsstyrken vil kunne nå virksomheder beliggende i de mørkeblå områder, hvis der etableres en midtjysk motorvej. Mere end 30 procent flere vil kunne nå virksomheder beliggende i de mørkeblå områder, hvis der etableres en ringforbindelse i Hovedstadsområdet.

**Figur 12: Ændring i antal indbyggere i arbejdsstyrken, der kan nå inden for 30 minutter fra hver kommune ved etablering af henholdsvis en midtjysk motorvej og en ringforbindelse i hovedstadsområdet**



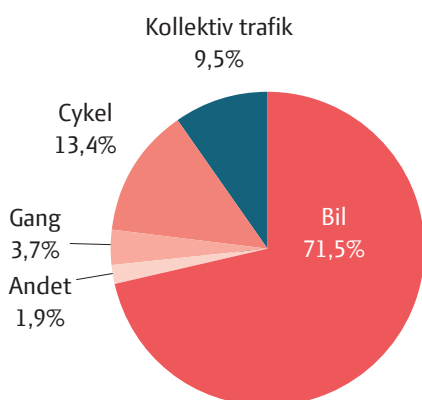
Kilde: Vejdirektoratet (2016c) og Vejdirektoratet (2016d)

Der er stor forskel på de trafikale udfordringer både mellem og også inden for regionerne. Mange af de store byer er præget af trængsel i og ind mod byerne, men har samtidig en veludbygget kollektiv trafik. Omvendt er andre områder af Danmark præget af lav befolkningstæthed

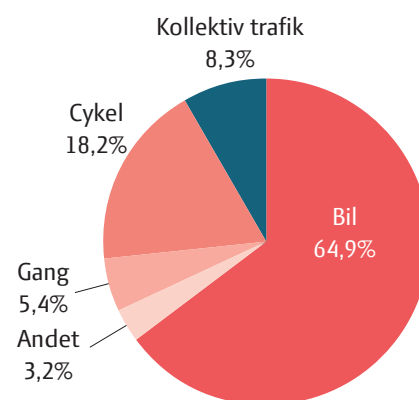
og er uden megen kollektiv trafik. Figur 13 viser eksempelvis, at hver fjerde borger i Region Hovedstaden bruger cyklen til at komme på arbejde eller uddannelse, mens knap tre ud af fire i Region Nordjylland bruger bilen.

Figur 13: Antallet af pendlerture fordelt på transportmidler og regioner, 2015

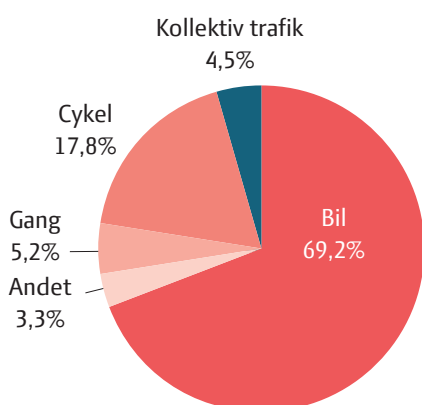
Region Nordjylland



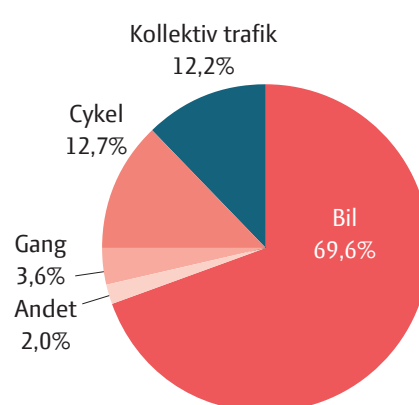
Region Midtjylland



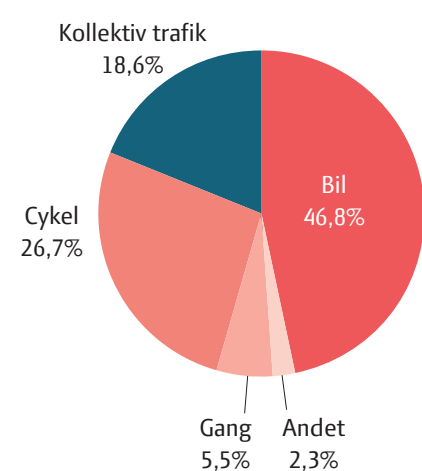
Region Syddanmark



Region Sjælland



Region Hovedstaden



NB: Pendlere er defineret som 16-65-årige med arbejde eller uddannelse som turformål  
Kilde: Danske Regioners beregninger på baggrund af Transportvaneundersøgelsen.



## 2.4 Den kollektive trafiks konkurrencedygtighed over for biltrafikken

Den kollektive trafik er presset af biltrafikken. Prisen i den kollektive trafik stiger årligt, men bilerne er blevet billigere og benzin/dieselpriiser har i perioder været lav. Samtidig har togtrafikken været ramt af en række forsinkelser på grund af problemer med materiel og fornyelse af infrastruktur. Desuden er det i mange områder vanskeligt for den kollektive trafik at konkurrere hastighedsmæssigt med biltrafik-

ken, selv når der er trængsel på vejnettet.

Alligevel har regionerne fra 2010 til 2015 formået at øge antallet af passagerer i de regionale busser fra 55,7 til 57,8 millioner. Det er næsten 4 procent flere kunder. Samtidigt er antallet af køreplantimer reduceret med 4 procent (2.249 mio. til 2.157 mio.).

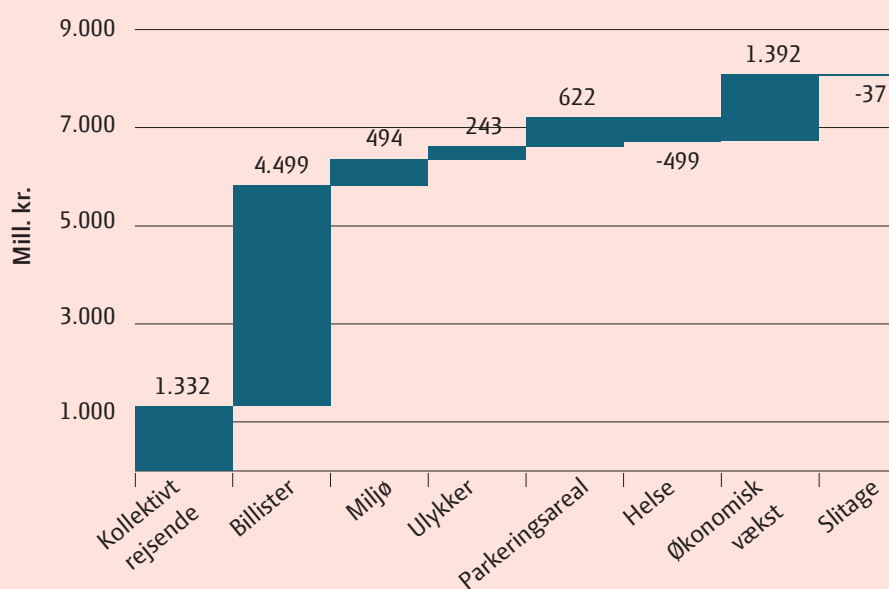
## BOKS 4: Den samfundsmæssige værdi af kollektiv trafik

COWI (2014) i Norge har for trafikskabet Ruter, der driver busserne i og omkring Oslo, beregnet den samfundsmæssige værdi af investeringer i den kollektive transport. Siden 2007 har kollektiv transport opsuget trafikvæksten i Oslo og Akershus og andelen af rejsende med kollektiv transport er øget fra 25 til 33 procent fra 2007 til 2012.

COWI sammenligner en situation, hvor bilerne står for hele væksten i trafikken, med det nuværende trafikbillede med en kraftig forøgelse af den kollektive trafik. I perioden er tilført 1,8 mia. NOK ekstra til kollektiv transport. Den samfundsmæssige gevinst af investeringerne i den kollektive trafik 2007-2012 er beregnet til ca. 8 mia. NOK.

Den største gevinst (4,5 mia. NOK) tilfalder bilisterne, der oplever færre køer og kommer hurtigere frem, når andre bruger den kollektive trafik. Gevinsten for passagerne i den kollektive transport er opgjort til 1,3 mia. NOK.

Samtidig har alle borgerne glæde af reduceret luftforurening og mindsket ulykkesrisiko som følge af færre biler på vejene. Derudover giver kollektiv transport bedre mulighed for at udnytte byens arealer til andet end p-pladser.



# 3. Behov for fleksibel transportplanlægning

Vækst og udvikling hænger tæt sammen med trafikforbindelser – både motorveje, togforbindelser og busruter. Hver for sig er transportformerne vigtige, men tilsammen skaber de det net, der forbinder Danmark internt og med resten af verden. Det er derfor vigtigt, at den statslige, den regionale og den kommunale trafikplanlægning hænger sammen.

De disruptive teknologier vil ændre det trafikale landskab fundamentalt, men netop uvisheden om, hvordan landskabet vil se ud selv på kort sigt, stiller store krav til fleksibiliteten af transportplanlægningen.

Derfor er der brug for en sammenhængende transportplanlægning, der understøtter de aktuelle behov, men som samtidig er i stand til at imødekomme forandringerne, så infrastrukturen ikke fastlåses på sigt. Den slags fleksibilitet kræver nærhed

til løsningerne og indsigt i de forskellige regionale vilkår og tendenser.

Den teknologiske udvikling vil påvirke transportvilkårene forskelligt i forskellige dele af landet. Der er større muligheder for eksempelvis samkørsel i tæt befolkede områder, mens selvkørende biler og busser kan give helt nye muligheder i de tyndtbefolkede områder.

Hvis vi skal gribe de muligheder for vækst og udvikling, som fremtidens transport byder på, kræver det en mere sammenhængende og fleksibel statslig, regional og kommunal planlægning af mobilitet og infrastruktur. Elementerne heri kan være regionale mobilitetsstrategier og en ny type statslig transportplan. I det følgende gives eksempler på indhold i de regionale mobilitetsstrategier til inspiration og debat.

## 3.1 Regionale mobilitetsstrategier

Regionerne sætter hver især med deres regionale vækst- og udviklingsstrategi den samlede retning for den fremtidige udvikling af regionen, bl.a. for infrastruktur, erhvervsudvikling, uddannelsesmuligheder samt gode levevilkår i både byer og landdistrikter.

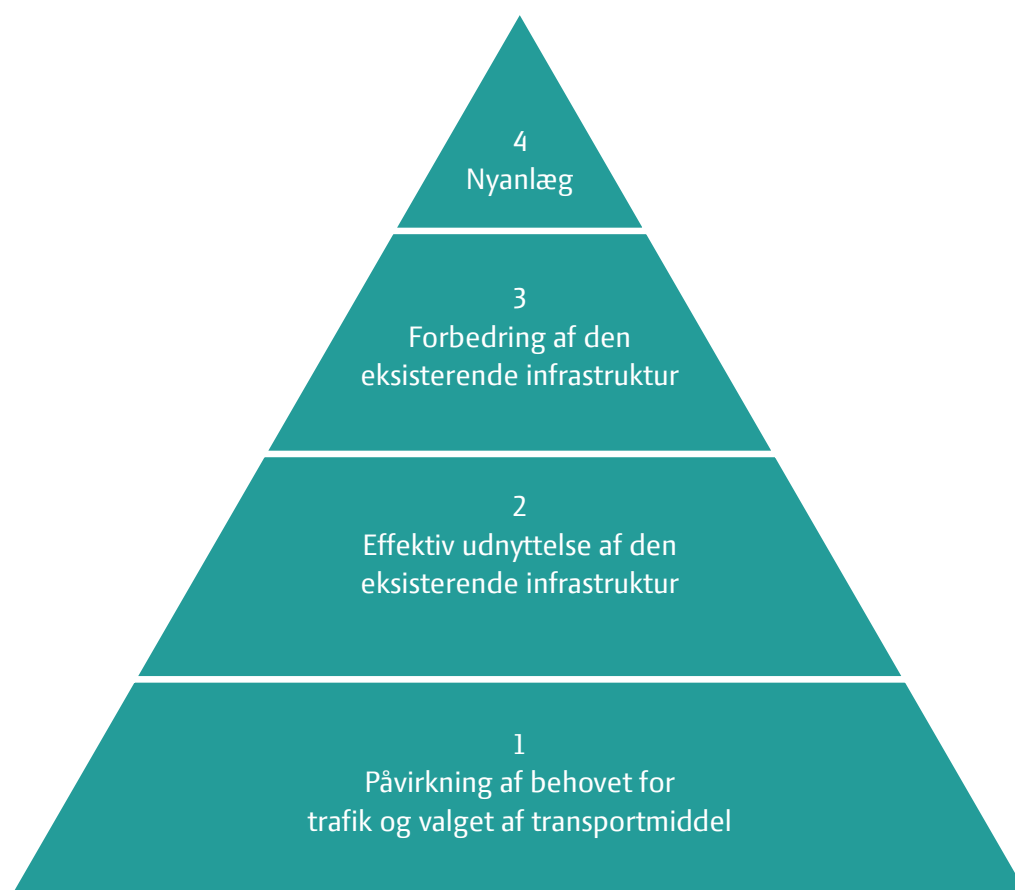
Regionerne vil fremover udarbejde mobilitetsstrategier i tilknytning til den regionale vækst- og udviklingsstrategi. Strategierne vil tage udgangspunkt i principperne for mobilitetspyramiden (se figur 14) og dels beskrive de tiltag, regionen og kommunerne selv kan gennemføre, og dels de tiltag, staten er ansvarlig for. Strategierne vil, som nu, blive udarbejdet i samarbejde med kommunerne.

De regionale mobilitetsstrategier vil være baseret på regionens målsætninger i de regionale vækst- og udviklingsstrategier. De vil desuden være datadrevne, dvs. baseret på udviklingen i trafikstrømmene i regionerne og på udviklingen i pendlingsmønstrene, og vil samtidig tage hensyn til den forventede udvikling i befolkningens sammensætning, i bolig- og erhvervslokaliseringen samt i placeringen af uddannelsesinstitutioner. For at sikre, at strategien er robust, vil den ligeledes tage hensyn til de teknologiske udviklingstendenser og understøtte anvendelse af nye teknologier for at fremme mobiliteten i regionen.



---

Figur 14: Mobilitetspyramiden



Kilde: Region Nordjylland og KKR Nordjylland (2017)



---

## Boks 5: Regionale mobilitetsstrategier

De regionale planer for mobilitet og infrastruktur kan tage udgangspunkt i principperne i mobilitetspyramiden:

1. Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel.
2. Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur.
3. Forbedring af den eksisterende infrastrukturforbedringer.
4. Nyanlæg.

### Ad 1) Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel

Først vurderes det, om et transportbehov på sigt kan mindskes ved planlægning, fx ved stationsnær byudvikling og byfortætning. Desuden bliver det vurderet, om det er muligt at erstatte nogle individuelle bilture med mere miljøvenlige transportformer, fx samkørsel, kollektiv trafik, cykel, afholdelse af videomøder eller andet. I forhold til kollektiv trafik kan der peges på områder, hvor den kollektive trafik kan forbedres, så den bedre kan konkurrere med biltrafikken, fx bedre komfort i togene (siddepladser til alle), bedre sammenhæng og reduktion af skiftetider, øgede hastigheder ved forbedring af jernbaneinfrastrukturen, særskilte busbaner, signalprioritering mv.

Alle regionerne har indført forbedringer af den regionale kollektive trafik. For eksempel har Region Sjælland indført R-busser med høj frekvens og afgang i weekenden, mens de tre vstdanske regioner har indført X-busser på tværs af Jylland.

Region Syddanmark har desuden indført uddannelsesruter til ungdomsuddannelserne. Nogle kommuner har oprettet A-busruter med direkte linjeføring og høj frekvens i byområder.

### Ad 2) Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur

Derefter vurderes det, om den eksisterende infrastruktur kan udnyttes bedre. Det kan ske ved øget anvendelse af ITS (Intelligente Transport Systemer), signalprioritering af lys, variable hastighedstavler, realtidsangivelse af hurtigste rute eller angivelse af tomme p-pladser. For den kollektive bustrafik kan det ske gennem signalprioritering, indstigning af flere døre mv., mens det for togtrafikken kan understøttes ved nye signal- og sikkerhedssystemer, der tillader hurtigere og tættere kørsel. Alternativt kan flere cykle eller bruge kollektiv trafik og delebiler.

### Ad 3) Forbedring af den eksisterende infrastrukturforbedringer

Dernæst vurderes mulighederne for mindre infrastrukturforbedringer som ombygning af kryds, tilkørselsramper, vigespor, samkørselspladser, busbaner, cykelstier, overhalingsspor på jernbaner mv.

Region Hovedstaden har eksempelvis understøttet udbygningen af supercykelstier, som gør det lettere for regionens cyklister at komme hurtigt frem over længere strækninger.

Erfaringen viser, at en særlig indsats på steder, hvor trafikken hober sig op - eksempelvis ombygning af kryds eller til- og frakørselsramper på motorveje - ofte kan medføre væsentlige rejsetidsforbedringer.

### Ad 4) Nyanlæg

Endelig kan mulighederne for større infrastrukturudbygninger, nye veje, udvidelse af veje, nye jernbanestrækninger, vurderes. Nogle vejudbygninger vil være på det statslige vejnet og andre på de kommunale veje. Regionerne deltager i udbygning med letbaner og BRT (højklases buslinjer), som udgør et væsentlig løft af den kollektive trafik.

Nye anlæg er så investeringstunge, at ønskerne om nye veje eller jernbaner er væsentlig større end de økonomiske midler, der er til rådighed. Det er derfor nødvendigt med en kraftig prioritering af midlerne. Samtidig viser erfaringerne, at mindre anlæg ofte er mere omkostningseffektive og i en del tilfælde kan bidrage til at mindske udfordringerne. Men der er fortsat trafikale udfordringer, som kun kan løses ved nye anlæg.

Den nordjyske plan "Mobilitet i Nordjylland – de regionale prioriteter" bygger på mobilitetspyramiden.



### 3.2 En statslig transportplan

En sammenhængende statslig transportplan for veje og baner vil kunne sikre effektiv prioritering af de offentlige investeringer og understøtte vækst, udvikling og beskæftigelse i hele landet.

Det foreslås, at staten – med inspiration fra Sverige og Norge – vedtager en langsigtet transportplan på tværs af vej og bane, så de danske vækstbetingelser understøttes bedst muligt, og de finansielle midler, der er til rådighed, anvendes mest effektivt. Planen følges op af en investeringsplan, så der er midler til at realisere planen.

Det foreslås, at den statslige transportplan udarbejdes efter dialog med regioner og kommuner samt på baggrund af de regionale mobilitetsstrategier.

Der bør derfor indføres et fast forum for dialog mellem staten, regioner og kommuner om sammenhængen mellem de regionale mobilitetsstrategier og den statslige transportplan.

Det kan bidrage til en effektiv prioritering og bedre sammenhæng mellem de kommunale, regionale og statslige trafikale tiltag og hermed mest mobilitet for de offentlige investeringer.

De regionale strategier og statslige planer for mobilitet og infrastruktur samt dialogmøder vil samtidig kunne bidrage til at løse op for den særskilte planlægning af vejnet, jernbaner og kollektiv trafik, som præger dansk transportpolitik, og sikre hensyn til de særlige betingelser for transporten i de enkelte dele af landet.

I både Sverige og Norge er der en tradition for faste nationale transportplaner, og der er i Sverige gennemført dialog med regioner og kommuner i forbindelse med Sverigesforhandlingerne om bl.a. højhastighedstog og udbygning af de største byer. I Norge er der tilsvarende gennemført et forpligtende samarbejde om planlægning for mindre trængsel i trans-

portsystemet mellem kommuner, fylker og staten i udvalgte byområder (se bilag bagerst i publikationen).

Erhvervsministeriet har i forbindelse med strategien "Hovedstaden - En metropol i vækst" konstateret, at økonomisk vækst og et stigende mobilitetsbehov hænger sammen. En forudsætning for, at Hovedstaden er attraktiv at bo og arbejde i, er, at infrastrukturen fungerer tilfredsstillende. Den konklusion gælder ikke kun Hovedstaden, men hele Danmark. En sammenhængende statslig transportplan for veje og baner vil kunne sikre en effektiv prioritering af de offentlige investeringer og understøtte vækst, udvikling og beskæftigelse i hele landet. Planen kan inddrage Trafikstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane.

Som led i prioritering af infrastruktur vil det være naturligt at se på finansieringsformer. Nogle trafikale investeringer betales udelukkende af det offentlige, mens andre betales helt eller delvis af brugerne - f.eks. gennem broafgifter, gennem krav til køretøjer og brændstoffer eller gennem takster i den kollektive trafik. Der er derfor behov for en strammere prioritering. I nogle tilfælde vil mindre investeringer kunne have en stor effekt, og de skal derfor vurderes på linje med større investeringer som nye veje eller baner.

Det vil også være naturligt at se på offentligt og privat samarbejde. Regeringen har åbnet for offentlig-private partnerskaber (OPP) på trafikinfrastrukturuområdet. Der er allerede gennemført et OPP-projekt på Sønderborgmotorvejen, hvor en operatør står for at bygge og vedligeholde vejen i 26 år, mens udgiften betales af det offentlige. Der er også vedtaget et projekt vedrørende en ny broforbindelse ved Frederikssund, hvor bilisterne skal betale for passage og på den måde bidrage til finansieringen.

## 4. Den aktuelle regionale indsats

Alle regioner arbejder allerede nu med mange af elementerne i en mobilitetsstrategi, og alle regioner har i samarbejde med kommunerne udarbejdet forslag til de statslige vej- og baneinfrastrukturinvesteringer i regionen. Senest er Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden blevet

enige om infrastrukturprioriteringer i Hovedstaden. Derudover bidrager den regionale udbygning af den kollektive bus- og lokalbanetrafik samt supercykelstinet til, at trængslen på vejnettet mindskes, så både borgere og erhvervslivet oplever større mobilitet og en bedre hverdag.

*Regionernes indsats for den regionale kollektive trafik understøtter mobilitet og pendling:*

**Der er årligt 70 millioner passagerer i de regionale busser og lokalbaner**

De regionale busser har årligt 58 millioner

passagerer, mens lokalbanerne har 13 millioner. Det fremgår af tabel 1. Regionerne bruger hver år omkring 1,5 milliarder kroner på kollektiv trafik.

Tabel 1: Regnskabstal for den regionale kollektive trafik, 2015

	Millioner passagerer	Millioner køreplantimer	Millioner køreplan km.
Regionale busser	57,8	2,2	92,7
Lokalbaner	12,9	0,2	9,9

Kilde: Trafikstyrelsen (2016a) og Trafikstyrelsen (2016b)

Et stort flertal af passagerer i de regionale busser og på lokalbanerne er pendlere. Arbejds- og uddannelsespendlere udgør omkring 70 procent af passagererne på lokalbanerne og mere end 60 procent i de regionale R-, S- og X-busser. Lidt over halvdelen af pendlerne begge steder er arbejdspendlere, mens resten bruger busser og tog til at nå frem til deres uddannelse.

Mange af regionernes tiltag i forhold til den regionale bustrafik understøtter bedre pendlingsmuligheder gennem hurtigere rejsetid, bl.a. ved at udrette buslinjer og forøge frekvensen. En række regioner har oprettet særlige ruter med høj komfort målrettet pendlere, bl.a. til Skejby området i Region Midtjylland. I Region Sjælland er R-nettet oprettet med udgangspunkt i den regionale trafikplan, der bl.a. bygger

på en pendlingsanalyse. En række regioner har desuden oprettet særlige ruter til ungdomsuddannelserne for at sikre, at

flere unge gennemfører uddannelserne (se længere fremme).

---

### Boks 6: Region Nordjylland overtager den regionale togdrift.

Region Nordjylland overtager fra 6. august 2017 bestilleransvaret for den regionale togkørsel i Nordjylland fra staten, og samtidig overgår udførelsen af driften fra DSB til Nordjyske Jernbaner. Overtagelsen resulterer i et selvstændigt regionalt togsystem med store forbedringer for de regionale togrejsende samt en betjening med fjerntog, der udføres af DSB.

Kørslen udvides markant med højere frekvens. Samlet vil togdriften næsten fordobles i Nordjylland i forhold til før regionens overtagelse af kørslen.

Der indsættes nye, komfortable og hurtigere tog, der sammen med optimerede køreplaner og en udbygning af infrastrukturen betyder kortere rejsetider for alle rejsende i Vendsyssel.

Den udvidede regionale kørsel finansieres ved at overføre midler fra DSB kontrakten til Region Nordjyllands trafikbestilling samt ved større passagerindtægter på grund af den øgede togdrift.

Danske Regioner foreslår, at muligheden for, at lokaltog kører på det statslige banenet og for regional overtagelse af bestilleransvaret for dele af DSB's regionale togdrift, udbredes til andre dele af jernbanenettet. Erfaringerne fra Nordjylland viser positive fordele for passagererne herved.

### Uddannelsesruter

Alle regioner understøtter pendling til ungdomsuddannelser som en del af den kollektive trafik. Region Midtjylland fik i 2012 udviklet en "rejseplanscrawler" beregnet til at fordele optaget på gymnasier, og modellen bruges i dag af næsten alle regioner. Region Syddanmark har på Fyn indført et særligt system med uddannelsesruter med reduceret rejsetid og med afgang, der er tilpasset mødetider. Formålet er bl.a. at fastholde flere unge i uddannelse. Der er nu 34 uddannelsesru-

ter i Region Syddanmark og de er i mange kommuner suppleret med fleksible Telependler-ordninger, der bringer eleverne i landområderne til og fra stoppestedet.

### Næsten alle regioner deltager i udbygning med letbane-/BRT-løsninger

Letbaner og BRT giver et kvalitetsløft ift. den kollektive bustrafik og er velegnet på strækninger med store passagermængder. Alle regioner, undtagen Region Sjælland, deltager i og medfinansierer letbaner eller BRT-løsninger.

## Boks 7: Letbaner og BRT

Der er ved at blive bygget letbaner i Aarhus, København og Odense. Regionerne har alle steder været involveret i planlægningen af banerne.

I Aarhus løber den nye letbane fra Odder til Grenaa med et nyt letbanespor fra Lystrup via Skejby og Randersvej til Aarhus Banegård. 1. etape af letbanen er 110 km lang og er planlagt åbnet i 2017. Den tidligere Grenaa lokalbane og den statslige Odderbane udgør en del af letbanetraceet. Region Midtjylland og Aarhus Kommune er ejere af Aarhus Letbane I/S, som står for anlæg, drift og vedligehold af letbanen.

I København bygges en letbane langs Ring 3. Selskabet Hovedstadens Letbane, som har til opgave at anlægge og drive letbanen, ledes af en bestyrelse med repræsentanter fra ejerkredsen, dvs. staten ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet med 40 procent, Region Hovedstaden med 26 procent og de 11 kommuner langs banen med 34 procent. Letbanen løber fra Lyngby til Ishøj, er 28 km lang og har 28 stationer. Den er planlagt til at åbne i 2023/24. Anlægsomkostningerne for letbanen er anslået til ca. 4 mia. kr., hvoraf regionens bidrag er ca. 1 mia. kr.

I Odense er oprettet et anlægsselskab Odense Letbane P/S, som ejes 100 procent af Odense Kommune. Kommunen har vedtaget første etape af letbanen, der skal løbe fra Tarup Center og Bolbro gennem midtbyen og videre til Syddansk Universitet og til det nye Universitetshospital i Odense inden endestationen i Hjallesø. Strækningen er 14,5 kilometer lang. Letbanen forventes åbnet i slutningen af 2020. Region Syddanmark bidrager med 100 mio. kr. til etableringen af letbanen.

I Aalborg planlægges en ny BRT rute, +BUS, som er en nyanlagt busforbindelse fra Vestbyen via Banegården til Aalborg Øst, Universitet og Aalborgs nye universitetshospital. Strækningen er cirka 11 km. +BUS'en prioriteres med eget trace med fysisk adskillelse mellem bus- og biltrafik på hovedparten af strækningen, og forventes betjent med spurvognslignende materiel. Der anlægges nye stationer med høje perroner, så der opnås niveaufri indstigning. +BUS forventes klar i 2021. Projektet planlægges i samarbejde med Region Nordjylland og forventes økonomisk støttet af regionen.

### En række regioner understøtter cykling og supercykelstier.

Region Hovedstaden har deltaget aktivt i opbygningen af et Supercykelstinet i Hovedstadsområdet, som i høj grad bruges af pendlere. Også i andre dele af landet anlægges supercykelstier.

### Alle regionerne arbejder sammen med kommunerne om fælles ønsker til infrastrukturen

En velfungerende infrastruktur med færrest mulige forsinkelser er afgørende for en velfungerende mobilitet og pendling. Alle regionerne arbejder derfor sammen med kommunerne om at påpege behovet

for infrastrukturforbedringer på vej- og banenettet.

Nogle af de ønsker, der står højt på de regionale dagsordener, er en 3. Limfjords-tunnel, en ny jysk motorvej, en forbedret kapacitet på motorvejen over Fyn, Femern forbindelsen og Ring 5 på Sjælland.

### Stationsnærhed

Sjælland er den region, der har de længste pendlingsrejser, og samtidig er trængslen høj på vejnettet mod København i myl-retiden.

Region Sjælland har deltaget i arbejdet med "Sjællandsprojektet", hvor stationsnærheden spiller en stor rolle. Projektet belyser sammenhængen mellem byudvikling, arbejdspladser, lokalisering, byfunktioner, boligudbygningsplaner og kommuneplaner med henblik på at skabe perspektiver for en fortsat positiv udvikling i regionen. Sjællandsprojektet er vejledende for kommunernes fysiske planlægning.

### Mobilitetstiltag

Alle regioner arbejder med elementer af mobilitetsplanlægningen, bl.a. mobi-

litetstiltag på hospitaler, cykling, elbiler, sammenhængende kollektiv trafik eller støtte til konkrete mobilitetsprojekter. Nogle trafikselskaber (Movia og NT) og kommuner arbejder også med mobilitetstiltag.

### Mobilitet i Nordjylland

Region Nordjylland samarbejder med de nordjyske kommuner om sammenhængen mellem den regionale udvikling og mobilitets- og infrastrukturprioriteringerne. Planen behandler dels de kendte elementer som veje, baner og havne, men nu også nye områder som Smart Mobilitet, Grøn Transport og Digital Mobilitet. Målet med planen er at skabe vækst og sammenhængskraft i hele Nordjylland med Aalborg som regionens naturlige hovedby.

Region Nordjylland har i forbindelse med planen belyst de trafikale problemer i regionen via analyser og undersøgelser, bl.a. på konkrete strækninger, hvor biler eller passagerer i den kollektive trafik oplever trafikale problemer (Se boks 8). Regionen har bl.a. gennemført en spørgeskemaundersøgelse, som belyser, hvor borgerne på deres tur oplever problemer. Svarene er blevet brugt til at udpege konkrete lokale udfordringer og løse dem.

---

### Boks 8: Danmarks største fremkommelighedsanalyse.

Region Nordjylland (2017) har sammen med de nordjyske kommuner og Vejdirektoratet gennemført en stor analyse af fremkommeligheden på det nordjyske vejnet. 8.000 nordjyder har deltaget i en spørgeskemaundersøgelse, og der er beregnet køretider på de overordnede veje i regionen og i Aalborg.

Analysen understøtter behovet for en 3. Limfjordsforbindelse, fordi det er her, der er den store flaskehals i den nordjyske mobilitet.

De gennemførte analyser er løbende behandlet i kommunerne og Vejdirektoratet og indgår som baggrundsmateriale for planlægningen. Resultaterne i fremkommelighedsundersøgelsen vil danne grundlag for kommende initiativer og drøftelser med henblik på at justere den regionale mobilitetsstrategi.



## Region Hovedstaden har netop udgivet rapporten Transport for Greater Copenhagen

Region Hovedstadens rapport Transport for Greater Copenhagen har dels til formål at pege på de trafikale udfordringer i Hovedstadsområdet for borgere og virk-

somheder og dels at pege på begrænsninger ved den aktuelle organisering af den kollektive trafik samt skitsere alternativer hertil. Der er mange ejere og selskaber i den kollektive trafik i Hovedstaden, hvilket medfører et stort behov for en styrket koordinering.

---

### Boks 9: Trafikcharter for Greater Copenhagen

Trafikcharter for Greater Copenhagen er et fælles trafikcharter for Region Sjælland, Region Hovedstaden, Region Skåne og alle 79 kommuner. Det skal styrke parternes koordinering af den overordnede infrastruktur og styrke dialogen med interessenter på området, bl.a. nationale regeringer og myndigheder.

En velfungerende trafikal infrastruktur med høj tilgængelighed og mobilitet for varer, tjenesteydelser og personer er en vigtig forudsætning for at skabe en mere konkurrencedygtig metropolregion.

### Mobilitetsstrategi for Djursland

Kommunerne på Djurs har sammen med Region Midtjylland og Midttrafik udarbejdet en mobilitetsstrategi for Djursland.

---

### Boks 10: Mobilitetsstrategi for Djursland

Norrdjurs og Syddjurs kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik har i fællesskab i 2016 udarbejdet en mobilitetsstrategi for Djursland. Det er første gang i Danmark, at kommuner, trafikselskab og region har et direkte og forpligtende samarbejde om infrastruktur, fysisk planlægning og bæredygtig mobilitet uden for de store byer. Strategien har fokus på forbedringer inden for de enkelte transportformer, samspillet mellem transportformerne og samarbejdet med borgere, institutioner og erhvervsliv. Mobilitetsstrategien er tænkt som et fælles grundlag for udvikling af mobiliteten på Djursland frem mod 2025.



# Bilag

## Inspiration fra forhandlingerne mellem staten og de regionale og kommunale myndigheder i Sverige og Norge

De regionale mobilitetsstrategier kan danne basis for møder mellem Transport- og Bygningsministeriet, regioner og kommuner om den regionale trafikale situation og regionale ønsker til infrastrukturen forud for udarbejdelsen af den statslige transportplan. Det kan ske på linje med forhandlingerne mellem staten og de regionale og kommunale myndigheder i Sverige og Norge, hvor der er tradition for faste møder mellem parterne.

I Sverige og Norge holder staten møder med regioner og kommuner hvert fjerde år i forbindelse med de nationale infrastrukturplaner. I Sverige gennemføres de såkaldte Sverigesforhandlinger (2017) med region, kommuner og erhvervsliv i Stockholm-, Gøteborg- og Malmø/Lund/Helsingborg-områderne. Forhandlingerne har til formål at sikre finansiering af højhastighedstog mellem Stockholm og Gøteborg/Malmø og at se på andre infrastrukturudbygninger, bl.a. en ny forbindelse mellem Danmark og Sverige. En anden vigtig del af forhandlingerne er at øge den kollektive trafiks andel, forbedre

tilgængeligheden og øge boligbyggeriet i de tre byer.

I Norge har man siden 2009 gennemført et forpligtende samarbejde om planlægning for trafik og miljø mellem kommuner, fylker og staten i udvalgte byområder. De nye byvækstaftaler (Regjeringen, 2017) udarbejdes efter forhandling af miljøvenlige transporttiltag, hvor specielt kollektiv trafik, cykling og gang er vigtige temaer. Aftalerne støtter op om Norges klimamålsætning. Aftalerne består af en række tiltag og finansiering heraf, fx aftaler om statslig delfinansiering af investeringer i kollektiv trafik og veje og af arealtiltag. Kommunerne og fylkerne forpligter sig samtidig til at sikre en arealplanlægning, der øger brugen af kollektiv trafik og gør det lettere at være cyklist eller fodgænger. I første omgang vil den norske regering indgå byvækstaftaler for Stavanger- og Bergensområdet. For Oslo/Akerhus- og Trondheimområdet er indgået bymiljøaftaler, som vil blive fulgt op af byvækstaftaler. Der planlægges også byvækstaftaler for andre byområder.

# Kilder

COWI (2014). Ruters Samfunnsregnskap 2012: [https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruter-rapporter/2014/6-2014\\_ruters\\_samfunnsregnskap\\_2012.pdf](https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruter-rapporter/2014/6-2014_ruters_samfunnsregnskap_2012.pdf)

Danmarks Statistik (2016). It-anvendelse i Danmark

Danmarks Statistik (2017). Statistikbanken, BIL707

IDA (2017). Stort økonomisk potentiale i selvkørende biler: [https://ida.dk/sites/default/files/20170119stort\\_oekonomisk\\_potentiale\\_i\\_foererloese\\_biler.pdf](https://ida.dk/sites/default/files/20170119stort_oekonomisk_potentiale_i_foererloese_biler.pdf)

International Association of Public Transport (2017). Autonomous vehicles: A potential game changer for urban mobility: [http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/PolicyBrief\\_Autonomous\\_Vehicles\\_LQ\\_20160116.pdf](http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/PolicyBrief_Autonomous_Vehicles_LQ_20160116.pdf)

OECD (2015). Urban Mobility System Upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic: [http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb\\_self-drivingcars.pdf](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf)

Region Hovedstaden (2017). Faktaark om trængselsudfordringen: [https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/transport-for-greater-copenhagen/Documents/Faktaark%201\\_Tr%C3%A6ngselsudfordringen.pdf](https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/transport-for-greater-copenhagen/Documents/Faktaark%201_Tr%C3%A6ngselsudfordringen.pdf)

Region Nordjylland og KKR Nordjylland (2017). Fremkommelighed i Region Nordjylland: [http://www.rn.dk/~media/Rn\\_dk/Regional%20Udvikling/Regional%20Udvikling%20sektion/Trafik%20og%20infrastruktur/Fremkommelighed\\_i\\_Region\\_Nordjylland\\_januar2017.ashx](http://www.rn.dk/~media/Rn_dk/Regional%20Udvikling/Regional%20Udvikling%20sektion/Trafik%20og%20infrastruktur/Fremkommelighed_i_Region_Nordjylland_januar2017.ashx)

Regjeringen (2017). Byvekstavtaler: <https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kmd/nyhetsbrev-fra-kmd/nyhetsbrev-stortingsmelding-om-barekraftige-byer-og-sterke-distrikter/avtaler-om-forpliktende-samarbeid/id2539224/>

Sverigeförhandlingen (2017): <http://sverigeforhandlingen.se/>

Trafikstyrelsen (2016a). Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel – regnskab 2015: <http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/04%20Statistik%20fra%20regionale%20trafikselskaber/Off%20bus/Off%20Bus%20R2015.pdf>

Trafikstyrelsen (2016b). Nøgletal for privatbanerne,

regnskab 2015: <http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/04%20Statistik%20fra%20regionale%20trafikselskaber/Privatbaner/Privatbanestatistik%20R2015%20ny.pdf>

Vejdirektoratet (2015). Statsvejnettet 2015: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/872/Statsvejnettet%202015\\_web.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/872/Statsvejnettet%202015_web.pdf)

Vejdirektoratet (2016a). Selvkørende biler: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/temaer/Selvkoerendebiler/Sider/default.aspx](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Sider/default.aspx)

Vejdirektoratet (2016b). Statsvejnettet 2016: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/920/Statsvejnettet%202016\\_WEB.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/920/Statsvejnettet%202016_WEB.pdf)

Vejdirektoratet (2016c). Midtjysk motorvejskorridorer: Strategisk analyse - genberegninger med Landstrafikmodellen: <https://www.trm.dk/da/publikationer/2016/rapport-om-midtjysk-motorvej>

Vejdirektoratet (2016d). Trafikal analyse af hovedstadsområdet: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/917/Trafikal\\_analyse\\_af\\_hovedstadsomraadet\\_rap563.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/917/Trafikal_analyse_af_hovedstadsomraadet_rap563.pdf)

Vejdirektoratet (2017a). Cykeltrafik og persontransport: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/statistik/trafikken%20i%20tal/Hvor\\_meget\\_cykler\\_vi/Sider/Cykeltrafik%20og%20persontransport.aspx](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/Hvor_meget_cykler_vi/Sider/Cykeltrafik%20og%20persontransport.aspx)

Vejdirektoratet (2017b). Nøgletal om vejtransport: [http://vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/statistik/trafikken%20i%20tal/Noegletal\\_om\\_vejtransport/Sider/default.aspx](http://vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/Noegletal_om_vejtransport/Sider/default.aspx)

Vejdirektoratet (2017c). Familiers bilrødighed: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/statistik/trafikken%20i%20tal/Hvor\\_stor\\_er\\_bilparken/Sider/Familiers-bilr%C3%A5dighed.aspx](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/Hvor_stor_er_bilparken/Sider/Familiers-bilr%C3%A5dighed.aspx)

Vejdirektoratet & Wilke (2017). Danskernes forventninger til selvkørende biler. Lokaliseret på: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/temaer/Selvkoerendebiler/Documents/Rapport\\_070217\\_short.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Documents/Rapport_070217_short.pdf)

World Economic Forum (2017). We can't keep adding cars to our roads. Is it time to say goodbye? Lokaliseret på: <https://www.weforum.org/agenda/2017/02/why-it-might-be-time-to-ditch-your-car>







# Danskernes holdning til **kollektiv transport** 2016

Undersøgelse af danskernes holdning til,  
brug af og tilfredshed med  
den kollektive transport

Forbrugerrådet  
Tænk  
**Passagerpuls**

# Indhold

1.	Baggrund og formål	3
2.	Resumé og anbefalinger	4
2.1	Resumé	4
2.2	Passagerpulsens anbefalinger	6
3.	Resultater	8
3.1	Danskernes adgang til den kollektive transport	8
3.1.1	I hovedstadsregionen ligger arbejds- og uddannelsesstederne tættest på kollektiv transport	10
3.2	Danskernes brug af den kollektive transport	11
3.3	Den kollektive transports evne til at opfylde danskernes transportbehov	13
3.3.1	Regionale forskelle på opfyldelsen af passagerernes transportbehov	15
3.4	Tilfredshed med den kollektive transport	17
3.4.1	Regionale forskelle i tilfredsheden	18
3.4.2	Tilfredsheden med den seneste rejse er lige stor uanset hvor ofte man rejser	20
3.5	Danskernes holdning til den kollektive transport	21
3.5.1	Der er forskel i holdningen til den kollektive transport fra region til region	23
3.5.2	Der er forskel i holdningen til den kollektive transport fra aldersgruppe til aldersgruppe	25
3.5.3	De lavfrekvente har en anden opfattelse af kollektiv transport end de højfrekvente	27
3.5.3	De højfrekvente brugere	28
3.5.4	De lavfrekvente brugere	30
3.6	Udviklingen i brug af kollektiv transport	31
3.7	Kollektiv transports evne til at opfylde væsentlige behov for pendlerne i forbindelse med transporten	33
4.	Om undersøgelsen	36
4.1	Metodebeskrivelse	36
4.2	Om deltagerne	37
4.3	Spørgeskema	38
5.	Om Passagerpulsens	49



# 1. Baggrund og formål

Passagerpulsens gennemførte i 2014, som sin første undersøgelse, en undersøgelse af danskernes holdning til den kollektive transport. Undersøgelsen konkluderede den gang, at det danskerne primært efterspurgte, for at den kollektive transport skulle blive mere attraktiv, var hyppigere afgange og bedre priser. Alle andre forhold kom langt efter i prioriteringen. Og så var der selvfølgelig en stor del, for hvem kollektiv transport ikke er et reelt alternativ. Enten fordi der er for langt til den kollektive transport fra, hvor de bor, eller fordi deres transportbehov ikke matcher det, den kollektive transport kan tilbyde.

Trafikselskaberne har siden da arbejdet på at optimere driften, indsætte nyt materiel med videre. Vi syntes derfor, at det var relevant at lave en ny undersøgelse for at se, om der var sket en udvikling. I den forbindelse lavede vi nogle mindre justeringer i spørgeskemaet og udvidede undersøgelsens omfang, så vi også kunne bruge resultaterne regionalt. Det er jo ofte i regionerne, at beslutningerne træffes.

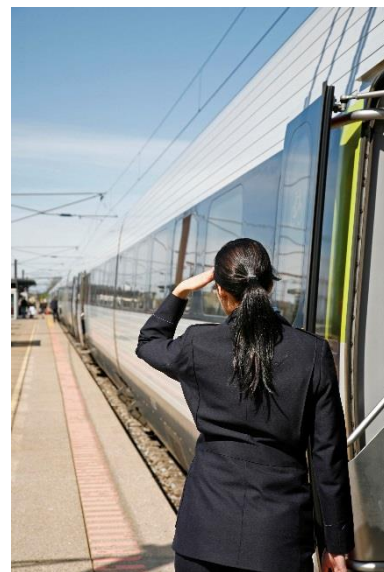
Denne undersøgelse skal således give grundlæggende viden om danskernes brug af - og holdninger til - den kollektive transport. Vi sammenligner, hvor det er relevant, med resultaterne fra 2014. I Passagerpulsens øvrige undersøgelser er der ofte en overrepræsentation af passagerer, der ofte bruger den kollektive transport. I denne undersøgelse, der er gennemført på et bredt befolkningspanel, har vi mulighed for at sætte mere fokus på dem, der ikke bruger den kollektive transport så tit.

Undersøgelsens resultater kan bruges til at vurdere, i hvilken udstrækning den kollektive transport opleves at være tilgængelig for danskerne, i hvilket omfang den kollektive transport kan dække danskernes transportbehov, i hvilket omfang de benytter den kollektive transport og til hvilke formål.

Hvis danskerne oplever, at den kollektive transport ikke fuldt ud dækker deres transportbehov, er det væsentligt, at undersøgelsen kan pege på, hvilke forhold ved den kollektive transport der skal forbedres, så disse danskere i højere grad vil benytte den kollektive transport fremover – og om det overhovedet er realistisk.

Passagerpulsens har som målsætning at arbejde for, at passagererne i bus, tog og metro bliver mere tilfredse med den kollektive transport. Derfor er det også vigtigt, at undersøgelsen afdækker den tilfredshed. Både overordnet set, men også i forhold til enkelte forhold ved den kollektive transport, så Passagerpulsens bliver i stand til at udpege de områder, der skal arbejdes med i fremtiden for at sikre en højere tilfredshed med den kollektive transport.

Undersøgelsen skal kunne stå alene, men resultaterne må gerne give anledning til ønsker om andre - og mere dybtgående – undersøgelser, der yderligere kan belyse de forhold, der har størst betydning for oplevelsen af forbedringer i den kollektive transport.



## 2. Resumé og anbefalinger

Her får du de væsentligste resultater fra undersøgelsen og vores vurdering af opmærksomhedspunkter og indsatser.

### 2.1 Resumé

#### Adgang til den kollektive transport (bus, tog, metro)

- 27 % har højst 1 km til en togstation fra deres bopæl – i Region Hovedstaden er det 63 % og i de øvrige regioner fra 17 % til 24 %
- 68 % har højst 500 meter til et busstoppested fra deres bopæl – i Region Hovedstaden er det 88 % og i de øvrige regioner fra 61 % til 69 %
- 5 % har mere end 2 km til nærmeste togstation eller busstop fra deres bopæl
- I Region Hovedstaden har 60 % af borgerne højst 1 km fra deres arbejds-/uddannelsessted til en togstation, og 73 % har højst 500 meter til et busstoppested. I de fleste øvrige regioner har kun godt 20 % af borgerne en togstation indenfor 1 km fra deres arbejds-/uddannelsessted og ca. 60 % højst 500 meter til et busstoppested

#### Brug af kollektiv transport (bus, tog, metro)

- 15 % af danskerne er højfrekvente brugere af kollektiv transport. De benytter kollektiv transport minimum 2 dage om ugen
- 10 % bruger aldrig kollektiv transport
- 35 % af de 18-24-årige er højfrekvente brugere, og kun 1 % bruger aldrig kollektiv transport
- I aldersgruppen fra 50 år og op er der kun 8 % højfrekvente brugere. 13 %-14 % bruger aldrig kollektiv transport
- I Region Hovedstaden er der kun 2 %, der aldrig benytter kollektiv transport. 30 % er højfrekvente brugere. I de øvrige regioner er der 10 %-17 % højfrekvente brugere og 7 %-15 %, der aldrig benytter kollektiv transport

#### Kan kollektiv transport opfylde transportbehov?

- 25 % af danskerne mener, at kollektiv transport i 'høj' eller 'meget høj' grad kan opfylde deres transportbehov. Det er et fald på 4 %-point fra 2014, hvor 29 % mente, at kollektiv transport kunne opfylde deres transportbehov
- Tilsvarende er andelen, der mener, at kollektiv transport kun i 'lav grad' eller 'slet ikke' kan opfylde deres transportbehov steget fra 37 % i 2014 til 41 % i 2016
- I Region Syddanmark (minus Fyn) er der færrest (15 %), der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov. I Region Hovedstaden er der 43 %, der mener det. Det er i øvrigt et fald på 3 %-point siden 2014 i Region Hovedstaden.
- Blandt de danskere, der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, er der 37 %-40 % højfrekvente brugere og kun 1 %-3 %, der aldrig benytter kollektiv transport



### Tilfredshed med kollektiv transport

- 65 % er 'tilfredse' eller 'meget tilfredse' med deres seneste rejse med kollektiv transport, mens 12 % er 'utilfredse' eller 'meget utilfredse'
- Der er ingen nævneværdig forskel på tilfredsheden med den seneste rejse med kollektiv transport mellem de høj-, mellem- og lavfrekvente brugere. Forskellen i brugsfrekvens kan således ikke forklares af forskelle i tilfredsheden
- 41 % er 'tilfredse' eller 'meget tilfredse' med den kollektive transport i Danmark og 39 % med den kollektive transport i deres lokalområde
- Der er nogen, men ikke stor, forskel på 'tilfredsheden generelt med den kollektive transport i Danmark' blandt borgerne i de forskellige regioner. Der er lidt større tilfredshed i Region Hovedstaden end i de øvrige regioner
- Der er til gengæld ret stor forskel på tilfredsheden med 'kollektiv transport i det område, hvor du bor'. I Region Hovedstaden er 62 % tilfredse, mens det i de øvrige regioner er fra 27 % (Syd- og Sønderjylland) til 42 % (Region Nordjylland).
- Der er en sammenhæng mellem afstanden til nærmeste togstation og busstoppested og den generelle tilfredshed med kollektiv transport. Jo større afstand, desto mindre er tilfredsheden.

### Holdninger til den kollektive transport

- Der er grundlæggende enighed blandt danskerne om, at:
  - Man kan bruge tiden, som man vil på sine rejser med kollektiv transport (59 % enige)
  - Det er trygt at benytte kollektiv transport (55 % enige)
  - Det er nemt at finde information om afgangstider (55 % enige)
- De fleste er også enige om, at:
  - Det er nemt at købe kort/billet (44 % enige)
  - Der er gode parkeringsforhold for cykler ved den station de oftest benytter (33 % enige)
  - Der er rent og pænt i busser og tog (43 % enige)
  - Det er nemt at få en siddeplads (36 % enige)
- Flest er uenige i, at:
  - Priser og takstsystemer er nemme at forstå (45 % uenige)
  - Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport (41 % uenige)
  - Det er pengene værd at rejse med kollektiv transport (41 % uenige)
- Der er desuden mange, som er uenige i udsagn, der handler om tilliden til kollektiv transport. Det drejer sig blandt andet om:
  - Der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser (26 % uenige)
  - Man kan stole på, at man kommer frem til tiden, når man rejser med kollektiv transport (39 % uenige)
- Der er stor forskel på opfattelsen af kollektiv transport mellem de lav-, mellem- og højfrekvente brugere af kollektiv transport. De lavfrekvente brugere er i mange tilfælde langt mere uenige i udsagnene om kollektiv transport. Det handler meget om den kollektive transports grundlæggende tilbud (antal afgang, ruter, afgangstider) men også om tillid til, at man kommer frem til tiden og forhold, der har at gøre med, at det er nemt at benytte kollektiv transport
- Der er også geografiske forskelle i holdningen til den kollektive transport. Disse forskelle hænger i vid udstrækning sammen med det kollektive udbud i den pågældende region, så ofte er der flest enige i Region Hovedstaden, fordi udbuddet er større.

## 2.2 Passagerpulsens anbefalinger

Danskernes opfattelse af den kollektive transport i deres lokalområde varierer fra region til region, og opfattelsen hænger ofte sammen med, hvor stort udbuddet af den kollektive transport er i regionerne.

Hvor langt du har fra din bolig til nærmeste togstation eller busstoppested, har en naturlig indflydelse på både danskernes oplevelse af, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov, men også tilfredsheden med den kollektive transport i lokalområdet.

Uanset hvor ofte man rejser, er 2/3-dele af passagererne i den kollektive transport tilfredse med deres seneste rejse med bus, tog eller metro. Hovedparten af de eksisterende passagerer er altså tilfredse.

Når det er sagt, så er der en række områder, som trafikselskaber og andre beslutningstagere indenfor den kollektive transport kan arbejde med, med henblik på at skabe en større tilfredshed med den kollektive transport.

På baggrund af resultaterne af undersøgelsen har vi følgende anbefalinger:

1. Der er 12 % af de danskere, som ofte bruger den kollektive transport, der er utilfredse. Det bør løbende undersøges, hvorfor de er utilfredse, og der bør arbejdes med at reducere omfanget.
2. 39 % af danskerne mener ikke, at de kan stole på, at de kommer frem til tiden, hvis de bruger kollektiv transport. Pålidelighed og rettidighed er samtidig det vigtigste for passagererne i den kollektive transport, så det er et område, trafikselskaberne er nødt til at prioritere.
3. Samtidig mener 26 % af danskerne ikke, at de får god information, når der er forsinkelser og aflysninger. Oplever du, at du ikke kommer frem til tiden, og at du heller ikke kan give information videre, fordi du ikke får information, så er der en risiko for, at du vælger en anden transportform end den kollektive.
4. 15 % af danskerne bruger den kollektiv transport ofte. Alligevel er der en række forhold ved den kollektive transport, som danskerne ikke er enige i eller tilfredse med. Det drejer sig blandt andet om, 'at priser og takstsystemer er nemme at forstå', 'at de kan stole på at komme frem til tiden' og 'at rejsetiden er attraktiv'. Der er også 32 %, der mener, at det ikke er pengene værd at rejse med kollektiv transport. Vi mener, at selskaberne bør have en særlig opmærksomhed på utilfredshederne med disse forhold og denne brugergruppe.
5. Tilfredsheden med den kollektive transport er lavest i det lokalområde, du bor i. Da hovedparten af rejserne i Danmark foregår i lokalområdet – enten som pendling til/fra arbejde eller uddannelse eller som rejser til fritidsaktiviteter – mener vi, at det er vigtigst at styrke indsatsen på de nære rejser frem for på de lange. Det vil blandt andet sige at sikre gode lokale køreplaner, sammenhæng imellem transportformerne og tilstrækkeligt med siddepladser til passagererne.
6. 35 % af de unge mellem 18 og 24 år bruger den kollektive transport ofte. Kun 17 % af de unge mener, at de får værdi for pengene, når de kører med kollektiv transport. Vi anbefaler derfor, at beslutningstagerne ser nærmere på, hvilke faktorer der gør, at de unge ikke synes, at de får værdi for pengene.

7. Gruppen af personer, som ikke bruger den kollektive transport ofte angiver primært, at de ikke er enige i forhold, der vedrører selve driften. De angiver også, at den kollektive transport ikke er god til at løse deres transportbehov. Beslutningstagerne bør se på køreplaner og ruteplanlægning, hvis man ønsker at motivere denne store gruppe af passagerer til at benytte kollektiv transport oftere. Hvor det er muligt, kan man også kigge på alternative former for transport, der kan bringe passagerer til tog og regionalbusser som for eksempel flextrafik, delebiler eller lignende.

## 3. Resultater

Dette kapitel vil indledningsvis se på danskernes adgang til den kollektive transport og dernæst danskernes brug af kollektiv transport. Herefter sætter vi fokus på den kollektive transports evne til at opfylde danskernes transportbehov, og danskernes tilfredshed med den kollektive transport. De steder, hvor det er relevant, ser vi på udviklingen, siden Passagerpulsens lavede en tilsvarende undersøgelse i 2014.

Vi belyser emnerne både nationalt og regionalt. Der er ingen tvivl om, at det har stor betydning for brugen af og tilfredsheden med kollektiv transport, hvor man er bosat i landet, og hvor langt man har til nærmeste station eller stoppested.

Endelig sætter vi fokus på danskernes oplevelse af kollektiv transport i et forsøg på at identificere, hvilke parametre der skal være opmærksomhed omkring, hvis danskerne i fremtiden i højere grad skal se kollektiv transport som en attraktiv transportform.

Vi ser i den forbindelse på rejsefrekvens med kollektiv transport, alder og rejseformål for dermed at indkredse, om der er målgrupper, som skal behandles forskelligt.

### 3.1 Danskernes adgang til den kollektive transport

Bussernes fint forgrenede rutenet i Danmark betyder, at 84 % af svarpersonerne bor maksimalt 1 km fra et busstoppested, som det fremgår af tabel 1. 68 % bor indenfor maksimalt 500 meter. Disse tal er stort set uforandrede siden 2014, hvor 69 % svarede, at de bor højst 500 meter fra et busstoppested og 87 % 1 km. Det er da også busserne, der i Danmark står for langt størstedelen af passagertransporten, målt i antallet af påstigere (rejser). Da den gennemsnitlige rejselængde med bus imidlertid er meget kortere end en togrejse, betyder togrejserne mere i km-regnskabet.

Andre undersøgelser indikerer, at togrejser opleves mere positivt af danskerne. Derfor må det formodes, at afstanden til en togstation (og dermed muligheden for at benytte toget), har stor betydning for opfattelsen af, at den kollektive transport er tilgængelig for danskerne.

Af tabel 1 fremgår desuden, at 27 % har under 1 km til en togstation. Hele 46 % har en togstation indenfor 2 km fra hjemmet. 26 % af svarpersonerne bor indenfor en afstand på maksimalt 1 km til både bus og tog. 45 % bor maksimalt 2 km fra både et busstoppested og en station. Det fremgår således, at hvis man bor tæt ved en togstation, så er der i langt de fleste tilfælde også et busstoppested i nærheden.

Ca. 5 % bor langt fra de kollektive transportmuligheder. De har mere end 2 km til den nærmeste station eller det nærmeste busstoppested.



Tabel 1

Hvor langt er der ca. til nærmeste tog, S-tog eller metrostation fra din bopæl?	Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?					
	Under 500 m	500-999 m	1-2 km	Over 2 km	Ved ikke	Total
Under 500 m	12 %	0 %	0 %	0 %	0 %	13 %
500-999 m	11 %	2 %	0 %	0 %	0 %	14 %
1-2 km	14 %	3 %	1 %	0 %	0 %	19 %
Over 2 km	28 %	9 %	5 %	5 %	0 %	48 %
Ved ikke	3 %	1 %	0 %	0 %	2 %	6 %
<b>Total</b>	<b>68 %</b>	<b>16 %</b>	<b>7 %</b>	<b>6 %</b>	<b>3 %</b>	<b>100 %</b>

Base: 2.480

Nærheden til et busstoppested er stor i de fleste dele af landet, som det fremgår af tabel 2. I Region Hovedstaden har således 88 % af svarpersonerne et busstoppested indenfor 500 meter fra deres bopæl. I Region Nordjylland er dækningen knap så god. Her har 76 % et stoppested indenfor 1 km fra hjemmet. Men det er også i denne region, at man finder den største andel (10 %), der har over 2 km til et stoppested. I de øvrige regioner er det godt 80 %, der bor under 1 km fra et busstoppested.

Tabel 2

Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Under 500 m	88 %	63 %	62 %	63 %	69 %	61 %
500-999 m	9 %	20 %	19 %	18 %	14 %	15 %
1-2 km	2 %	7 %	7 %	9 %	9 %	10 %
Over 2 km	0 %	6 %	9 %	7 %	5 %	10 %
Ved ikke	1 %	4 %	3 %	3 %	3 %	3 %
<b>Besvarelser</b>	<b>401</b>	<b>398</b>	<b>403</b>	<b>461</b>	<b>401</b>	<b>399</b>

Afstanden til togstationer er typisk længere for de fleste danskere, som det fremgår af tabel 3. I Region Hovedstaden er det dog alligevel 63 %, der bor maksimalt 1 km fra en station. Hvis afstanden øges til 2 km er det 86 %, der bor indenfor denne radius.

I Region Nordjylland er der flest (60 %), der har over 2 km til nærmeste togstation. I Region Sjælland og Region Midtjylland er der lidt flere, der bor tæt ved en togstation, men der er ikke markante forskelle fra region til region, undtagen altså for Region Hovedstaden.

Tabel 3

Hvor langt er der ca. til nærmeste tog, S-tog eller metrostation fra din bopæl?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Under 500 m	35 %	11 %	6 %	6 %	11 %	9 %
500-999 m	28 %	13 %	11 %	12 %	12 %	10 %
1-2 km	23 %	20 %	20 %	17 %	19 %	15 %
Over 2 km	13 %	52 %	56 %	54 %	53 %	60 %
Ved ikke	1 %	3 %	7 %	10 %	5 %	6 %
<b>Besvarelser</b>	<b>401</b>	<b>398</b>	<b>403</b>	<b>461</b>	<b>401</b>	<b>399</b>

### 3.1.1 I hovedstadsregionen ligger arbejds- og uddannelsesstederne tættest på kollektiv transport

For de danskere, der har behov for transport til og fra arbejdspladsen eller uddannelsen (pendlerne), er det ikke kun afstanden fra boligen til den kollektive transport, der har betydning. Afstanden fra den kollektive transport til arbejds-/uddannelsesstedet kan i lige så høj grad påvirke brugen af kollektiv transport.

Af tabel 4 og tabel 5 fremgår det, at 60 % af danskerne oplever, at der er mindre end 1 km fra deres arbejds-/uddannelsessted til en station i Hovedstadsregionen. I samme område har 73 % et busstoppested indenfor 500 meter fra deres arbejds-/uddannelsessted. I de øvrige regioner er det signifikant færre, der har kollektiv transport tæt ved deres arbejds-/uddannelsessted. Her oplever kun 21 % til 23 %, at der er under 1 km til en station og 56 % til 62 %, at der er mindre end 500 meter til et busstoppested.

Tabel 4

Hvor langt er der ca. til nærmeste tog, S-tog eller metrostation fra dit arbejde/uddannelsessted?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Under 500 m	33 %	18 %	15 %	12 %	13 %	14 %
500-999 m	27 %	15 %	7 %	9 %	8 %	7 %
1-2 km	22 %	24 %	15 %	16 %	17 %	16 %
Over 2 km	14 %	32 %	51 %	46 %	50 %	45 %
Ved ikke	5 %	10 %	13 %	17 %	12 %	18 %
<b>Total</b>	<b>305</b>	<b>248</b>	<b>246</b>	<b>311</b>	<b>278</b>	<b>271</b>

Tabel 5

Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra dit arbejde/uddannelsessted?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Under 500 m	73 %	56 %	61 %	57 %	62 %	60 %
500-999 m	12 %	16 %	11 %	13 %	12 %	13 %
1-2 km	5 %	9 %	8 %	9 %	10 %	11 %
Over 2 km	1 %	4 %	8 %	6 %	7 %	4 %
Ved ikke	9 %	16 %	12 %	16 %	9 %	11 %
<b>Total</b>	<b>305</b>	<b>248</b>	<b>246</b>	<b>311</b>	<b>278</b>	<b>271</b>

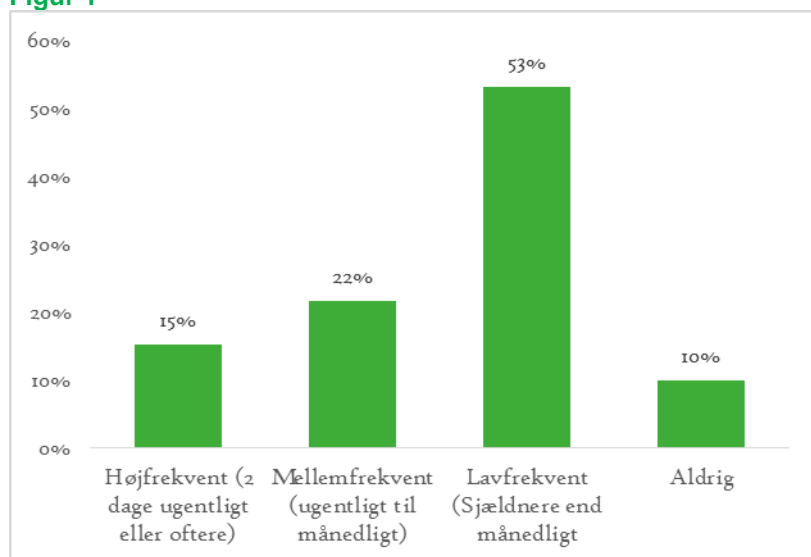
Der er altså, som det fremgår af ovenstående, tale om tydelige forskelle i adgangen til den kollektive transport afhængigt af, hvor du bor i landet. I Region Hovedstaden har langt de fleste indbyggere de kollektive transportmuligheder indenfor gåafstand. I landets øvrige regioner er der flere, der skal finde cyklen eller bilen frem, hvis de vil hen til en station eller et busstoppested. Med mindre de benytter Flextrafik, der i en del områder af landet har erstattet busruter, der ikke havde et tilstrækkeligt kundegrundlag.

### 3.2 Danskernes brug af den kollektive transport

Figur 1 viser, at ca. 10 % af danskerne aldrig benytter kollektiv transport. Af den del af befolkningen, der benytter kollektiv transport, er den overvejende del (53 %) lavfrekvente brugere. De bruger kollektiv transport mindre end én gang om måneden.

Ca. 15 % er højfrekvente brugere. De benytter kollektiv transport 2 eller flere dage om ugen.

Figur 1



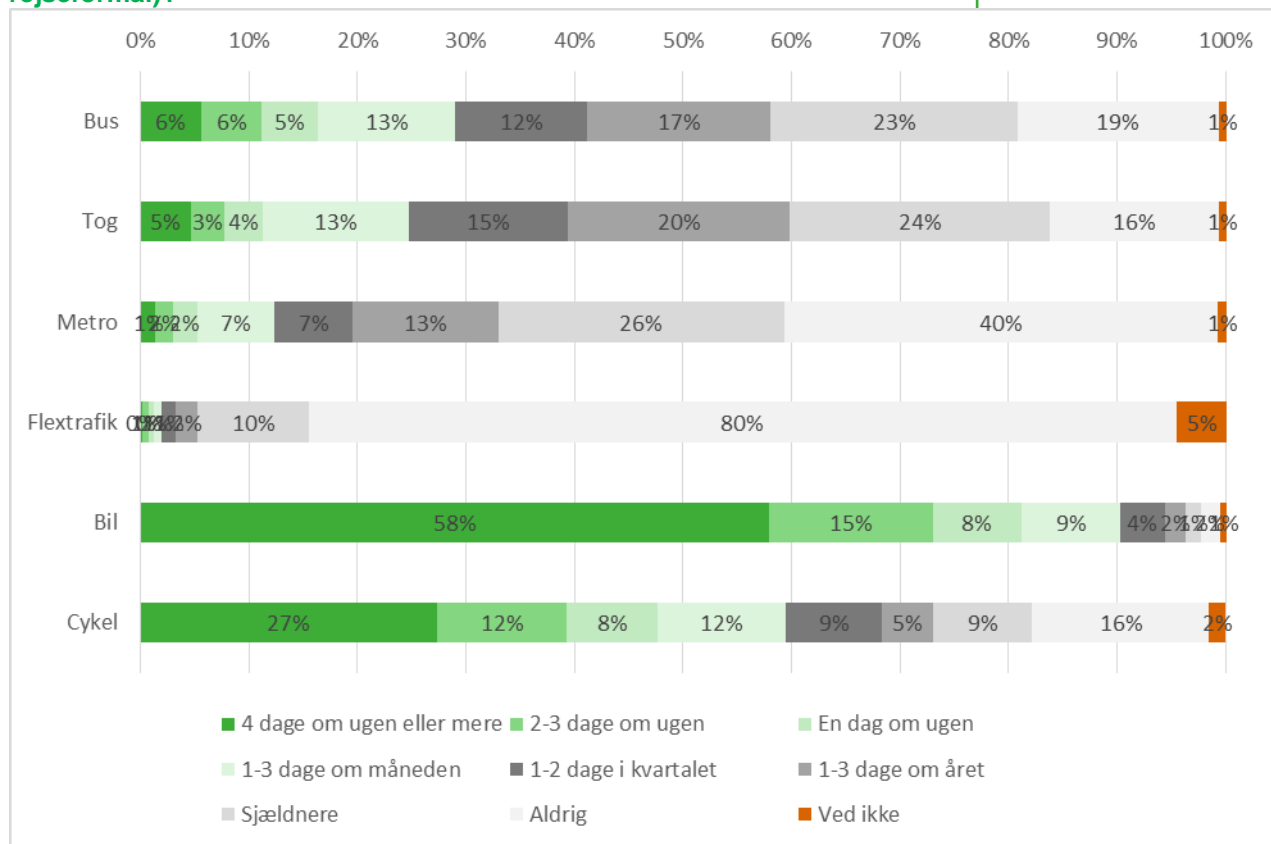
Base: 2.480

Bussen er, som tidligere nævnt, det hyppigst anvendte kollektive transportmiddel. Af Figur 2 fremgår, at 17 % benytter bussen mindst 1 dag om ugen, og at 19 % aldrig benytter bussen. Toget benyttes af 11 % mindst én dag ugentligt og metroen af 5 %.

Overfor de kollektive transportmidler står bilen, der benyttes af 81 % af danskerne mindst én dag om ugen og cyklen, der benyttes af 47 % mindst én dag om ugen.

Blot 1 % benytter flextrafik mindst én dag om ugen. 80 % af danskerne benytter aldrig flextrafik.

**Figur 2 - Hvor ofte benytter du følgende former for transport (uanset dit rejseformål)?**



Base: 2.480

De unge har en højere brugsfrekvens af kollektiv transport. Af Tabel 6 fremgår det, at 35 % af de 18-24-årige benytter kollektiv transport 2 eller flere dage om ugen. Kun 1 % benytter aldrig kollektiv transport.

I aldersgrupperne '50-60 år' og '61+ år' er det blot 8 %, der benytter kollektiv transport 2 eller flere dage om ugen. I disse aldersgrupper er der 13-14 %, der aldrig benytter kollektiv transport.

**Tabel 6**

Rejsefrekvens med kollektiv transport	Alder				
	18-24 år	25-35 år	36-49 år	50-60 år	61+ år
Højfrekvent (2 dage ugentligt eller oftere)	35 %	21 %	16 %	8 %	8 %
Mellemfrekvent (ugentligt eller månedligt)	40 %	32 %	19 %	15 %	15 %
Lavfrekvent (Sjældnere end månedligt)	23 %	42 %	56 %	63 %	62 %
Aldrig	1 %	5 %	9 %	13 %	14 %
<b>Besvarelser</b>	<b>285</b>	<b>382</b>	<b>583</b>	<b>463</b>	<b>754</b>

Ser man på brugen af kollektiv transport regionalt, viser det sig ikke overraskende, at borgerne i Region Hovedstaden har den højeste brugsfrekvens. 30



% benytter kollektiv transport '2 eller flere dage om ugen' og yderligere 42 % mindst én gang om måneden. Se Tabel 7.

I den øvrige del af landet bruger højst 1/3-del af borgerne kollektiv transport 1 dag om måneden eller mere.

**Tabel 7**

Rejsefrekvens med kollektiv transport	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Højfrekvent (2 dage ugentligt eller oftere)	30 %	17 %	11 %	10 %	12 %	13 %
Mellemfrekvent (ugentligt eller månedligt)	42 %	19 %	18 %	12 %	24 %	17 %
Lavfrekvent (Sjældnere end månedligt)	26 %	53 %	65 %	64 %	52 %	56 %
Aldrig	2 %	10 %	7 %	15 %	12 %	14 %
<b>Besvarelser</b>	<b>401</b>	<b>396</b>	<b>402</b>	<b>458</b>	<b>397</b>	<b>398</b>

### 3.3 Den kollektive transports evne til at opfylde danskernes transportbehov

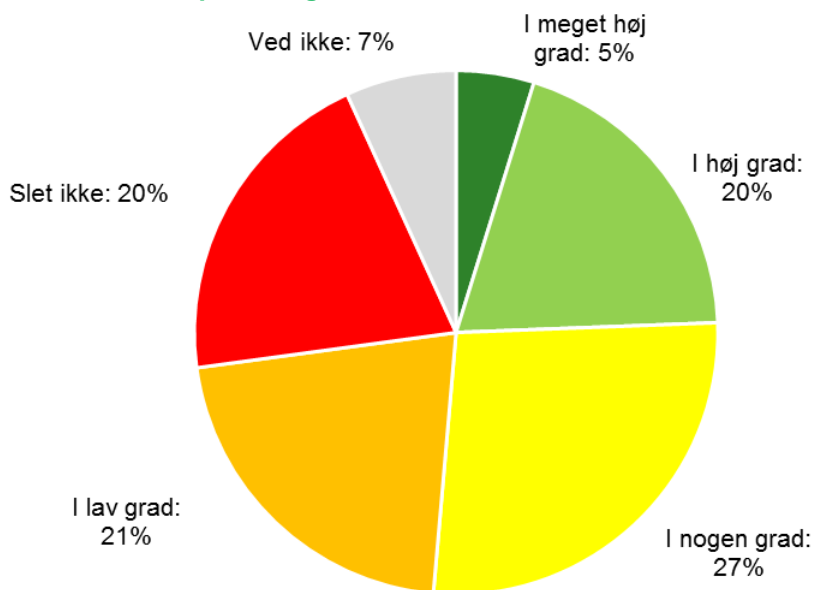
Transportformer vælges af de fleste danskere efter 2 kriterier:

- 1. den skal kunne opfylde transportbehovet og
- 2. den skal være økonomisk overkommelig.

Ofte vil flere transportformer kunne opfylde transportbehovet i forskelligt omfang, og den oplevede pris vil blive afgørende for valget. For at kollektiv transport skal være et attraktivt alternativ for danskerne, skal den altså i første omgang kunne opfylde deres transportbehov. I afsnit 3.4 ser vi på sammenhængen mellem tilfredsheden med den seneste rejse og brugen af kollektiv transport. Heraf konkluderes, at det ikke er tilfredsheden med den seneste rejse, der er den væsentlige parameter for brugen af kollektiv transport, om end en dårlig rejseoplevelse – eller gentagne oplevelser – selvfølgelig kan få nogen til at fravælge den kollektive transport.

Som det fremgår af nedenstående figur 3, oplever 25 % af de danskere, der deltog i undersøgelsen, at den kollektive transport i Danmark i 'høj' eller 'meget høj' grad kan opfylde deres transportbehov. Omvendt mener 41 %, at den kollektive transport 'slet ikke' eller kun 'i lav grad' kan opfylde deres transportbehov.

**Figur 3 - I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov du har for transport i dag?**



Base: 2.480

Af den historiske udvikling i tabel 8 fremgår, at de tilsvarende tal i 2014 var henholdsvis 29 % og 37 %. Der er altså sket et fald på 4 %-point i andelen af danskere, der mener, at den kollektive transport i Danmark i 'høj' eller 'meget høj' grad kan opfylde deres transportbehov.

**Tabel 8**

I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?	År		
	2014	2015	2016
I meget høj grad	5%	6%	5%
I høj grad	24%	23%	20%
I nogen grad	30%	29%	27%
I lav grad	20%	19%	22%
Slet ikke	17%	16%	20%
Ved ikke/ikke relevant	4%	6%	7%
<b>Besvarelser</b>	<b>991</b>	<b>2434</b>	<b>2480</b>

Der er en klar sammenhæng mellem den kollektive transports evne til at opfylde danskernes transportbehov, og hvor ofte de faktisk benytter kollektiv transport.

Tabel 9

Rejsefrekvens med kollektiv transport	I hvilken grad kan den kollektive trafik opfylde de behov, du har for transport i dag?				
	I meget høj grad	I høj grad	I nogen grad	I lav grad	Slet ikke
Højfrekvent (2 dage ugentligt eller oftere)	40%	37%	18%	4%	2%
Mellemfrekvent (ugentligt eller månedligt)	31%	34%	32%	17%	4%
Lavfrekvent (Sjældnere end månedligt)	26%	28%	48%	73%	69%
Aldrig	3%	1%	2%	6%	26%
<b>Besvarelser</b>	<b>119</b>	<b>484</b>	<b>666</b>	<b>532</b>	<b>503</b>

Af tabel 9 fremgår det, at 40 % af dem, der siger, at kollektiv transport 'i meget høj grad' kan opfylde deres transportbehov, faktisk også benytter kollektiv transport mindst 2 dage om ugen, og 71 % benytter kollektiv transport mindst én dag om måneden. Det samme gør sig gældende for dem, der siger, at kollektiv transport 'i høj grad' kan opfylde deres transportbehov.

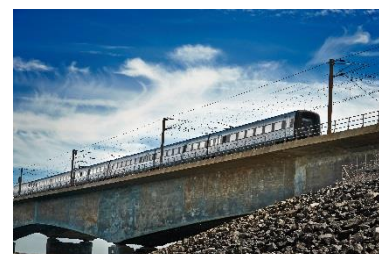
Der er en stor gruppe (27 % af svarpersonerne (figur 3)) som 'i nogen grad' kan få dækket deres transportbehov med kollektiv transport. I denne gruppe er der et mere varierende brug af kollektiv transport: 18 % bruger kollektiv transport mindst 2 dage hver uge, 48 % bruger kollektiv transport sjældnere end én dag om måneden.

### 3.3.1 Regionale forskelle på opfyldelsen af passagerernes transportbehov

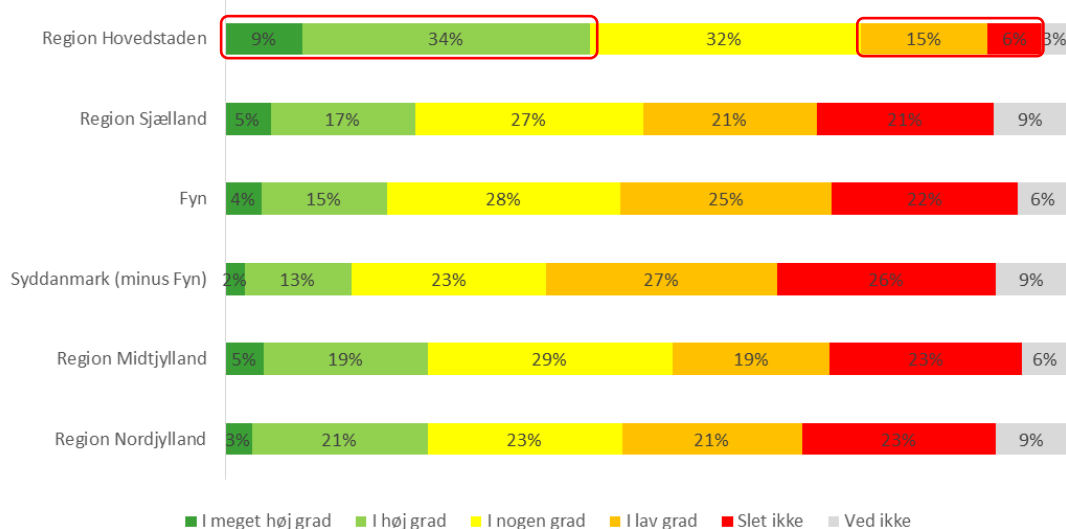
Oplevelsen af, i hvor høj grad kollektiv transport kan opfylde transportbehovene, er kraftigt påvirket af, hvor i landet du bor.

Som det fremgår af figur 4, er der i Region Hovedstaden markant flere end i resten af landet, der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov i 'høj' eller 'meget høj' grad (43 %). I den øvrige del af landet er behovsopfyldelsen mindre og varierer fra 15 % i Region Syddanmark (minus Fyn) til 24 % i både Region Nordjylland og Region Midtjylland.

Tilsvarende er der færre i Region Hovedstaden, der mener, at kollektiv transport ikke kan opfylde deres transportbehov (21 %) sammenlignet med resten af landet, hvor andelen varierer fra 42 % i Region Midtjylland til 53 % i Region Syddanmark (minus Fyn).



**Figur 4 - I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov du har for transport i dag?**



Base: 2.480

Ser vi på udviklingen i danskernes opfattelse af den kollektive transports evne til at opfylde deres transportbehov fra 2014 til 2016, så fremgår det, at der er sket en positiv udvikling i opfattelsen i Nordjylland. I slutningen af 2016 mente 24 %, at kollektiv transport kunne opfylde deres transportbehov mod tidligere kun 17 %. Omvendt er der sket et fald i Region Hovedstaden fra 46 % til 43 %

I 2014 målte vi kun på Region Syddanmark samlet, men sammenligningen kunne tyde på, at der er sket en tilbagegang i den Syd- og Sønderjyske del af regionen, hvorimod Fyn har fastholdt niveauet fra tidligere.

**Tabel 10**

I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?	År	
	2014	2016
Region Hovedstaden	46 %	43 %
Region Sjælland	22 %	22 %
Region Syddanmark inkl. Fyn	19 %	Fyn: 19 % Sdr. Jyll.: 15 %
Region Midtjylland	24 %	24 %
Region Nordjylland	17 %	24 %
<b>Total</b>	<b>29 %</b>	<b>25 %</b>

Andel der har svaret 'I meget høj grad' og 'I høj grad'

Når vi spørger specifikt ind til bestemte transportformål, så tegner der sig et lidt anderledes billede. Tabel 10 viser pendlernes oplevelse af, om den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov til/fra uddannelse eller arbejdsplads. Udviklingen siden 2014 viser, at der generelt er færre pendlere, som mener, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov. Stadig er det i Region Hovedstaden, at flest (43 %) mener, at den kollektive

transport kan opfylde deres transportbehov i 'meget høj grad' eller 'høj grad'. I Region Syddanmark er det kun 12 % af pendlerne, der mener det. Tilsvarende er det i alle regioner, ud over Region Hovedstaden, over 50 % der mener, at kollektiv transport kun 'i lav grad' eller 'slet ikke' kan opfylde deres transportbehov.

Tabel 11

I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag? Til/fra arbejde eller uddannelse	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
I meget høj grad	9%	5%	2%	3%	4%	5%
I høj grad	28%	13%	15%	9%	11%	16%
Inogen grad	23%	17%	18%	19%	22%	17%
I lav grad	19%	20%	21%	21%	20%	19%
Slet ikke	14%	33%	36%	38%	33%	32%
Ved ikke/ikke relevant	7%	12%	9%	11%	10%	10%
<b>Total</b>	<b>308</b>	<b>254</b>	<b>251</b>	<b>311</b>	<b>279</b>	<b>275</b>

Lidt bedre ser det ud, når vi spørger til den kollektive transport på lange rejser. Se tabel 12. Her er det kun 32 % af borgerne i Region Hovedstaden, der mener, at den kollektive transport kan opfylde transportbehovet, men til gengæld stiger andelen i alle de andre regioner (i forhold til pendlernes svar).

Det er således mellem 20 % og 27 %, der mener, at den kollektive transport kan opfylde deres behov for transport ved lange rejser. Der er med andre ord en rimelig fælles opfattelse på tværs af landet af den kollektive transports evne til at opfylde transportbehovet ved lange rejser.

Tabel 12

I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag? Ved lange rejser	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
I meget høj grad	7%	6%	5%	3%	4%	3%
I høj grad	25%	15%	21%	17%	21%	24%
Inogen grad	31%	27%	37%	35%	36%	29%
I lav grad	16%	18%	16%	20%	13%	15%
Slet ikke	9%	15%	10%	12%	10%	13%
Ved ikke/ikke relevant	12%	19%	12%	14%	18%	15%
<b>Total</b>	<b>401</b>	<b>398</b>	<b>403</b>	<b>461</b>	<b>401</b>	<b>399</b>

### 3.4 Tilfredshed med den kollektive transport

Undersøgelsen viser, at 41 % er 'tilfredse' eller 'meget tilfredse' med den kollektive transport i Danmark. Figur 5 viser desuden, at 18 % er 'meget utilfredse' eller 'utilfredse'. Der er altså en klar overvægt af danskere, der er tilfredse med den kollektive transport i Danmark. I 2014 var de tilsvarende tal 45 % tilfredse og 19 % utilfredse. Der er altså lidt færre i 2016, som er tilfredse med den kollektive transport.

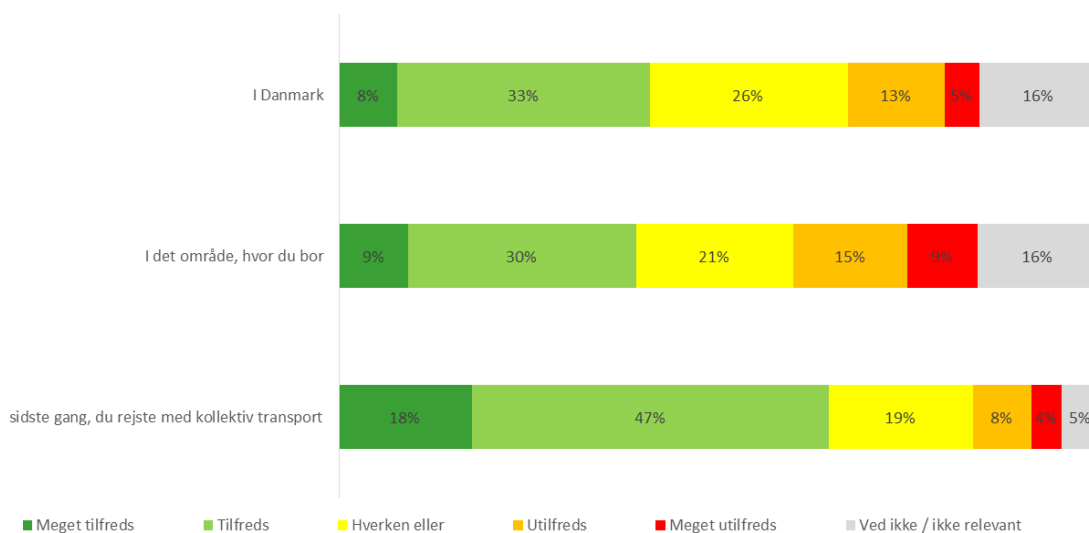
Ser man på tilfredsheden med den kollektive transport i lokalområdet, er andelen af tilfredse 39 %. Det er nogenlunde identisk med niveauet for 'i Danmark'. Andelen af utilfredse er større (24 %). Det kan skyldes den simple forklaring, at de fleste passagerer oftest rejser med kollektiv transport i deres lokalområde. Har de haft en dårlig oplevelse, vil den med størst sandsynlighed være i lokalområdet. I 2014 var de tilsvarende tal 46 % tilfredse og 27 % utilfredse. Her er der altså sket en større tilbagegang i andelen af tilfredse (minus 7 %-point).

Den seneste rejse med kollektiv transport er der generelt en langt højere tilfredshed med. 65 % er tilfredse med den seneste rejse, og kun 12 % er utilfredse. I 2014 var tallene 64 % tilfredse og 15 % utilfredse. Her er der altså tale om en lille forbedring i tilfredsheden og relativt færre utilfredse. Det står i kontrast til den faldende generelle tilfredshed.

Forskellen kan indikere, at tilfredsheden med den kollektive transport generelt er høj, men at en enkelt dårlig oplevelse trækker ned i den samlede bedømmelse, når der spørges ind til den generelle tilfredshed med kollektiv transport i nærområdet og i hele landet.

Således er andelen af utilfredse størst i nærområdet, hvor de fleste rejser gennemføres. For de flestes vedkommende går der længere tid mellem, at de har erfaringer med den kollektive transport i øvrige dele af Danmark.

**Figur 5 - Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport**



Base: 2.480/2.480/2.001

### 3.4.1 Regionale forskelle i tilfredsheden

Ser vi på danskernes generelle tilfredshed med den kollektive transport i Danmark (Tabel 13), så fremgår det, at der er flest tilfredse i Region Hovedstaden (52 % er tilfredse eller meget tilfredse). I de andre regioner er der fra 32 % til 44 % tilfredse.

Uden for Region Hovedstaden er der også forholdsmeget mange, der ikke ved hvor tilfredse, de er med den kollektive transport i Danmark. Det kan

kun tolkes som, at de ikke anvender og har kendskab til den kollektive transport. Det stemmer også fint overens med, at det er i disse regioner, at borgerne har længst til stationen og busstoppestedet, og hvor der er flest, der ikke anvender den kollektive transport.

Tabel 13

Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport? I Danmark	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Meget utilfreds	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	4 %
Utilfreds	12 %	14 %	17 %	12 %	14 %	9 %
Hverken eller	23 %	26 %	26 %	32 %	28 %	22 %
Tilfreds	42 %	30 %	33 %	26 %	34 %	34 %
Meget tilfreds	10 %	8 %	5 %	6 %	7 %	10 %
Ved ikke/ikke relevant	8 %	17 %	15 %	18 %	15 %	21 %
<b>Besvarelser</b>	<b>401</b>	<b>398</b>	<b>403</b>	<b>461</b>	<b>401</b>	<b>399</b>

Tilfredsheden med den kollektive transport i lokalområdet er også højest i Region Hovedstaden. 62 % er 'tilfredse' eller 'meget tilfredse' (se Tabel 14). I de øvrige regioner er andelen af tilfredse markant lavere. Fra 27 % i Region Syddanmark (minus Fyn) til 42 % i Region Nordjylland.

Tabel 14

Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport? I det område, hvor du bor	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Meget utilfreds	4 %	11 %	9 %	13 %	8 %	9 %
Utilfreds	11 %	15 %	20 %	16 %	15 %	13 %
Hverken eller	17 %	23 %	21 %	21 %	24 %	18 %
Tilfreds	44 %	27 %	28 %	22 %	29 %	31 %
Meget tilfreds	18 %	7 %	5 %	5 %	9 %	11 %
Ved ikke/ikke relevant	5 %	18 %	16 %	22 %	15 %	18 %
<b>Besvarelser</b>	<b>401</b>	<b>398</b>	<b>403</b>	<b>461</b>	<b>401</b>	<b>399</b>

Også på dette spørgsmål er der en del af borgerne udenfor Region Hovedstaden, der har svaret 'ved ikke'. Det må som tidligere nævnt tilskrives, at der er flere ikke-brugere af kollektiv transport i disse regioner.

Ser man på tilfredsheden med den kollektive transport i relation til, hvor langt indbyggerne bor fra de kollektive transportmuligheder, så viser der sig også et mønster. I tabel 15 er tilfredsheden sammenlignet med afstanden til togstationerne.

Tabel 15

Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark?	Hvor langt er der ca. til nærmeste tog, s-tog eller metrostation fra din bopæl?					Total
	Under 500 m	500-999 m	1-2 km	Over 2 km	Ved ikke	
Meget utilfreds	4 %	5 %	5 %	4 %	3 %	5 %
Utilfreds	13 %	11 %	16 %	13 %	11 %	13 %
Hverken eller	24 %	25 %	26 %	27 %	30 %	26 %
Tilfreds	39 %	41 %	34 %	31 %	19 %	33 %
Meget tilfreds	14 %	8 %	7 %	7 %	3 %	8 %
Ved ikke/ikke relevant	6 %	11 %	11 %	19 %	35 %	16 %
<b>Besvarelser</b>	<b>317</b>	<b>350</b>	<b>469</b>	<b>1.199</b>	<b>145</b>	<b>2.480</b>

Det fremgår, at tilfredsheden med den kollektive transport er størst blandt dem, der har kortest til stationen. Således er 53 % af dem, der har under 500 meter til stationen tilfredse. Blandt dem, der har over 2 km til nærmeste station, er det kun 38 %, der er tilfredse.

Der er også en klar tendens til, at jo længere der er til en station, jo flere svarer 'ved ikke/ikke relevant' til spørgsmålet om tilfredsheden. Det indikerer, at jo længere væk du bor fra stationen, jo mindre bruger du den kollektive transport.

Tabel 16

Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark?	Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?					Total
	Under 500 m	500-999 m	1-2 km	Over 2 km	Ved ikke	
Meget utilfreds	4 %	4 %	7 %	7 %	12 %	5 %
Utilfreds	13 %	13 %	13 %	11 %	11 %	13 %
Hverken eller	25 %	29 %	27 %	32 %	22 %	26 %
Tilfreds	37 %	30 %	28 %	18 %	15 %	33 %
Meget tilfreds	9 %	7 %	5 %	4 %	8 %	8 %
Ved ikke/ikke relevant	13 %	18 %	19 %	28 %	33 %	16 %
<b>Besvarelser</b>	<b>1.680</b>	<b>397</b>	<b>179</b>	<b>153</b>	<b>71</b>	<b>2.480</b>

Nærheden til busstoppesteder spiller også ind på tilfredsheden med den kollektive transport i Danmark. Se Tabel 16. Blandt danskere med under 500 meter til et stoppested er 46 % tilfredse med den kollektive transport. Hvis der er over 2 kilometer til et stoppested, er det kun 22 %, der er tilfredse.

### 3.4.2 Tilfredsheden med den seneste rejse er lige stor uanset hvor ofte man rejser

Af tabel 17 fremgår det, at 11 %-13 % var utilfredse med deres seneste rejse med kollektiv transport, og at der ikke er nogen sammenhæng mellem, hvor ofte man benytter den kollektive transport, og hvor tilfreds man er med den seneste rejse.



Tabel 11

Hvor tilfreds var du sidste gang, du rejste med kollektiv transport?	Rejsefrekvens		
	Højfrekvent (2 dage ugentligt eller oftere)	Mellemfrekvent (ugentligt til månedligt)	Lavfrekvent (Sjældnere end månedligt)
Meget utilfreds	5 %	4 %	4 %
Utilfreds	7 %	7 %	9 %
Hverken eller	16 %	19 %	21 %
Tilfreds	47 %	50 %	50 %
Meget tilfreds	25 %	19 %	16 %
<b>Besvarelses</b>	<b>366</b>	<b>512</b>	<b>1.027</b>

Da selve rejseoplevelsen tilsyneladende opleves lige god eller dårlig, uanset hvor ofte man rejser, kan vi konkludere, at rejsefrekvensen med kollektiv transport ikke påvirkes nævneværdigt af selve rejseoplevelsen.

Forklaringen er sikkert den, at dem der benytter kollektiv transport på en rejse, for de flestes vedkommende, allerede har truffet et valg mellem forskellige transportformer. De har kun valgt kollektiv transport, hvis den er i stand til at opfylde transportbehovet på fornuftig vis. Der vil være en gruppe for hvem, der ikke er nogen alternativer til kollektiv transport (af f.eks. økonomiske årsager), og de har selvfølgelig ikke denne mulighed.

Ovenstående er således også forklaringen på, at den generelle tilfredshed med kollektiv transport er lavere end tilfredsheden med seneste rejse. Her bliver tilfredsheden et udtryk for, om den kollektive transport kan løse personens transportbehov på tilfredsstillende vis med henblik på tilgængelighed, ruter, afgang, priser og meget mere. Dette gennemgår vi i det følgende afsnit.

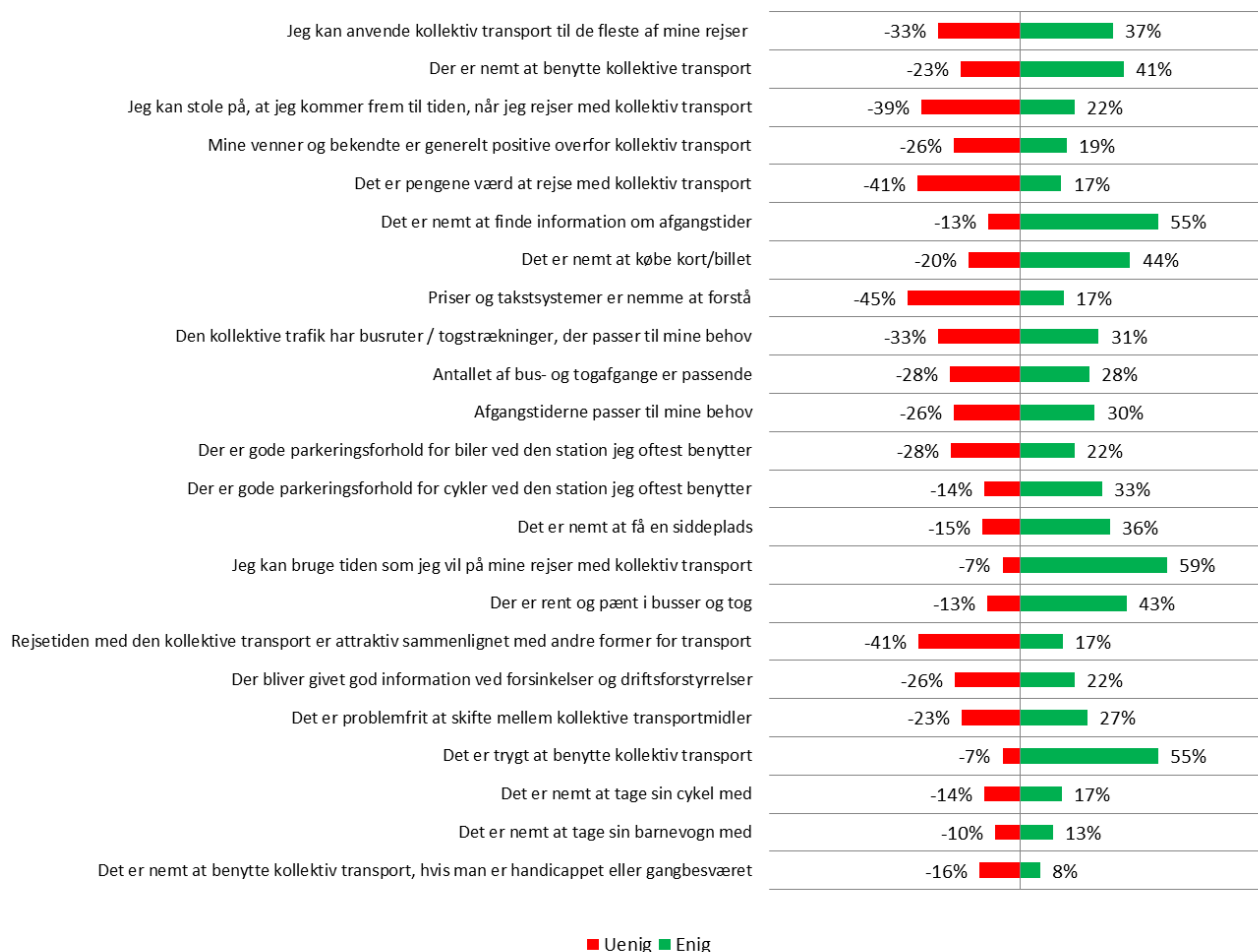
### 3.5 Danskernes holdning til den kollektive transport

For at blive klogere på, hvilke områder danskerne oplever, der er størst eller mindst tilfredshed med bus, tog og metro, har vi bedt dem forholde sig til en række udsagn.

Som det fremgår af figur 6 er det langt fra alle disse udsagn, som danskerne er enige i. For en dels vedkommende er det problematisk, da det er forhold, der er grundlæggende forudsætninger for, at man kan bruge den kollektive transport.



**Figur 6 – Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**



Base: 2.480. 'Enig' = 'Enig' + 'Meget enig'. 'Uenig' = 'Uenig' + 'Meget uenig'. Beregningen inkluderer også de, der har svaret 'ved ikke/ikke relevant'.

Der er grundlæggende enighed om, at følgende forhold er opfyldt ved brug af kollektiv transport:

- Man kan bruge tiden, som man vil på sine rejser med kollektiv transport (59 % enige)
- Det er trygt at benytte kollektiv transport (55 % enige)
- Det er nemt at finde information om afgangstider (55 % enige)

Der er også overvejende enighed om, at

- Det er nemt at købe kort/billet (44 % enige)
- Der er rent og pænt i busser og tog (43 % enige)
- Det er nemt at benytte kollektive transport (41 % enige)
- Det er nemt at få en siddeplads (36 % enige)
- Der er gode parkeringsforhold for cykler ved den station jeg oftest benytter (33 % enige)

At det er 'trygt at benytte kollektiv transport' er selvfølgelig en forudsætning for valg af kollektiv transport, og at det er 'nemt at få en siddeplads', 'nemt at

købe billet' og 'nemt at finde information', må også siges at være væsentlige forhold. Andre af ovenstående forhold må siges at tilhøre kategorierne 'oplevelse' og 'komfort', og er derfor mindre vigtige for valget af kollektiv transport som transportform.

Når det kommer til mere centrale forhold omkring den kollektive transport, er der til gengæld mere delte meninger. Flere af disse forhold skal som regel være opfyldt for, at man kan/vil benytte kollektiv transport:

- Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser
- Den kollektive transport har busruter/togstrækninger, der passer til mine behov
- Afgangstiderne passer til mine behov
- Det er nemt at tage sin barnevogn med
- Det er nemt at tage sin cykel med
- Antallet af bus- og togafgange er passende
- Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler

Endelig er der en række forhold, som flere er uenige i passer på kollektiv transport, end der er enige i. Særligt de 3 nederste forhold er uheldige, hvis kollektiv transport skal kunne fastholde passagererne

- Der er gode parkeringsforhold for biler ved den station, jeg oftest benytter
- Der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser
- Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport
- Mine venner og bekendte er generelt positive overfor kollektiv transport
- Det er nemt at benytte kollektiv transport, hvis man er handicappet eller gangbesværet
- Priser og takstsystemer er nemme at forstå
- Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport
- Det er populære værd at rejse med kollektiv transport

### 3.5.1 Der er forskel i holdningen til den kollektive transport fra region til region

Af tabel 18 fremgår forskellene mellem regionerne i borgernes holdning til den kollektive transport. Tabellen viser summen af dem, der er enige i de forskellige udsagn ('meget enige' og 'enige').

På en række generelle områder vedrørende den kollektive transport er der ikke den store forskel mellem regionerne. Det er f.eks. forhold som 'parkeringsforhold for cykler' og 'rengøring'.

På andre områder fremgår det, som vi også har set i andre sammenhænge, at det er Region Hovedstaden, der kommer ud med flest enige. Det gælder i vid udstrækning på forhold som rutedækning, antal afgange, afgangstider mv., men også forhold som 'det er nemt...' og 'det er trygt...'. Det sidste kan man undre sig over, for det burde jo ikke være mere trygt at benytte kollektiv transport i Region Hovedstaden.

Der er et enkelt område, hvor andre regioner har en fordel frem for Region Hovedstaden. Det lader til, at parkeringsforholdene for biler er dårligere i Region Hovedstaden end i de øvrige regioner.

I forhold til Region Sjælland er der 2 opmærksomhedspunkter: 1. Det opleves tilsyneladende ikke som så nemt at købe kort/billet i denne region. 2. Det samme gælder muligheden for at få en siddeplads. Det er færre personer enige i, i regionen.

**Tabel 12**

Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?	Region (andel enige og meget enige)					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser	55%	34%	38%	29%	34%	34%
Der er nemt at benytte kollektive transport	62%	39%	39%	30%	37%	43%
Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport	28%	19%	19%	18%	23%	26%
Mine venner og bekendte er generelt positive overfor kollektiv transport	23%	16%	19%	17%	17%	21%
Det er pengene værd at rejse med kollektiv transport	18%	17%	15%	15%	13%	21%
Det er nemt at finde information om afgangstider	60%	52%	59%	52%	55%	54%
Det er nemt at købe kort/billet	54%	34%	50%	40%	42%	44%
Priser og takssystemer er nemme at forstå	19%	12%	18%	16%	18%	23%
Den kollektive trafik har busruter / togstrækninger, der passer til mine behov	50%	27%	31%	23%	26%	33%
Antallet af bus- og togafgange er passende	42%	23%	26%	19%	29%	28%
Afgangstiderne passer til mine behov	51%	28%	27%	21%	26%	28%
Der er gode parkeringsforhold for biler ved den station jeg oftest benytter	13%	28%	22%	27%	18%	22%
Der er gode parkeringsforhold for cykler ved den station jeg oftest benytter	35%	33%	37%	29%	29%	34%
Det er nemt at få en siddeplads	38%	28%	37%	37%	33%	40%
Jeg kan bruge tiden som jeg vil på mine rejser med kollektiv transport	60%	53%	63%	60%	58%	55%
Der er rent og pænt i busser og tog	42%	36%	49%	39%	44%	46%
Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport	24%	16%	20%	13%	14%	17%
Der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser	26%	20%	26%	23%	19%	17%
Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler	41%	23%	24%	24%	23%	25%
Det er trygt at benytte kollektiv transport	63%	47%	57%	53%	54%	55%
Det er nemt at tage sin cykel med	34%	18%	13%	10%	12%	14%
Det er nemt at tage sin barnevogn med	18%	14%	12%	9%	11%	16%
Det er nemt at benytte kollektiv transport, hvis man er handicappet eller gangbesværet	8%	8%	7%	8%	8%	11%
<b>Besvarelser</b>	<b>401</b>	<b>398</b>	<b>403</b>	<b>461</b>	<b>401</b>	<b>399</b>

Andel, der er enige (= 'Enig' + 'Meget enig'). Beregningen inkluderer også de, der har svaret 'ved ikke/ikke relevant'.

### 3.5.2 Der er forskel i holdningen til den kollektive transport fra aldersgruppe til aldersgruppe

Vi har tidligere set, at de unge i langt højere grad end de ældre er højfrekvente brugere af kollektiv transport. Det gælder i særdeleshed de 18-24-årige men også de 25-35-årige. Det er derfor ikke overraskende, at de unge på en række områder, er mere enige i udsagnene om kollektiv transport end de ældre befolkningsgrupper.

Det fremgår af tabel 19, at de unge i højere grad end de ældre, er enige i, at:

- Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser
- Der er nemt at benytte kollektive transport
- Det er nemt at finde information om afgangstider
- Det er nemt at købe kort/billet
- Den kollektive trafik har busruter / togstrækninger, der passer til mine behov
- Afgangstiderne passer til mine behov
- Det er trygt at benytte kollektiv transport

Der er altså en lang række væsentlige forhold omkring kollektiv transport, som de unge har et mere positivt indtryk af, end de ældre. Det er selvfølgelig vigtigt, for man må forvente, at de unge tager denne oplevelse med sig, når de bliver ældre, og derfor måske fortsat vil have et højere forbrug af kollektiv transport end de nuværende 'ældre' generationer.

De unge er på den anden side mindre enige i, at:

- Jeg kan bruge tiden, som jeg vil på mine rejser med kollektiv transport

Det er selvfølgelig et opmærksomhedspunkt, idet de unge i langt højere grad end de ældre er 'online', også når de er på farten. For at kollektiv transport fortsat skal være attraktivt for de unge, skal selskaberne nok arbejde med dette område.

På de økonomiske dimensioner 'Det er pengene værd....' og 'Priser og takst-systemer er nemme at forstå' er både de unge og de ældre ikke enige i, at disse udsagn gælder for den kollektive transport. Det bør man være opmærksom på, da det indikerer, at de unge ikke finder den kollektive transport særligt attraktivt rent prismæssigt. Risikoen er selvfølgelig, at de, når/hvis deres økonomiske situation bliver bedre, skifter bort fra den kollektive transport til en anden transportform, de finder mere fordelagtig.



Tabel 13

Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?	Alder				
	18-24 år	25-35 år	36-49 år	50-60 år	61+ år
Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser	61%	46%	33%	25%	33%
Der er nemt at benytte kollektive transport	57%	50%	42%	35%	35%
Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport	26%	22%	22%	21%	22%
Mine venner og bekendte er generelt positive overfor kollektiv transport	23%	18%	17%	14%	21%
Det er pengene værd at rejse med kollektiv transport	17%	14%	14%	13%	22%
Det er nemt at finde information om afgangstider	68%	67%	58%	49%	45%
Det er nemt at købe kort/billet	59%	58%	44%	38%	34%
Priser og takstsystemer er nemme at forstå	21%	22%	19%	14%	15%
Den kollektive trafik har busruter / togstrækninger, der passer til mine behov	51%	37%	28%	23%	29%
Antallet af bus- og togafgange er passende	36%	33%	25%	22%	27%
Afgangstiderne passer til mine behov	43%	36%	28%	21%	29%
Der er gode parkeringsforhold for biler ved den station jeg oftest benytter	20%	21%	23%	18%	24%
Der er gode parkeringsforhold for cykler ved den station jeg oftest benytter	44%	37%	35%	29%	26%
Det er nemt at få en siddeplads	35%	42%	38%	30%	35%
Jeg kan bruge tiden som jeg vil på mine rejser med kollektiv transport	49%	60%	59%	57%	62%
Der er rent og pænt i busser og tog	45%	44%	47%	39%	39%
Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport	17%	17%	15%	16%	20%
Der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser	27%	26%	22%	19%	19%
Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler	38%	33%	26%	20%	25%
Det er trygt at benytte kollektiv transport	63%	61%	58%	47%	51%
Det er nemt at tage sin cykel med	26%	16%	19%	15%	13%
Det er nemt at tage sin barnevogn med	19%	15%	17%	11%	8%
Det er nemt at benytte kollektiv transport, hvis man er handicappet eller gangbesværet	11%	10%	10%	7%	6%
<b>Besvarelser</b>	<b>285</b>	<b>382</b>	<b>583</b>	<b>463</b>	<b>754</b>

Andel, der er enige (= 'Enig' + 'Meget enig'). Beregningen inkluderer også de, der har svaret 'ved ikke/ikke relevant'.

### 3.5.3 De lavfrekvente har en anden opfattelse af kollektiv transport end de højfrekvente

Vi har tidligere set, at forhold som afstand til de kollektive transportmuligheder har en direkte indflydelse på, om danskerne opfatter kollektiv transport som et reelt alternativ i forhold til deres transportbehov.

For yderligere at dykke ned i problemstillingen ser vi i det følgende på de forskelle, der er i holdningerne til den kollektive transport blandt de høj-, mellem- og lavfrekvente brugere.

**Figur 7 – Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**



Base: Højfrekvente: 377, mellemfrekvente: 536, lavfrekvente: 1.310. Andel, der er enige (= 'Enig' + 'Meget enig'). Beregningen inkluderer også de, der har svaret 'ved ikke/ikke relevant'.

Figur 7 viser andelen af personer, der er 'enige' og 'meget enige' i de forskellige udsagn om kollektiv transport. Det er tydeligt, at de lavfrekvente brugere af kollektiv transport er signifikant mindre enige i en række af udsagnene om kollektiv transport.

En del af disse udsagn, som de lavfrekvente er mindre enige i, peger i retningen af, at den kollektive transport ikke kan opfylde transportbehovene for denne målgruppe. Det er f.eks. uenigheden i 'Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser', 'Antallet af bus- og togafgange er passende' og 'Afgangstiderne passer til mine behov'. Det er et udtryk for, at den kollektive transport ikke er til rådighed i samme udstrækning for alle borgere i landet. Men det er altså strukturelle problemer, der kan løses med flere investeringer.

Andre forhold er det mere problematisk, at der er uenighed i. Det gælder f.eks. 'Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport', 'Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler' og 'Det er nemt at benytte kollektiv transport'.

Hvis en person er uenig i disse udsagn, tyder det på en grundlæggende mistillid til 'systemet', hvilket er et helt andet problem for den kollektive transport. Disse holdninger kan skyldes personlige erfaringer, eller erfaringer personen har hørt om. Men de kan i mange tilfælde også skyldes den kollektive transports image og pressens fokusering på de problemer, der er med den kollektive transport.

De lavfrekvente brugere adskiller sig særligt fra de andre brugergrupper ved signifikant lavere enighed på følgende udsagn:

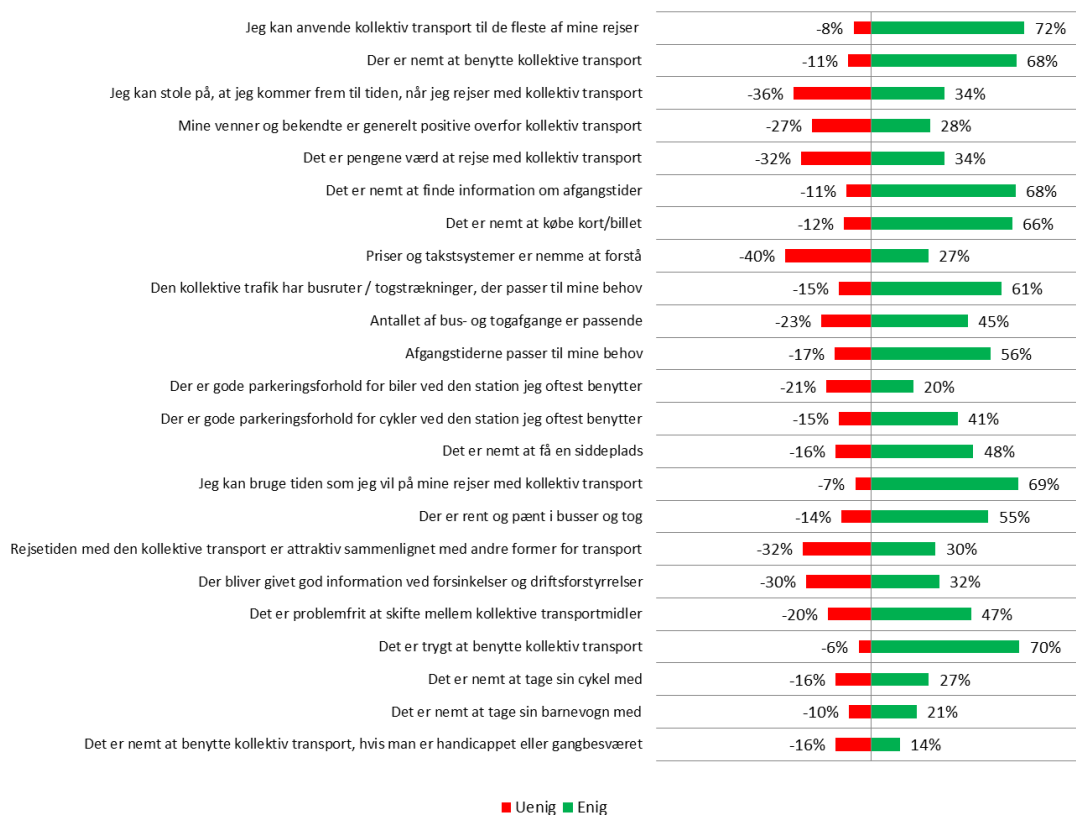
- Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser
- Den kollektive trafik har busruter/togstrækninger, der passer til mine behov
- Der er nemt at benytte kollektive transport
- Afgangstiderne passer til mine behov
- Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler
- Det er nemt at købe kort/billet
- Antallet af bus- og togafgange er passende

### 3.5.3 De højfrekvente brugere

De højfrekvente brugere er i sagens natur mere enige i udsagnene om den kollektive transport end gennemsnittet. Men der er alligevel en række forhold, som også en stor del af de højfrekvente er uenige i. Se figur 8.



**Figur 8 – Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? – højfrekvente brugere**



Base: 377. Andel, der er enige (= 'Enig' + 'Meget enig') og uenige (= 'Uenig' + 'Meget uenig'). Beregningen inkluderer også de, der har svaret 'ved ikke/ikke relevant'.

Uenigheden er på nogle områder markant, og det bør overvejes, om nogle af disse brugere på længere sigt vil fravælge kollektiv transport, hvis der ikke rettes op på forholdene.

Det drejer sig særligt om følgende udsagn, som mange af de højfrekvente brugere er uenige i:

- Priser og takstsystemer er nemme at forstå (40 % uenige)
- Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport (36 % uenige)
- Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport (32 % uenige)
- Det er pengene værd at rejse med kollektiv transport (32 % uenige)
- Der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser (30 % uenige)
- Antallet af bus- og togafgange er passende (23 % uenige)

Flere af disse forhold har så stor betydning for tilfredsheden med den kollektive transport, at de vil kunne afholde passagererne fra at benytte kollektiv transport i fremtiden, hvis de har alternative muligheder. Det gælder særligt 'Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv

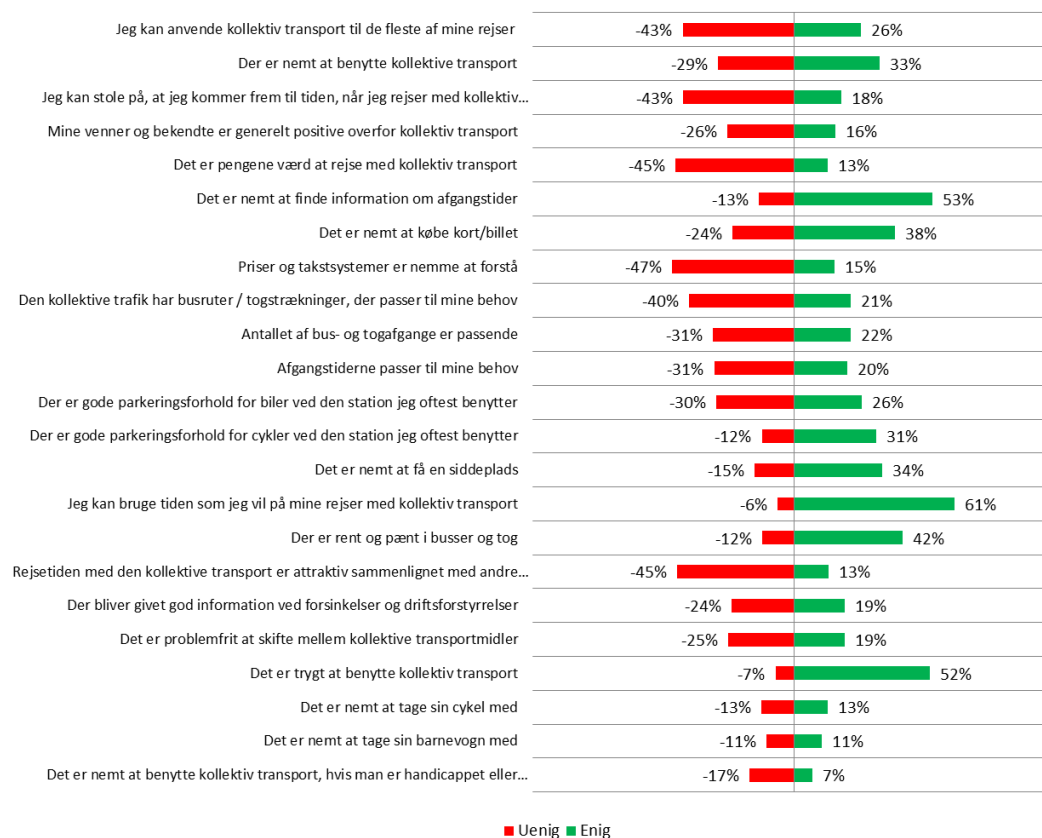
transport' og 'Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport'.

### 3.5.4 De lavfrekvente brugere

Vi har tidligere set på, i hvilken udstrækning de lavfrekvente brugere af kollektiv transport adskiller sig holdningsmæssigt fra de mellem- og højfrekvente. I den forbindelse fokuserede vi alene på deres enighed i rækken af udsagn.

Af figur 9 fremgår det, at de lavfrekvente brugere i langt de fleste tilfælde har en faktisk holdning til de opstillede udsagn. Hvis de ikke er enige i udsagnene, så er de i stedet uenige. Det tyder på, at også denne brugergruppe har en holdning til den kollektive transport på et mere detaljeret niveau.

**Figur 9 – Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn? – lavfrekvente brugere**



Base: 1.310. Andel, der er enige (= 'Enig' + 'Meget enig') og uenige (= 'Uenig' + 'Meget uenig'). Beregningen inkluderer også de, der har svaret 'ved ikke/ikke relevant'.

Særlige opmærksomhedspunkter, vedrørende de lavfrekvente brugere, er en høj grad af uenighed i følgende udsagn, som vi har inddelt efter deres 'natur':

#### Adgang til kollektiv transport:

- Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser (43 % uenige)
- Den kollektive trafik har busruter/togstrækninger, der passer til mine behov (40 % uenige)
- Det er nemt at benytte kollektiv transport, hvis man er handicappet eller gangbesværet (17 % uenige)
- Der er gode parkeringsforhold for biler ved den station, jeg oftest benytter (30 % uenige)
- Antallet af bus- og togafgange er passende (31 % uenige)
- Afgangstiderne passer til mine behov (31 % uenige)
- Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler (25 % uenige)

#### Tillid til kollektiv transport:

- Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport (43 % uenige)

#### Holdninger og overblik:

- Priser og takstsystemer er nemme at forstå (47 % uenige)
- Det er pengene værd at rejse med kollektiv transport (45 % uenige)
- Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport (45 % uenige)

Som det ses, er mange af 'udfordringerne' for de lavfrekvente brugere, at kollektiv transport grundlæggende ikke har et tilbud, der passer til målgruppens transportbehov. Det gælder ruter, afgangstider og -frekvens mv.

En anden del af 'udfordringerne' har med tillid og generel oplevelse af kollektiv transport at gøre. Hvis ikke man stoler på, at man kan være fremme til tiden, eller hvis ikke man kan forstå priser og takstsystemer, så er det klart, at man ikke benytter kollektiv transport så ofte.

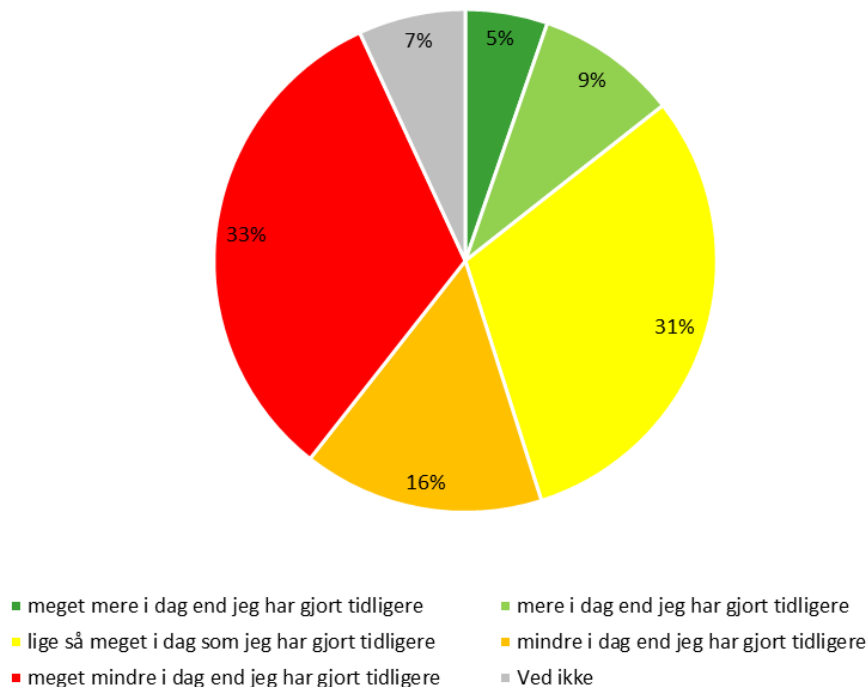
### **3.6 Udviklingen i brug af kollektiv transport**

Direkte adspurgt angiver 14 % af danskerne udtryk for, at de bruger kollektiv transport mere i dag, end de har gjort tidligere. Men hele 49 % giver udtryk for, at de bruger kollektiv transport mindre. Se figur 10.

Vi kan ikke på dette grundlag kvantificere udviklingen i antallet af rejser, men det må være bekymrende, at så stor en del af befolkningen har en opfattelse af, at de benytter kollektiv transport mindre end tidligere.



**Figur 10 - Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til tidligere?**



Base: 2.480

Ser vi på svarpersonerne geografisk, så er det tydeligt, at der er forskelle på tværs af landet. Som det fremgår af tabel 20, giver svarpersonerne udenfor Region Hovedstaden i markant grad udtryk for, at de benytter kollektiv transport mindre i dag, end de gjorde tidligere. Således er det f.eks. 53 % af svarpersonerne på Fyn, der angiver at bruge kollektiv transport mindre, og kun 10 % der mener, at de bruger kollektiv transport mere end tidligere. Tilsvarende opfattelser er der i de øvrige regioner i Jylland og Region Sjælland.

Det er interessant, at opfattelsen af udviklingen for brugen er sådan i Region Nordjylland. For som tidligere vist giver flere af indbyggerne i regionen i dag end tidligere udtryk for, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov. De benytter den tilsyneladende bare ikke.

I Region Hovedstaden er der stort set lige mange, der mener, at de benytter kollektiv transport mere eller mindre end tidligere. Ca. 34 % svarer 'mere' og ca. 37 % svarer 'mindre'.

Tabel 20

Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til tidligere?	Region					
	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn	Syddanmark (minus Fyn)	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Jeg bruger kollektiv transport <u>meget mere</u> i dag end jeg har gjort tidligere	14%	7%	3%	3%	4%	5%
Jeg bruger kollektiv transport <u>mere</u> i dag end jeg har gjort tidligere	20%	9%	7%	6%	9%	9%
Jeg bruger kollektiv transport <u>lige så meget</u> i dag, som jeg har gjort tidligere	24%	23%	33%	36%	32%	31%
Jeg bruger kollektiv transport <u>mindre</u> i dag end jeg har gjort tidligere	21%	22%	15%	14%	12%	16%
Jeg bruger kollektiv transport <u>meget mindre</u> i dag end jeg har gjort tidligere	16%	36%	38%	34%	32%	33%
Ved ikke	6%	3%	5%	6%	12%	7%
<b>Total</b>	<b>292</b>	<b>385</b>	<b>584</b>	<b>464</b>	<b>755</b>	<b>2480</b>

### 3.7 Kollektiv transports evne til at opfylde væsentlige behov for pendlere i forbindelse med transporten

I undersøgelsen bad vi de personer, der pendler til/fra arbejde og uddannelse, om at tage stilling til 7 forhold i forbindelse med transport. Forhold som vi af erfaring ved, har betydning for mange. Vi bad svarpersonerne angive, hvor vigtige de 7 forhold er for dem, og hvor godt de synes, kollektiv transport og biltransport er til at opfylde disse 7 behov.

Af tabel 21 fremgår det, at det vigtigste er, at transporten er pålidelig, og at man kommer frem til tiden. På en skala fra 1 til 5, hvor 5 er 'afgørende betydning' scorer pålideligheden 4,2. Næst vigtigst er det, at transporten er hurtig i forhold til andre transportformer. Denne parameter scorer 4,1 på skalaen. Forhold som 'mulighed for at arbejde undervejs' og 'internet og mobildækning' har også betydning, men ikke nær så meget. De 2 forhold scorer henholdsvis 2,3 og 2,7 på skalaen.

Tabel 21

Hvor vigtige er følgende forhold for dig, i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?	Vigtighed
Der er mulighed for at arbejde undervejs	2,3
Der er god internet og mobildækning	2,7
Transporten er fleksibel	2,8
Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.	2,9
Transporten er billig i forhold til andre transportformer	3,6
Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer	4,1
Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til)	4,2

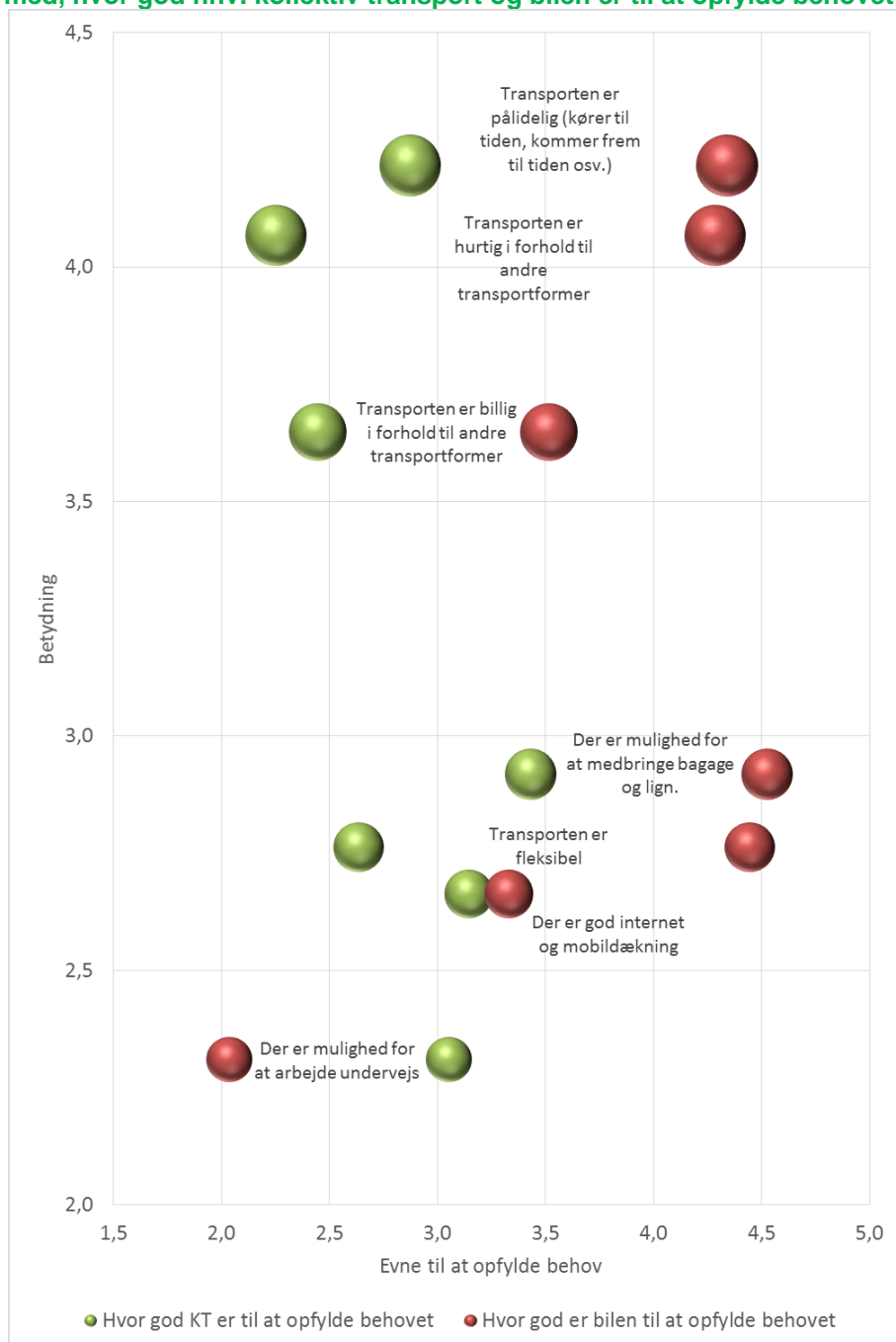
Base: 1.688 personer, der pendler til/fra arbejde eller uddannelse.

Når vi så sammenligner kollektiv transport med biltransport i relation til at opfylde de 7 behov, så tegner der sig et interessant billede. Af figur 11 fremgår det, at den kollektive transport kun er bedre på 1 af de 7 forhold – nemlig muligheden for at arbejde undervejs. Her scorer kollektiv transport ca. 3 og biltransport ca. 2.

I relation til 'god internet og mobildækning' scorer de 2 transportformer næsten det samme, henholdsvis 3,1 og 3,3, hvor bilen er en lille smule bedre.

På de 5 vigtigste forhold i undersøgelsen oplever pendlerne bilen som et meget stærkere alternativ i forhold til kollektiv transport. Størst er forskellen på 'hastighed', 'fleksibilitet' og 'pålidelighed'. Vi har tidligere vist, at der er mange, som ikke mener, at man kan være sikker på at komme frem til tiden, når man rejser med kollektiv transport. Besvarelsen af disse spørgsmål bekræfter denne opfattelse.

**Figur 11 – Vigtigheden af 7 forhold i forbindelse med transport krydset med, hvor god hhv. kollektiv transport og bilen er til at opfylde behovet**



Base: 1.688 personer, der pendler til/fra arbejde eller uddannelse.

Skala fra 1 til 5, hvor 1= meget dårlig og 5= meget god. Eller 1= uden betydning og 5= afgørende betydning.

Vi har i forbindelse med pendlingen til/fra arbejde og uddannelse testet, om der er forskel på danskernes oplevelse af bilen og den kollektive transport afhængigt af deres alder. Vi har ikke spurgt specifikt til, om de pendler til/fra arbejde eller uddannelse, men det vil være naturligt at antage, at de unge pendlere i alderen 18-24 år primært pendler til/fra uddannelse.

Vores undersøgelse viser, at der er mindre forskelle i oplevelsen mellem aldersgrupperne, men at der grundlæggende er de samme forskelle i opfattelsen af bilen og den kollektive transport. Det fremgår af tabel 22, at det primært er forholdene 'at der er mulighed for at arbejde undervejs' og 'transporten er billig i forhold til andre transportformer', som de unge tillægger større betydning end de andre aldersgrupper, men forskellene er små.

**Tabel 22**

Hvor vigtige er følgende forhold for dig, i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?	Alder					
	Alle	18-24	25-35	36-49	50-60	61+
Transporten er fleksibel	2,8	2,7	2,9	2,8	2,7	2,5
Transporten er billig i forhold til andre transportformer	3,6	4,0	3,8	3,5	3,5	3,4
Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer	4,1	3,9	4,1	4,1	4,1	4,0
Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)	4,2	4,1	4,2	4,2	4,3	4,2
Der er mulighed for at arbejde undervejs	2,3	2,6	2,5	2,3	2,1	2,2
Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.	2,9	3,1	3,0	2,9	2,8	2,8
Der er god internet og mobildækning	2,7	2,9	2,8	2,7	2,4	2,4
<b>Besvarelser (gennemsnit)</b>	<b>1.423</b>	<b>181</b>	<b>265</b>	<b>442</b>	<b>360</b>	<b>175</b>

Skala fra 1 til 5, hvor 1= uden betydning og 5= afgørende betydning.

Af tabel 23 kan man se, at de unge – på lige fod med alle andre (som det fremgår af figur 11) – vurderer, at bilen i langt de fleste tilfælde er bedre end kollektiv transport til at opfylde behovene. Det er kun oplevelsen af at 'der er mulighed for at arbejde undervejs', hvor kollektiv transport vurderes bedre end bilen.

**Tabel 23 - Hvor god er (kollektiv transport/bilen) til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?**

Unge 18-24 år	Kollektiv transport	Bilen
Transporten er fleksibel	2,9	4,0
Transporten er billig i forhold til andre transportformer	2,6	3,2
Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer	2,6	3,8
Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)	2,9	3,9
Der er mulighed for at arbejde undervejs	3,1	2,4
Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.	3,5	4,2
Der er god internet og mobildækning	3,3	3,5
<b>Besvarelser (gennemsnit)</b>	<b>181</b>	<b>181</b>

Skala fra 1 til 5, hvor 1= meget dårlig og 5= meget god.

## 4. Om undersøgelsen

### 4.1 Metodebeskrivelse

Spørgeskemaet til undersøgelsen er udviklet af Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk. Inden undersøgelsen gik i gang, blev spørgeskemaet testet på en mindre målgruppe for dels at sikre den rette forståelse af spørgsmålene og dels at sikre, at den tekniske opsætning var korrekt i forhold til, at alle relevante spørgsmål blev vist til – og besvaret af – svarpersonerne.

Dataindsamlingen til denne undersøgelse er gennemført ved brug af spørgeskemaer udsendt pr. e-mail i perioden december 2016 – januar 2017. Spørgeskemaerne er blevet sendt ud af analysefirmaet Norstat Danmark A/S til et repræsentativt udsnit af deres webbaserede befolkningspanel. Stikprøven er udtrukket, så den er repræsentativ for den danske befolkning over 18 år i forhold til køn, alder og geografi.

Metoden blev valgt, fordi ønsket har været at lave en kvantificerbar undersøgelse, der på en økonomisk forsvarlig måde nåede ud til et bredt udsnit af målgruppen. Samtidig sikrer metoden, at svarpersonerne kan deltage fuldstændigt anonymt, og at besvarelserne ikke påvirkes af, at svarpersonen evt. ønsker at være politisk korrekt overfor en interviewer.

Som noget særligt i forbindelse med denne undersøgelse har Passagerpuls ønsket at kunne anvende resultaterne på regionsniveau med en høj statistisk sikkerhed. Det blev derfor besluttet at gennemføre 400 interview per region. For hver region er besvarelserne repræsentative i forhold til køn og alder. Besvarelserne er efterfølgende blevet vægtet, så regionernes indbyrdes størrelse reflekteres korrekt i de samlede resultater. I modsætning til andre undersøgelser har deltagerne i denne undersøgelse svaret på spørgsmålene uafhængigt af deres seneste rejseoplevelse, det vil sige derhjemme og ikke under rejsen. Tiden mellem seneste rejseoplevelse og besvarelsen kan have betydning for, hvordan deltagerne har svaret.

Bemærk: Web-paneler vil typisk have en lavere andel af svage ældre, af personer med lavfrekvent brug af internettet og af danskere med en anden etnisk baggrund end dansk. Undersøgelsen kan derfor ikke med sikkerhed siges at være fuldstændig repræsentativ for hele den danske befolkning.

Undersøgelsen i 2014 blev lavet på Forbrugerrådet Tænks Forbrugerpanel, og ikke Norstat Danmark A/S. Brugen af forskellige paneler kan resultere i mindre afvigelser i resultaterne.





## 4.2 Om deltagerne

Deltagerne i undersøgelsen fordeler sig som nedenstående på de demografiske variable:

		Uvægtet fordeling
Køn	Mand	49%
	Kvinde	51%
	Besvarelser	2.480

		Uvægtet fordeling
Alder	18-24	12%
	25-35	16%
	36-49	24%
	50-60	19%
	61-99	31%
	Besvarelser	2.480

		Uvægtet fordeling
Region	Region Hovedstaden	17%
	Region Sjælland	14%
	Fyn	16%
	Region Syddanmark (minus Fyn)	19%
	Region Midtjylland	16%
	Region Nordjylland	16%
	Besvarelser	2.480

		Uvægtet fordeling
b4 - Hvad er din højst opnåede uddannelse?	Folkeskole, mellemskole, realeksamen eller lignende grundskole	8%
	Erhvervsfaglig uddannelse	23%
	Almen- eller erhvervsfaglig gymnasial uddannelse	13%
	Kort videregående erhvervsakademiuddannelse	9%
	Mellemlang videregående uddannelse	33%
	Lang videregående uddannelse	13%
	Anden uddannelse end de nævnte	1%
	Besvarelser	2.480

### 4.3 Spørgeskema

## Passagerpuls. Befolkningsundersøgelse om holdning til kollektiv transport mv.

December 2016 – Januar 2017.

WEB panel.

Minimum 2.400 besvarelser. 18+

#### DEMOGRAFI

##### B1: Er du...

1. Mand
2. Kvinde

##### B2: Hvad er din alder?

1. Under 25 år
2. 25-35 år
3. 36-49 år
4. 50-60 år
5. Over 60 år

##### B3: Hvor bor du?

1. Region Hovedstaden (minus Bornholm)
2. Bornholm
3. Region Sjælland
4. Fyn
5. Region Syddanmark (minus Fyn)
6. Region Midtjylland
7. Region Nordjylland

##### B4: Hvad er din højeste opnåede uddannelse?

1. Folkeskole, mellemskole, realeksamen eller lignende grundskole
2. Erhvervsfaglig uddannelse (f.eks. bager, tømrer, frisør, butik- eller kontorassistent)
3. Almen- eller erhvervsfaglig gymnasial uddannelse (f.eks. HTX, gymnasium, HHX, HF eller HH)
4. Kort videregående erhvervsakademiuddannelse (f.eks. data- matiker, multimediedesigner, politi, forsvar eller laborant)
5. Mellemlang videregående uddannelse (f.eks. diplomingeniør, sygeplejerske, folkeskolelærer eller bachelorgrad)
6. Lang videregående uddannelse (f.eks. master, kandidat, ph.d. fra universitet, handelshøjskole eller tilsvarende)
7. Anden uddannelse end de nævnte

#### **Indledende tekst:**

De følgende spørgsmål drejer sig om dine rejser i Danmark, og de transportmidler du bruger. Det kan fx være rejser til/fra arbejde eller uddannelse, rejser til familiebesøg, fritidsaktiviteter osv. osv. Altså både de daglige rejser og dem du kun foretager engang imellem.

**[Alle]**

**Batteri**

**Spm.1: Hvor ofte benytter du følgende former for transport (uanset dit rejseformål)?**

1. Bus (både lokale busser og langtursbusser)
2. Tog (inkl. S-tog, lokalbaner mv.)
3. Metro
4. Flextrafik
5. Bil (som fører eller passager)
6. Cykel
7. Motorcykel
8. Knallert, scooter
9. Gang (inkl. rulleskøjter, løbehjul mv.)
10. Andet, notér \_\_\_\_\_

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året
7. Sjældnere
8. Aldrig
9. Ved ikke

**Hvis Spm.1=8,9 på alle transportformer gå til spm.6A**

**[Alle]**

**Batteri**

**Spm.2: Hvilke af følgende transportbehov har du og hvor ofte?**

1. Til/fra arbejde eller uddannelse
2. Fritids- og indkøbsture (f.eks. biograf, shopping, sport)
3. Besøge venner eller familie (evt. i andre landsdele)
4. Ture til læge, tandlæge, hospital o. lign.

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året
7. Sjældnere
8. Aldrig
9. Ved ikke

**[Spm.2.1=1,2,3,4,5]****Batteri****Spm.3: Hvor ofte benytter du følgende former for transport til/fra arbejde eller uddannelse?***(IT: Vis kun de transportmidler, der er svaret i Spm.1)*

1. Bus (både lokale busser og langtursbusser)
2. Tog (inkl. S-tog, lokalbaner mv.)
3. Metro
4. Flextrafik
5. Bil (som fører eller passager)
6. Cykel
7. Motorcykel
8. Knallert, scooter
9. Gang (inkl. rulleskøjter, løbehjul mv.)
10. Andet, notér \_\_\_\_\_

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året
7. Sjældnere
8. Aldrig
9. Ved ikke

**[Spm.2.2=1,2,3,4,5]****Batteri****Spm.4: Hvor ofte benytter du følgende former for transport til fritids- og indkøbsture?***(IT: Vis kun de transportmidler, der er svaret i Spm.1)*

1. Bus (både lokale busser og langtursbusser)
2. Tog (inkl. S-tog, lokalbaner mv.)
3. Metro
4. Flextrafik
5. Bil (som fører eller passager)
6. Cykel
7. Motorcykel
8. Knallert, scooter
9. Gang (inkl. rulleskøjter, løbehjul mv.)
10. Andet, notér \_\_\_\_\_

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året
7. Sjældnere
8. Aldrig

9. Ved ikke

**[Spm.2.3=1,2,3,4,5]**

**Batteri**

**Spm.5: Hvor ofte benytter du følgende former for transport, når du skal besøge venner og familie?**

*(IT: Vis kun de transportmidler, der er svaret i Spm.1)*

1. Bus (både lokale busser og langtursbusser)
2. Tog (inkl. S-tog, lokalbaner mv.)
3. Metro
4. Flextrafik
5. Bil (som fører eller passager)
6. Cykel
7. Motorcykel
8. Knallert, scooter
9. Gang (inkl. rulleskøjter, løbehjul mv.)
10. Andet, notér \_\_\_\_\_

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året
7. Sjældnere
8. Aldrig
9. Ved ikke

**[Spm.2.4=1,2,3,4,5]**

**Batteri**

**Spm.6: Hvor ofte benytter du følgende former for transport til ture til læge, tandlæge, hospital o. lign.?**

*(IT: Vis kun de transportmidler, der er svaret i Spm.1)*

1. Bus (både lokale busser og langtursbusser)
2. Tog (inkl. S-tog, lokalbaner mv.)
3. Metro
4. Flextrafik
5. Bil (som fører eller passager)
6. Cykel
7. Motorcykel
8. Knallert, scooter
9. Gang (inkl. rulleskøjter, løbehjul mv.)
10. Andet, notér \_\_\_\_\_

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året

7. Sjældnere
8. Aldrig
9. Ved ikke

De næste spørgsmål drejer sig om kollektiv transport i Danmark. Med kollektiv transport mener vi bus, tog, metro, færge osv. Busser kan både være lokale busser og langtursbusser, og tog kan være alle slags tog inkl. S-tog, lokalbaner osv.

**[Alle]**  
**Single**

**Spm.6A: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til tidligere?**

1. Jeg bruger kollektiv transport meget mere i dag end jeg har gjort tidligere
2. Jeg bruger kollektiv transport mere i dag end jeg har gjort tidligere
3. Jeg bruger kollektiv transport lige så meget i dag som jeg har gjort tidligere
4. Jeg bruger kollektiv transport mindre i dag end jeg har gjort tidligere
5. Jeg bruger kollektiv transport meget mindre i dag end jeg har gjort tidligere
6. Ved ikke

**[Spm.6A=1,2]**  
**Open**

**Spm.6B: Hvorfor bruger du kollektiv transport mere i dag end du har gjort tidligere? (Skriv alt hvad der falder dig ind)**

---



---



---

**[Spm.6A=4,5]**  
**Open**

**Spm.6C: Hvorfor bruger du kollektiv transport mindre i dag end du har gjort tidligere? (Skriv alt hvad der falder dig ind)**

---



---



---

**[Alle]**  
**Single**

**Spm.6D: Hvornår har du senest benyttet kollektiv transport?**

1. Indenfor det seneste døgn
2. Indenfor de seneste 2-3 dage
3. Indenfor den seneste uge
4. Indenfor den seneste måned
5. Indenfor det seneste kvartal
6. Indenfor det seneste år
7. Længere siden
8. Ved ikke/husker ikke

**[Alle]**  
**Batteri**

**Spm.7: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport**

...

1. I Danmark
2. I det område, hvor du bor?

**Skala:**

1. Meget utilfreds
2. Utilfreds
3. Hverken eller
4. Tilfreds
5. Meget tilfreds
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Spm.1.1<8]**

**Single**

**Spm.8: Hvor tilfreds var du sidste gang, du rejste med kollektiv transport?**

1. Meget utilfreds
2. Utilfreds
3. Hverken eller
4. Tilfreds
5. Meget tilfreds
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]**

**Single**

**Spm.9: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?**

1. I meget høj grad
2. I høj grad
3. I nogen grad
4. I lav grad
5. Slet ikke
6. Ved ikke

**[Spm.2.1=1,2,3,4,5]**

**Single**

**Spm.10A: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag – til/fra arbejde eller uddannelse?**

1. I meget høj grad
2. I høj grad
3. I nogen grad
4. I lav grad
5. Slet ikke
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]**

**Batteri**

**Spm.10B: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag – ved lange rejser (fx fritidsrejser mellem landsdele)?**

1. I meget høj grad
2. I høj grad
3. I nogen grad
4. I lav grad
5. Slet ikke
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]**

**Batteri**

**Spm.11: Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**

1. Jeg kan anvende kollektiv transport til de fleste af mine rejser
2. Der er nemt at benytte kollektive transport
3. Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport
4. Mine venner og bekendte er generelt positive overfor kollektiv transport

**Skala:**

1. Helt uenig
2. Uenig
3. Hverken enig eller uenig
4. Enig
5. Helt enig
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]**

**Batteri**

**Spm.12: Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**

1. Det er pengene værd at rejse med kollektiv transport
2. Det er nemt at finde information om afgangstider
3. Det er nemt at købe kort/billet
4. Priser og takstsystemer er nemme at forstå
5. Den kollektive trafik har busruter / togstrækninger, der passer til mine behov
6. Antallet af bus- og togafgange er passende
7. Afgangstiderne passer til mine behov
8. Der er gode parkeringsforhold for biler ved den station jeg oftest benytter
9. Der er gode parkeringsforhold for cykler ved den station jeg oftest benytter



**Skala:**

1. Helt uenig
2. Uenig
3. Hverken enig eller uenig
4. Enig
5. Helt enig
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]****Batteri**

**Spm.13: Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**

1. Det er nemt at få en siddeplads
2. Jeg kan bruge tiden som jeg vil på mine rejser med kollektiv transport (arbejde, læse, slappe af osv.)
3. Der er rent og pænt i busser og tog
4. Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport
5. Der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser
6. Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler

**Skala:**

1. Helt uenig
2. Uenig
3. Hverken enig eller uenig
4. Enig
5. Helt enig
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]****Batteri**

**Spm.14: Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**

1. Det er trygt at benytte kollektiv transport
2. Det er nemt at tage sin cykel med
3. Det er nemt at tage sin barnevogn med
4. Det er nemt at benytte kollektiv transport, hvis man er handicappet eller gangbesværet

**Skala:**

1. Helt uenig
2. Uenig
3. Hverken enig eller uenig
4. Enig
5. Helt enig
6. Ved ikke / ikke relevant

[Alle]

Single

**Spm.15: Hvor langt er der ca. til nærmeste tog, S-tog eller metrostation fra din bopæl?**

1. Under 100 m
2. 100-199 m
3. 200-499 m
4. 500-999 m
5. 1-2 km
6. Over 2 km
7. Ved ikke

[Alle]

Single

**Spm.16: Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?**

1. Under 100 m
2. 100-199 m
3. 200-499 m
4. 500-999 m
5. 1-2 km
6. Over 2 km
7. Ved ikke

[Spm.2.1<4]

Single

**Spm.17: Hvor langt er der ca. til nærmeste tog, S-tog eller metrostation fra dit arbejde/uddannelsessted?**

1. Under 100 m
2. 100-199 m
3. 200-499 m
4. 500-999 m
5. 1-2 km
6. Over 2 km
7. Ved ikke

[Spm.2.1<4]

Single

**Spm.18: Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra dit arbejde/uddannelsessted?**

1. Under 100 m
2. 100-199 m
3. 200-499 m
4. 500-999 m
5. 1-2 km
6. Over 2 km
7. Ved ikke

**[Spm.3.5<4 og spm.3.1>3 og spm.3.2>3 og spm.3.3>3]**

**Single**

**Spm.19:** Hvis du skulle tage kollektiv transport til/fra arbejde eller uddannelse i stedet for at bruge bilen, hvor mange skift ville du så have på din rejse med kollektiv transport?

1. 0
2. 1
3. 2
4. 3
5. 4 eller flere
6. Ved ikke

**[Spm.3.5<4 og spm.3.1>3 og spm.3.2>3 og spm.3.3>3]**

**Open**

**Spm.19A:** Hvis du skulle tage kollektiv transport til/fra arbejde eller uddannelse i stedet for at bruge bilen, hvordan ville det så påvirke dit tidsforbrug? (Skriv venligst din rejsetid i minutter)

1. Ca. rejsetid i bil \_\_\_\_\_ minutter
2. Ca. rejsetid med kollektiv transport \_\_\_\_\_ minutter

**[Spm.2.1=1,2,3,4,5]**

**Batteri**

**Spm.19B:** Hvor vigtige er følgende forhold for dig, i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?

**Skala:** Uden betydning, lille betydning, middel betydning, stor betydning, afgørende betydning, ved ikke

1. Transporten er fleksibel. Jeg kan fx lave stop undervejs eller lave ruten om,
2. Transporten er billig i forhold til andre transportformer
3. Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer
4. Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)
5. Der er mulighed for at arbejde undervejs
6. Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.
7. Der er god internet og mobildækning

**[Spm.2.1=1,2,3,4,5]**

**Batteri**

**Spm.19C: Hvor god er kollektiv transport til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?**

**Skala:** Meget dårlig, dårlig, hverken/eller, god, meget god, ved ikke

1. Transporten er fleksibel. Jeg kan fx lave stop undervejs eller lave ruten om,
2. Transporten er billig i forhold til andre transportformer
3. Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer
4. Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)
5. Der er mulighed for at arbejde undervejs
6. Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.
7. Der er god internet og mobildækning

**[Spm.2.1=1,2,3,4,5]**

**Batteri**

**Spm.19D: Hvor god er biltransport til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?**

**Skala:** Meget dårlig, dårlig, hverken/eller, god, meget god, ved ikke

1. Transporten er fleksibel. Jeg kan fx lave stop undervejs eller lave ruten om,
2. Transporten er billig i forhold til andre transportformer
3. Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer
4. Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)
5. Der er mulighed for at arbejde undervejs
6. Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.

Der er god internet og mobildækning

**[Alle]**

**Single**

**Spm.20: Må vi have lov til at kontakte dig, hvis vi har yderligere spørgsmål i forlængelse af denne undersøgelse?**

7. Ja
8. Nej

## 5. Om Passagerpulsen

### Kort om Passagerpulsen

Passagerpulsens mål er at varetage passagerernes interesser og samtidig gøre det nemmere for trafikselskaber og politikere at få viden om passagererne og deres syn på, hvad der er god kollektiv transport.

Udgangspunktet er brugerne af den kollektive transport, og med "passageren i centrum" gennemføres nationale undersøgelser om passagerens rejse fra dør til dør samt en række temaundersøgelser.

Passagerpulsen startede 1. oktober 2014.

### Tidligere undersøgelser

- Hvad har betydning for passagerernes tilfredshed med deres togrejse? (Marts 2017)
- Rejsekortet: Udvikling i kundetilfredshed (Marts 2017)
- Kendskab til Passagerpulsen (Februar 2017)
- Hvordan passagererne kontakter togselskaberne (December 2016)
- 2. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (December 2016)
- Passagerernes ønsker til stationer (December 2016)
- Tilbringer-transportens indflydelse på togpasagerernes tilfredshed (Oktober 2016)
- Forsinkelser indflydelse på togpasagerers tilfredshed (Oktober 2016)
- Buspassagerers rettigheder ved forsinkelser (September 2016)
- Cykelparkering på stationer (September 2016)
- Periodekort på rejsekort - passagerernes ønsker til check ind og check ud procedure (September 2016)
- Togselskabernes information ved forsinkelser (August 2016)
- Togselskabernes rejsetidsgarantier - opfølgning (Juni 2016)
- 1. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (Juni 2016)
- Passagerpulsens Kundeservicepris 2016 (Maj 2016)
- Passagerernes ønsker til kundeservice (Maj 2016)

## **Redaktion**

Analyseansvarlig: Lars Wiinblad

Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen

Studertermedhjælper: Danni Toftegaard Vander

Kommunikationsmedarbejder: Astrid Grunert Rantorp

Projektmedarbejder: Johannes Haugen-Kossmann

Ansvarshavende redaktør: konstitueret projektchef Asta Ostrowski

Foto: Getty Images

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk

Fiolstræde 17B

Postboks 2188

1017 København K

Tlf.: +45 77 41 77 41

Mail: [passagerpulsen@fbr.dk](mailto:passagerpulsen@fbr.dk)

Web: [passagerpulsen.taenk.dk](http://passagerpulsen.taenk.dk)

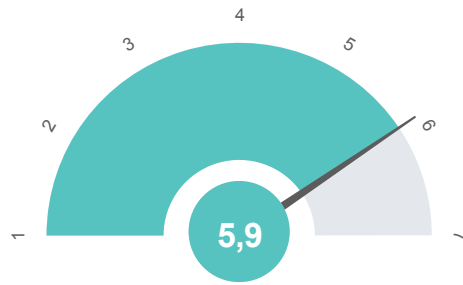






### Nærmeste leder er god til at give information om status på Midttrafiks mål.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status. Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

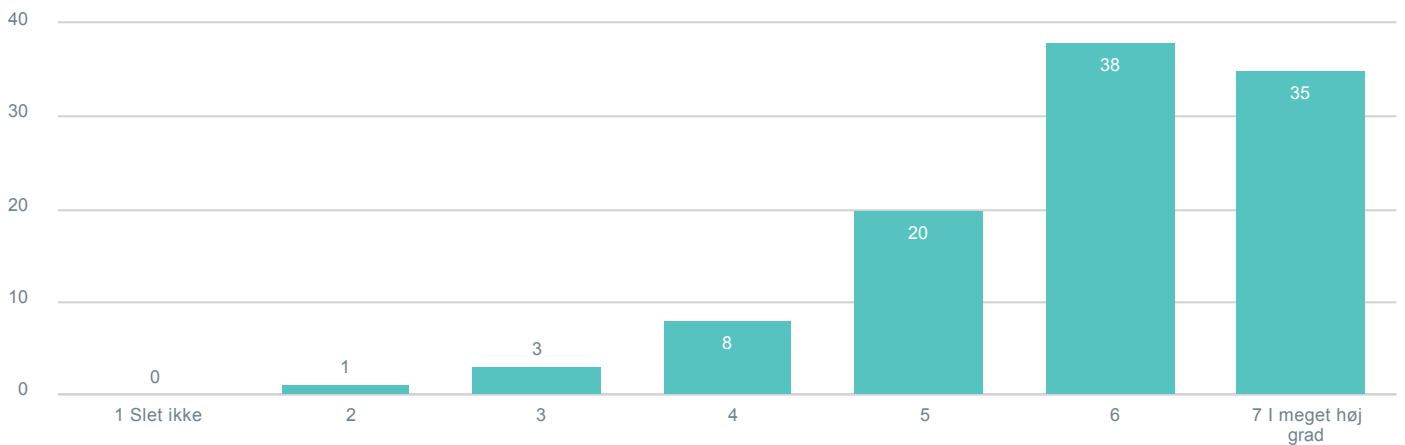
105

● Gennemsnit

5,87

### Nærmeste leder er god til at give information om status på Midttrafiks mål.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

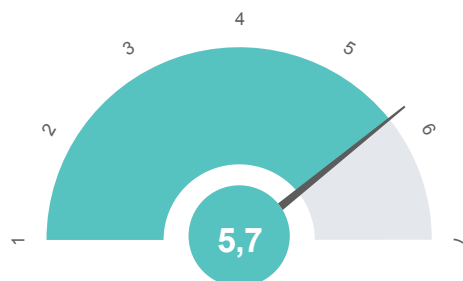


Total Svar status. Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

### 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. Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

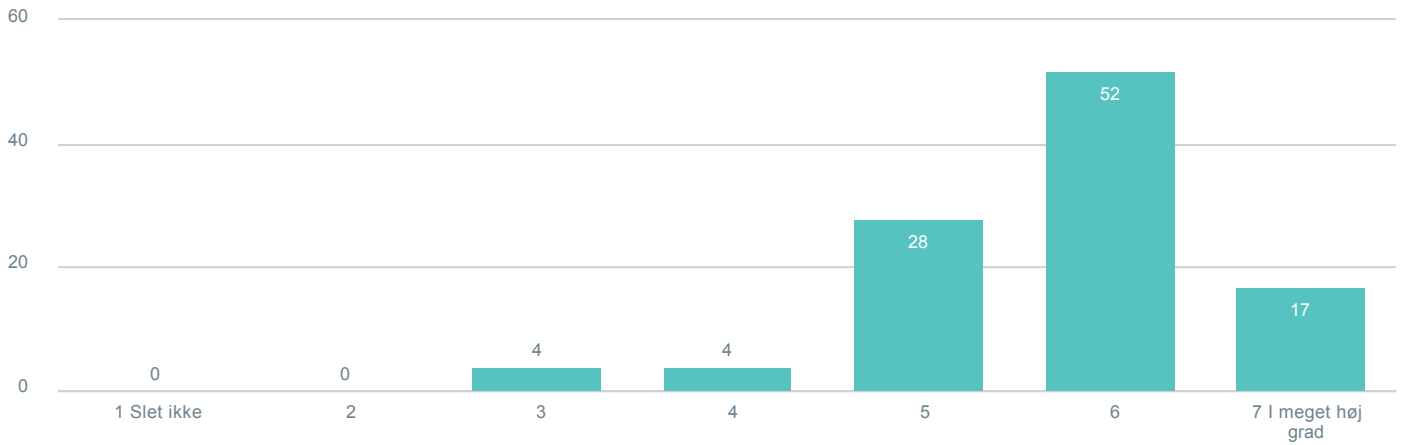
● Gennemsnit

5,70



### 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: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

### Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra nærmeste leder.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

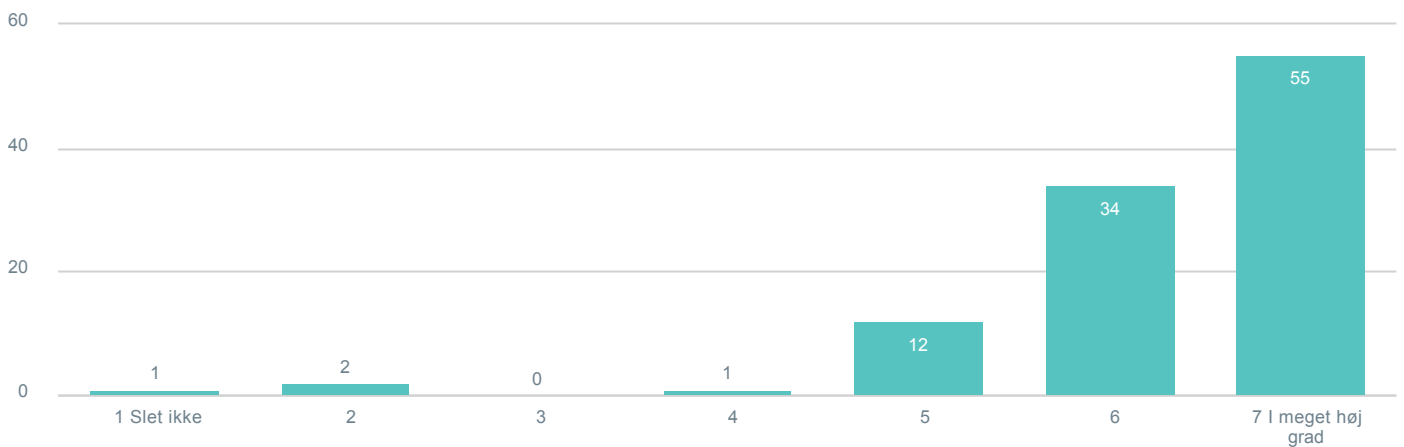
105

● Gennemsnit

6,27

### Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra nærmeste leder.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

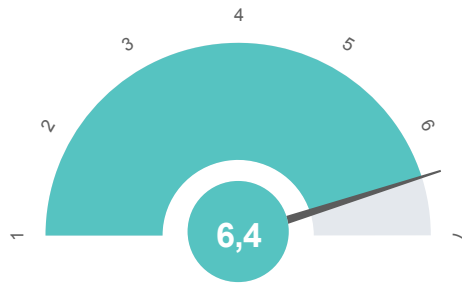


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

### Nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

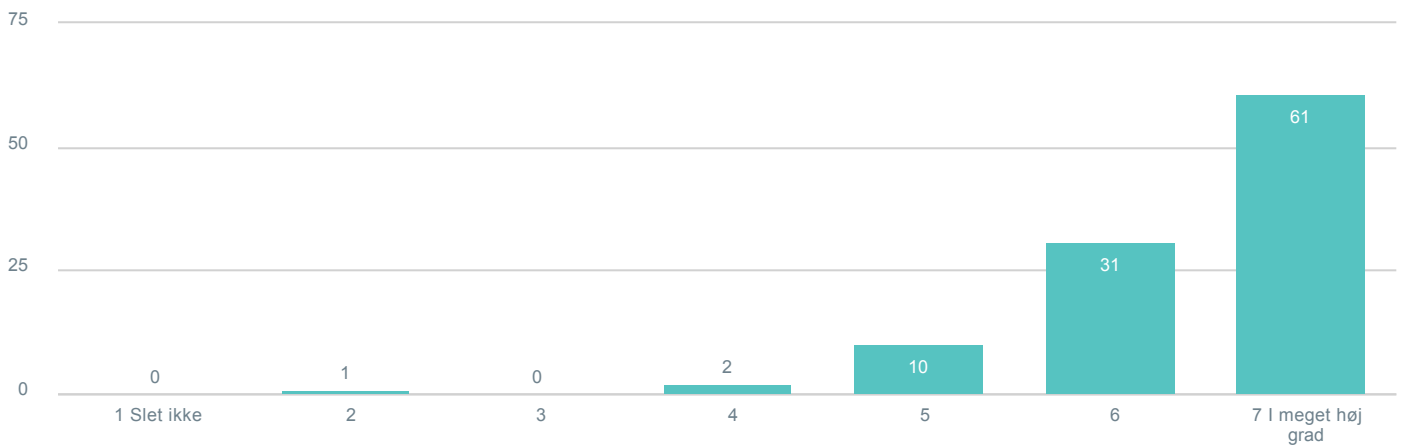
105

● Gennemsnit

6,41

### Nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

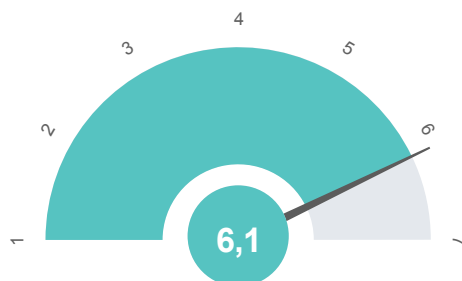


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

### Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

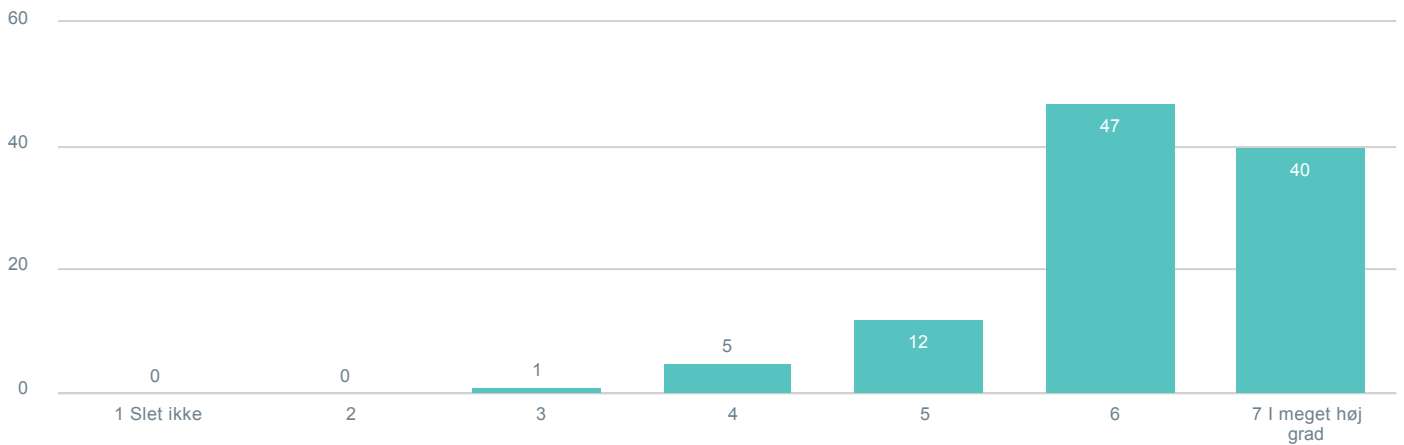
105

● Gennemsnit

6,14

### Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

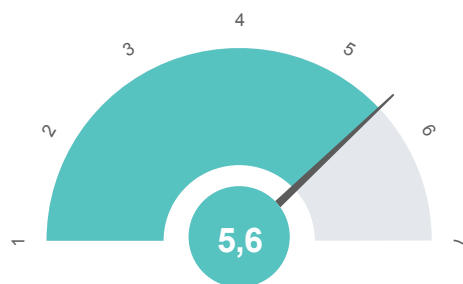


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

### Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

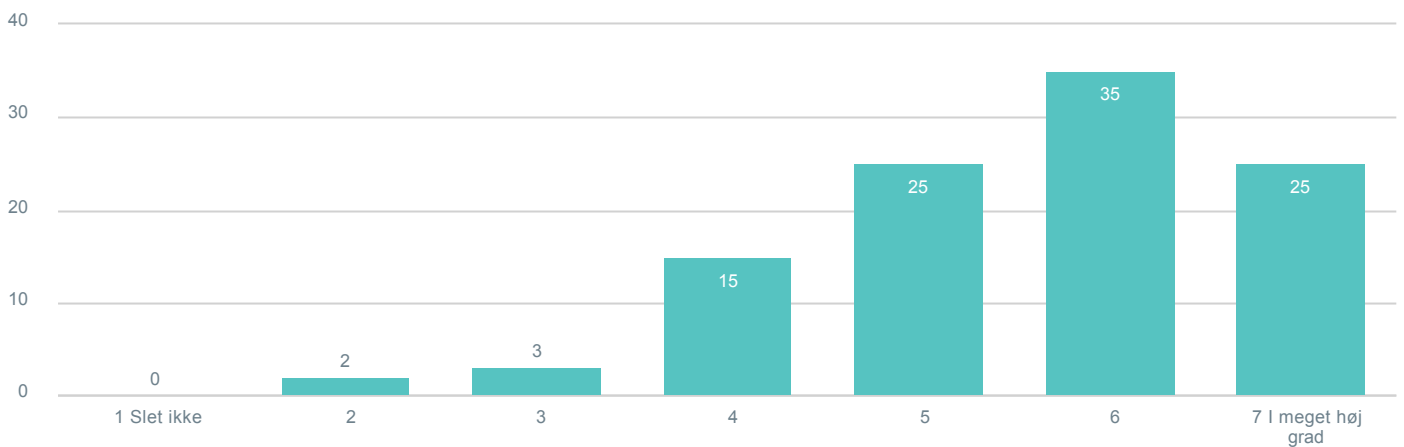
105

● Gennemsnit

5,55

### Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

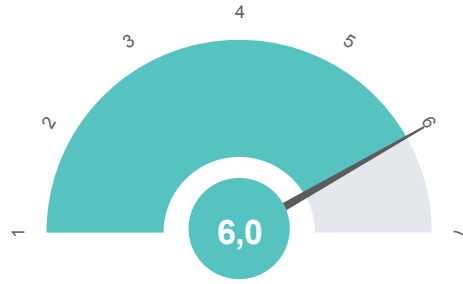


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

### Nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

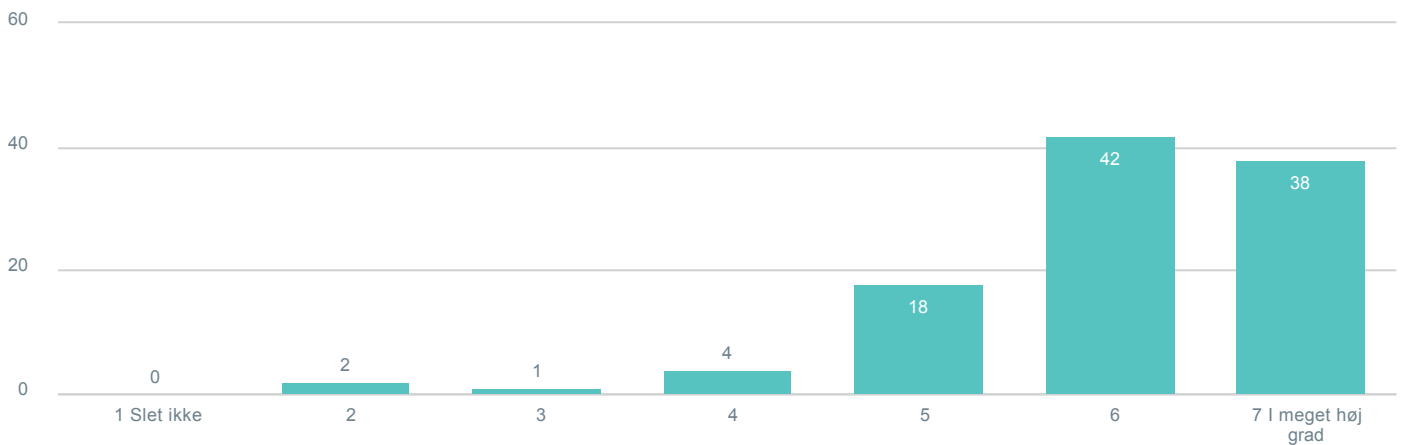
105

● Gennemsnit

6,01

### Nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

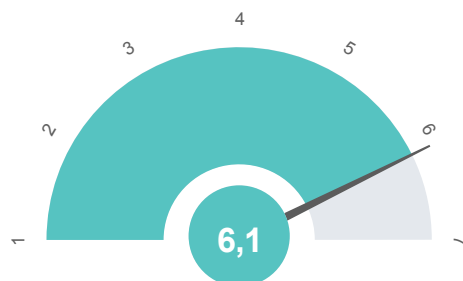


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

105

### Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

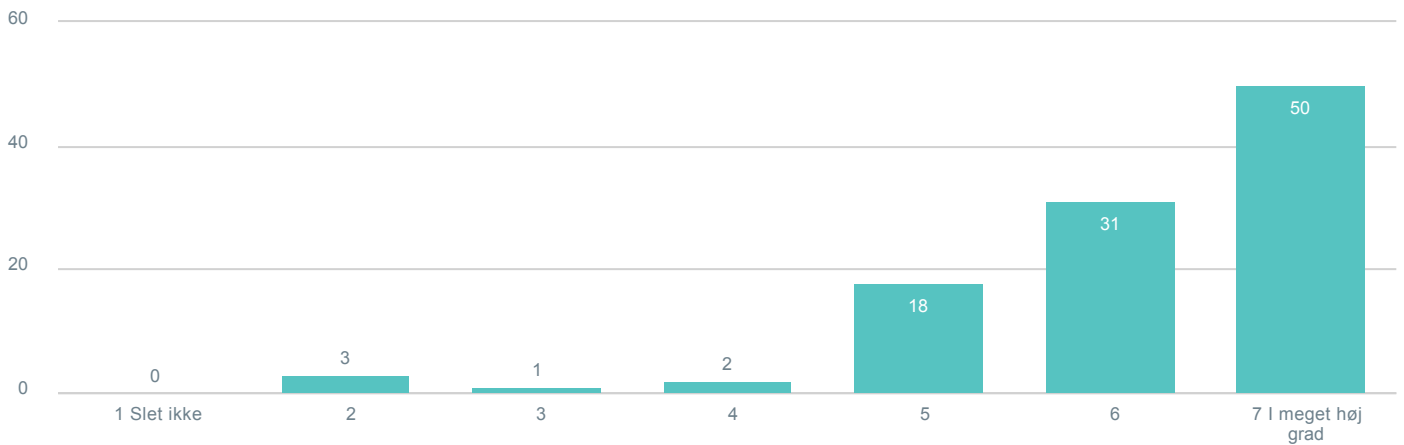
105

● Gennemsnit

6,12

### Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

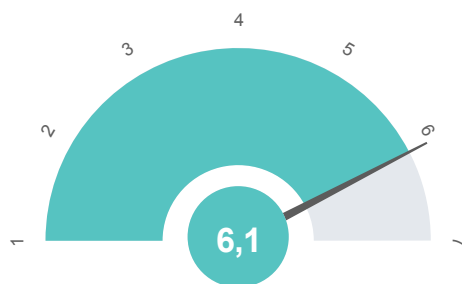


Total Svar status: Afdeling: Alle. Naermeste leder: Alle

105

### Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Naermeste leder: Alle

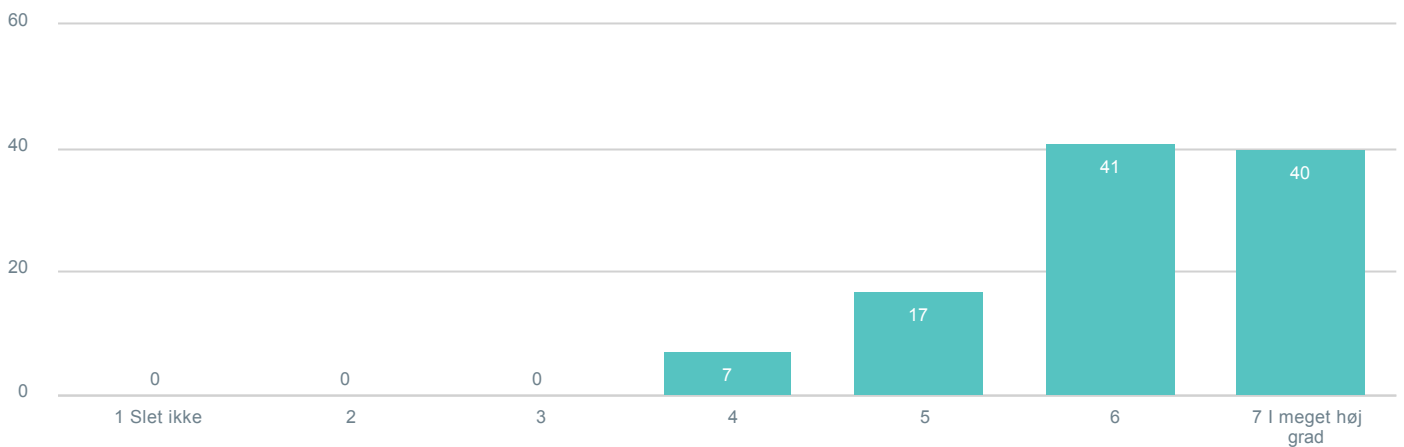
105

● Gennemsnit

6,09

### Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

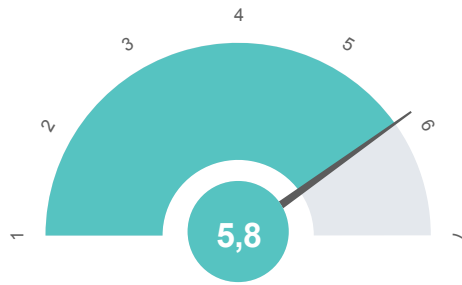


Total Svar status: Afdeling: Alle. Naermeste leder: Alle

105

### Nærmeste leders beslutninger og prioriteringer sker med udgangspunkt i kundernes behov.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

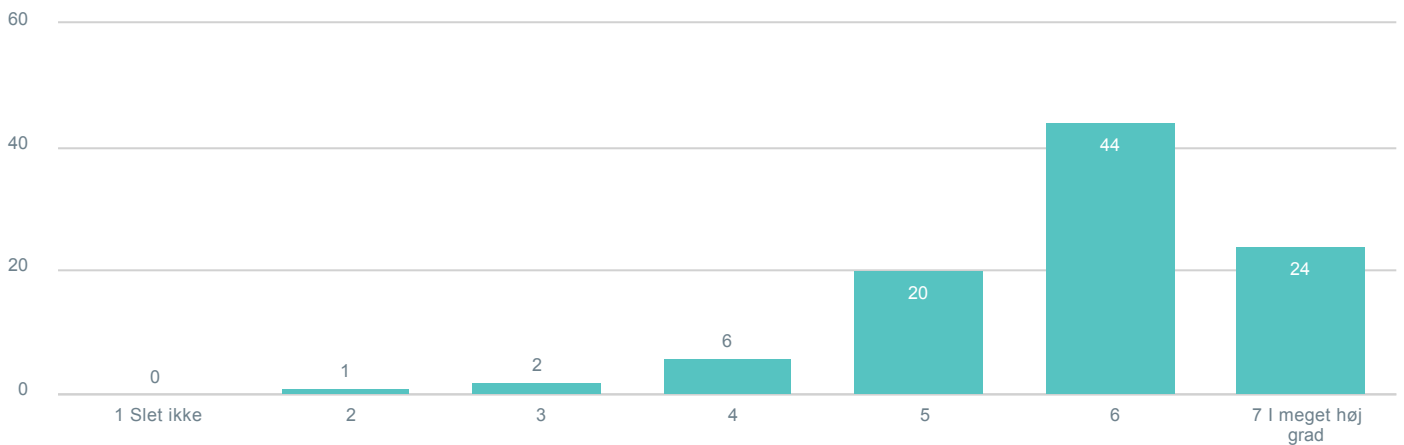
97

● Gennemsnit

5,81

### Nærmeste leders beslutninger og prioriteringer sker med udgangspunkt i kundernes behov.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

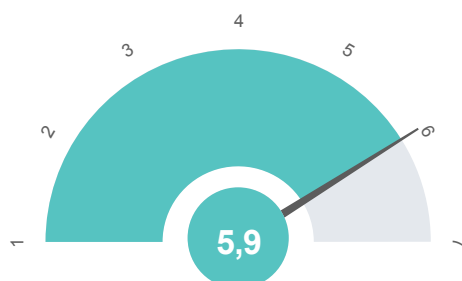


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder sikrer høj faglig kvalitet og løbende forbedringer.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

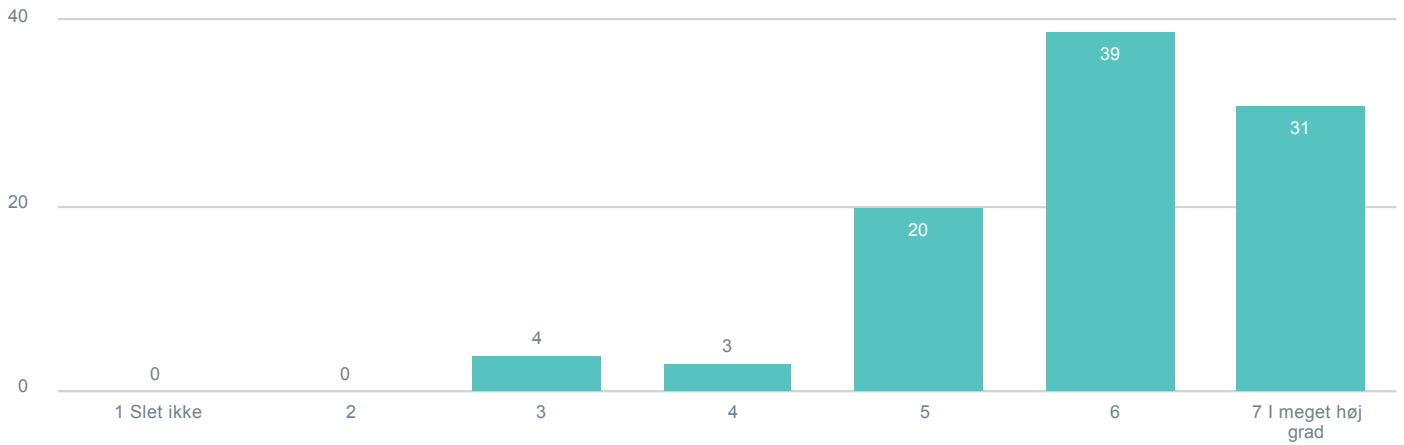
97

● Gennemsnit

5,93

### Nærmeste leder sikrer høj faglig kvalitet og løbende forbedringer.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

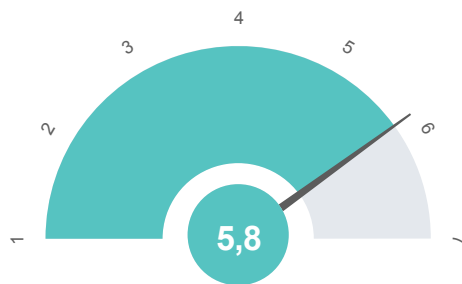


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### 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: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

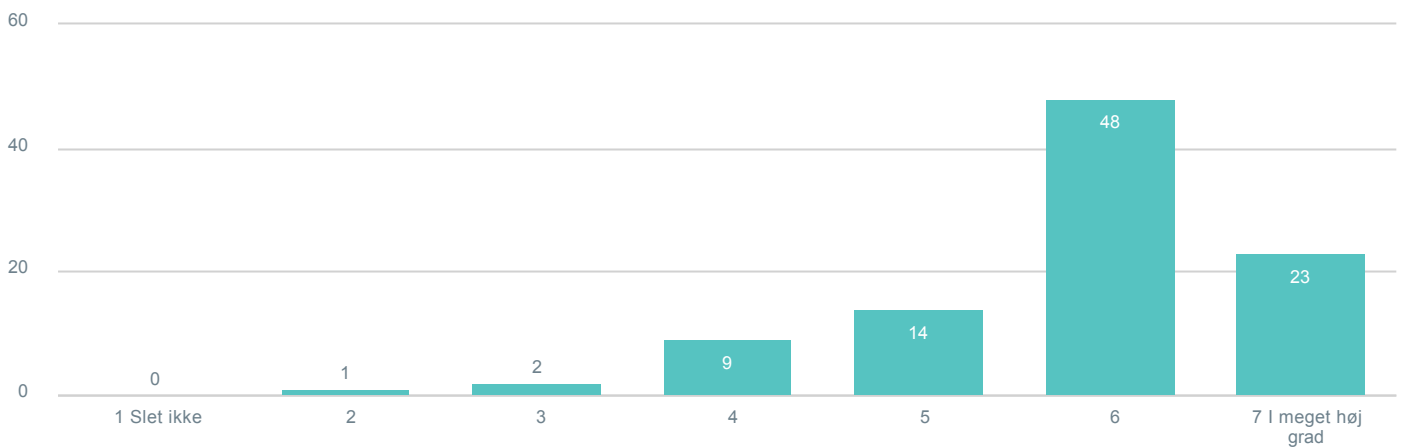
97

● Gennemsnit

5,80

### Nærmeste leder hjælper mig med at få fornødne viden til at forstå kundernes behov og ønsker.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

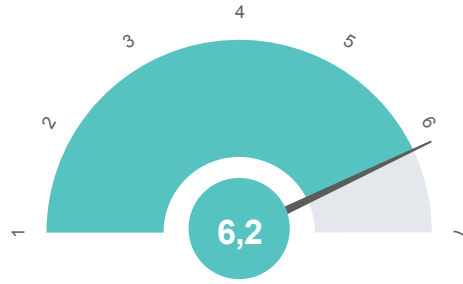


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder er robust.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

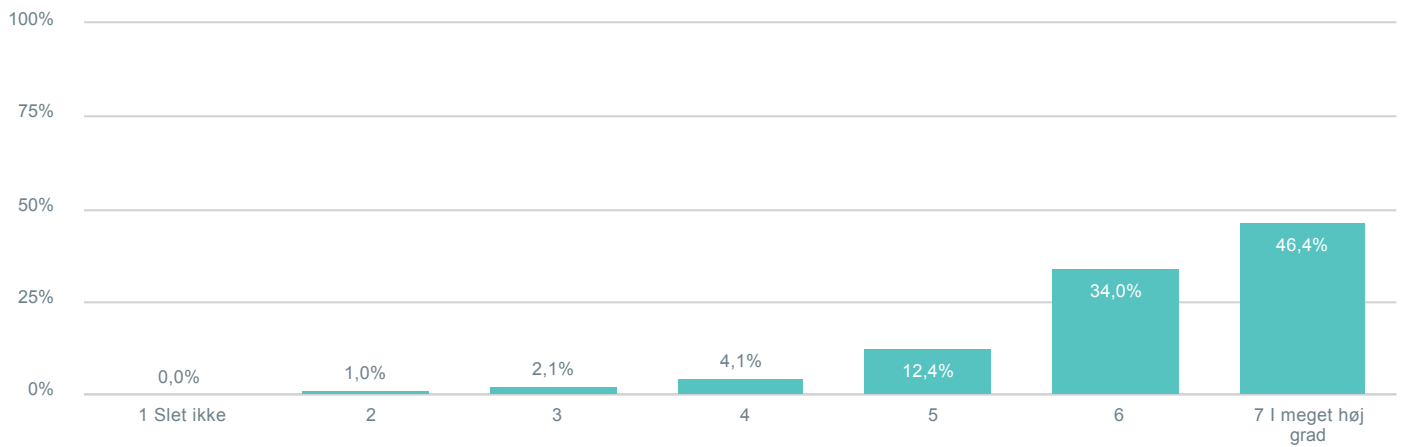
● Gennemsnit

97

6,15

### Nærmeste leder er robust.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

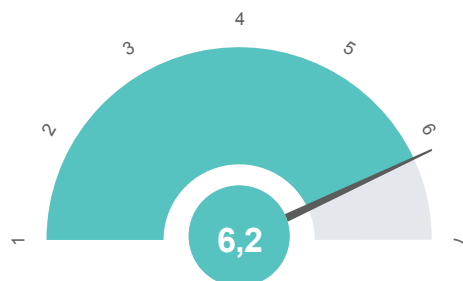


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder er empatisk.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

● Gennemsnit

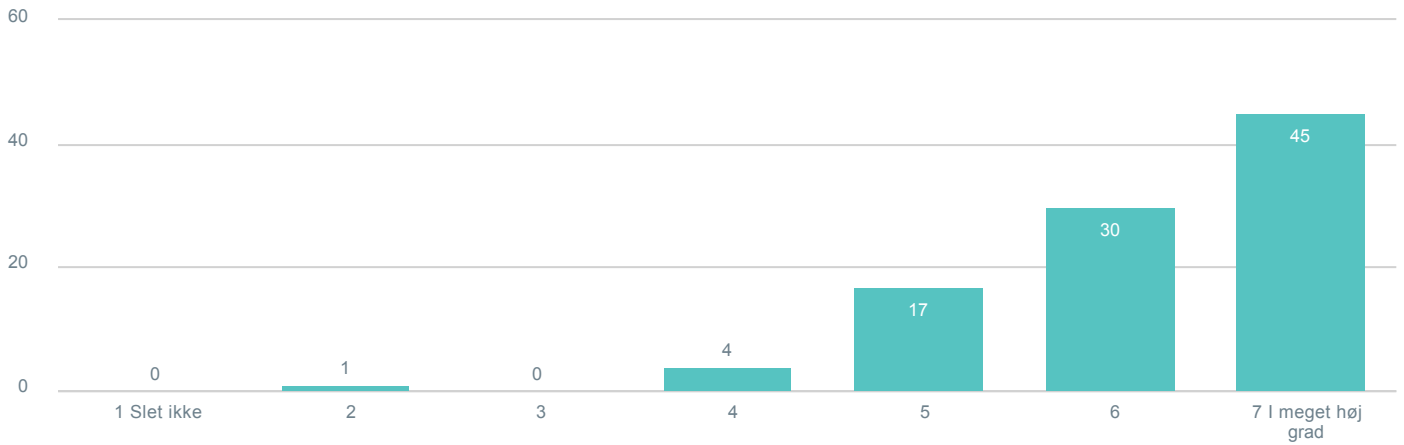
97

6,16



### Nærmeste leder er empatisk.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

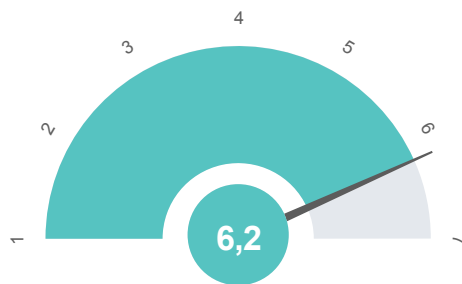


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder arbejder ud fra afdelingens mål og følger op på dem.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

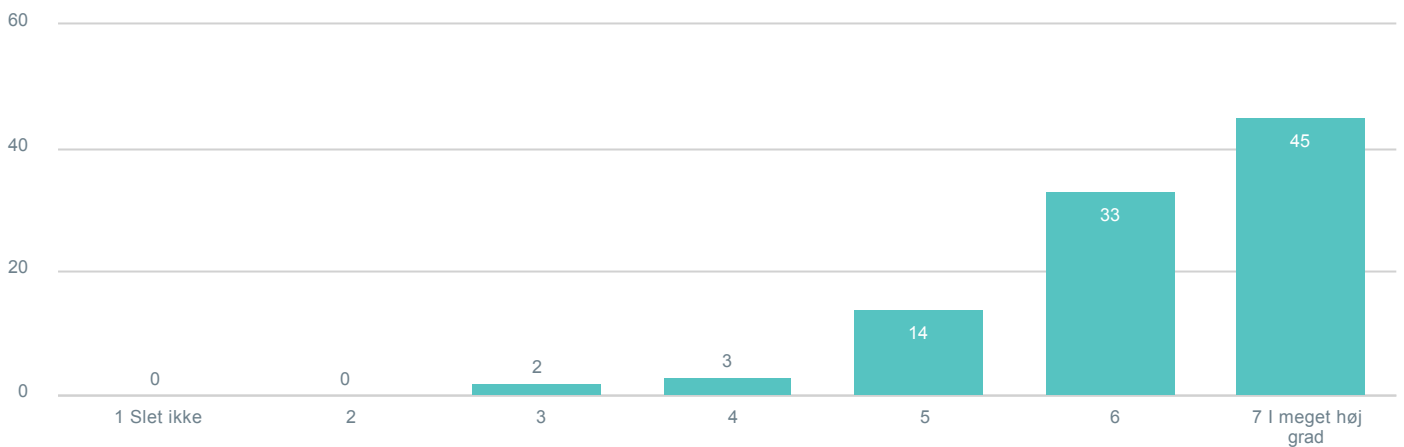
97

● Gennemsnit

6,20

### Nærmeste leder arbejder ud fra afdelingens mål og følger op på dem.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

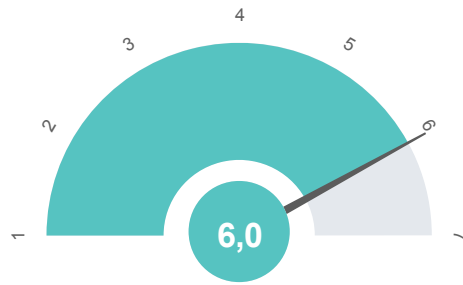


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder kommunikerer mål og beslutninger tydeligt.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

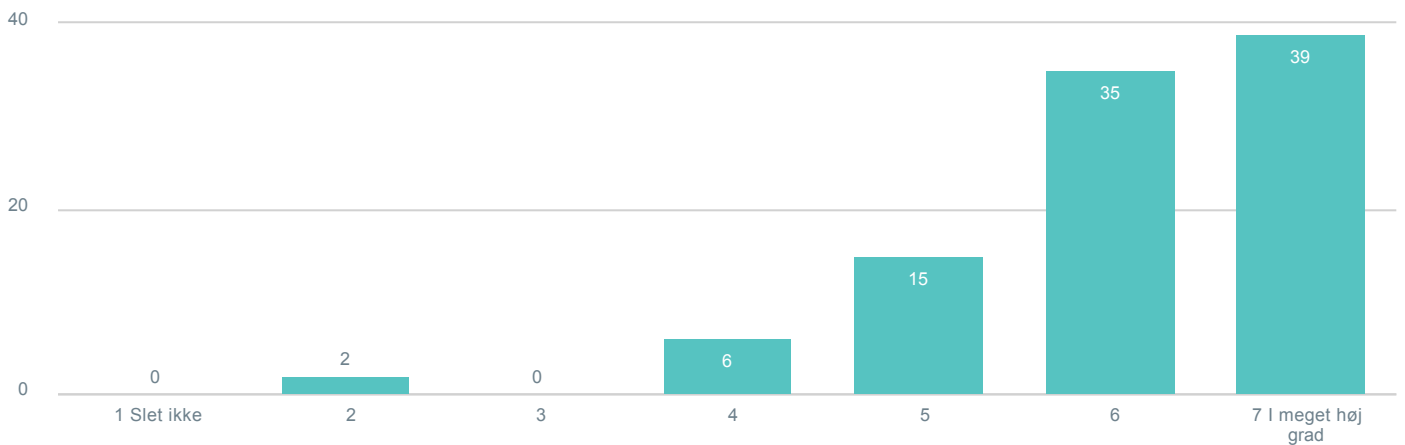
97

● Gennemsnit

6,04

### Nærmeste leder kommunikerer mål og beslutninger tydeligt.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

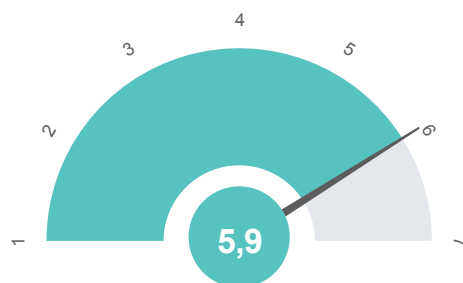


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder følger op, prioriterer i opgaver og brugen af ressourcer og uddelegerer opgaver til eksterne ved behov.

[Q1] følger op, prioriterer i opgaver og brugen af ressourcer og uddelegerer opgaver til eksterne ved behov. Hjælpetekst



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

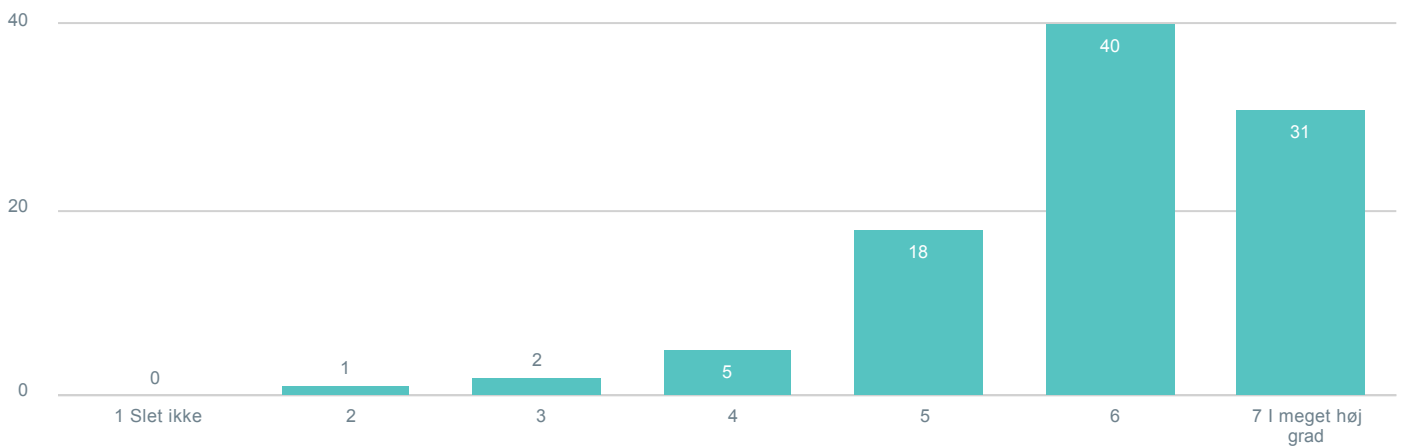
97

● Gennemsnit

5,93

### 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?

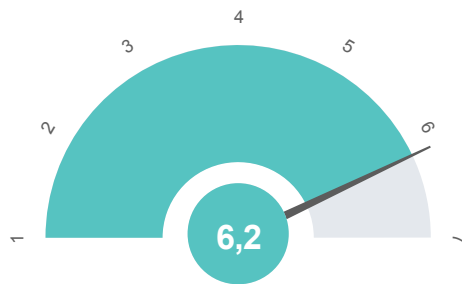


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder er resultatorienteret.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

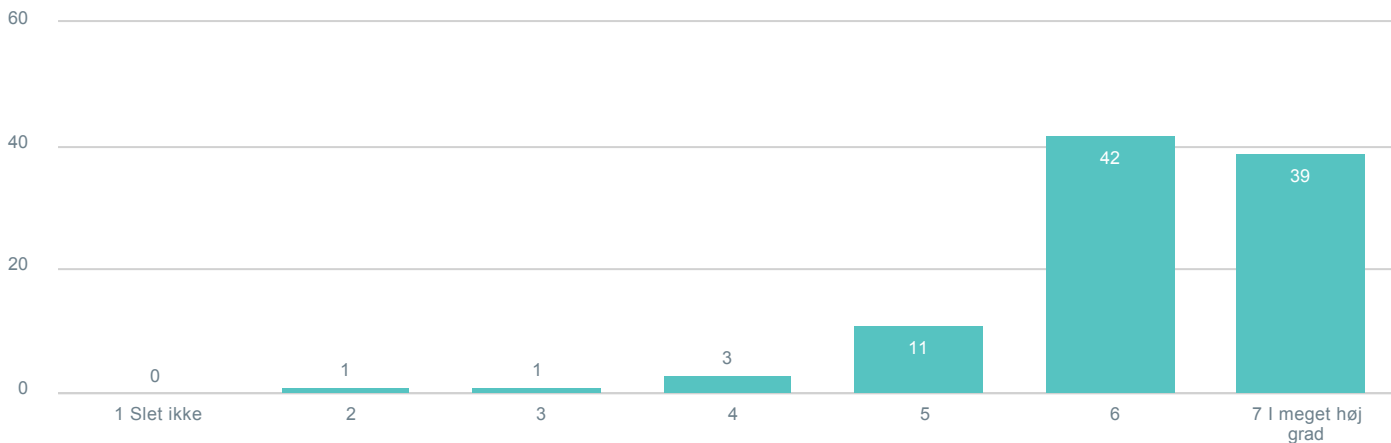
97

● Gennemsnit

6,15

### Nærmeste leder er resultatorienteret.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

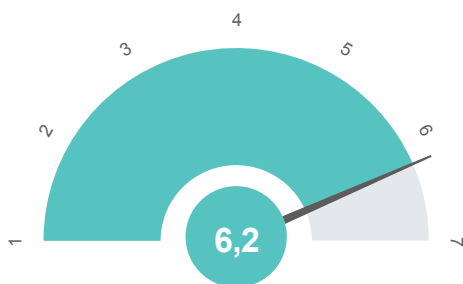


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder er ambitiøs og vil hele tiden performe bedre.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

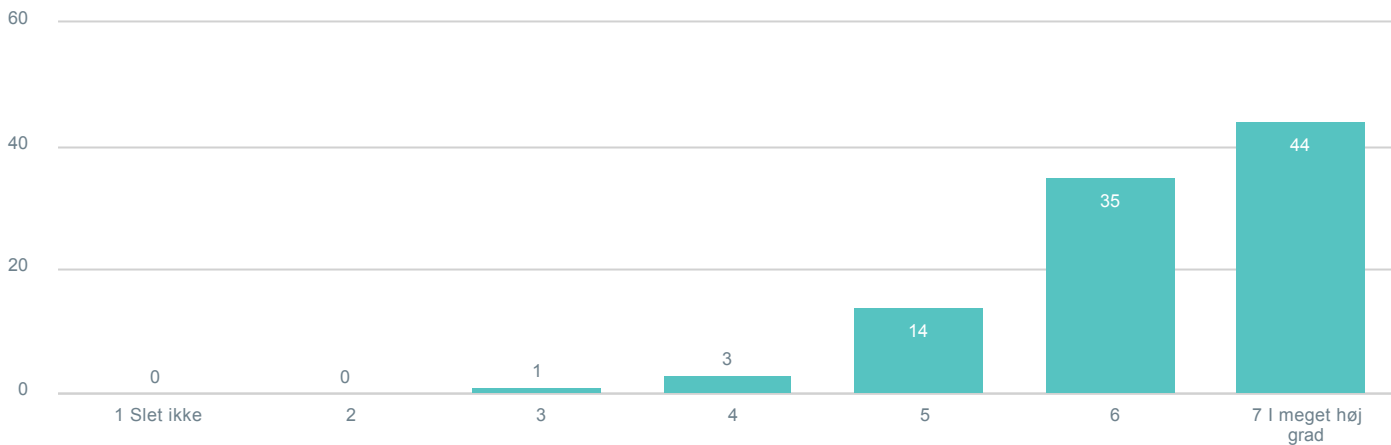
97

● Gennemsnit

6,22

### Nærmeste leder er ambitiøs og vil hele tiden performe bedre.

Hvor enig er du i følgende udsagn?

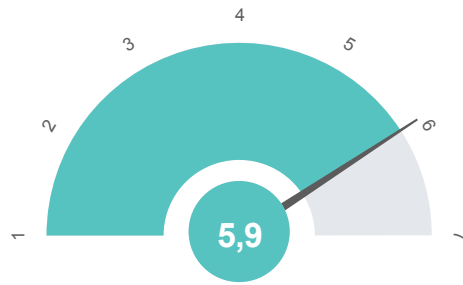


Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

### Nærmeste leder sikrer, at vi hjælper hinanden på tværs af funktioner i Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

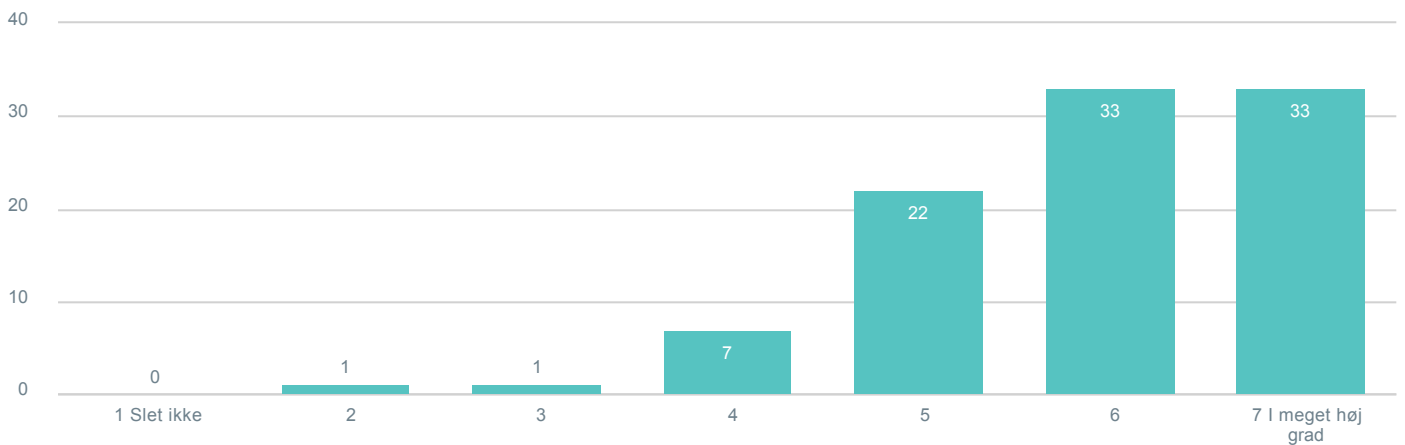
97

● Gennemsnit

5,90

### Nærmeste leder sikrer, at vi hjælper hinanden på tværs af funktioner i Midttrafik.

Hvor enig er du i følgende udsagn?



Total Svar status: Afdeling: Alle. Nærmeste leder: Alle

97

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Att.: Direktør Jens Erik Sørensen

5. april 2017

## **Midttrafiks opsigelse af billetkontrol i Silkeborg**

Vej- og Trafikudvalget har på møde 4. april 2017 drøftet Midttrafiks brev af 29. marts 2017, hvor Midttrafik oplyser, at Silkeborg Kommune efter 1. marts 2018 ikke må foretage billetkontrol i busserne.

Vej- og Trafikudvalget skal beklage, at Midttrafik har truffet denne afgørelse, da vi ønsker at den velfungerende ordning med billetkontrol i Silkeborg Kommune, skal fortsætte.

### Optioner i udbudsmaterialet

Da Silkeborg Kommunes egen kontrol skal ophøre, ønsker Silkeborg Kommune, at Midttrafik medtager en option på i alt 1.000 ekstra kontroller i Silkeborg Kommune – udover dem Midttrafik allerede har indarbejdet.

Silkeborg Kommune vil tage stilling til, om optionen skal anvendes, når Midttrafik har fremsendt analysen over hidtidige kontroller og udstedte kontrolafgifter i Silkeborg og andre tilsvarende byer/kommuner.

Hvis optionen skal anvendes, skal kontrollerne fordeles over driftsdøgnet og ugen, så kunder kan møde kontrollen på forskellige tidspunkter. Silkeborg Kommune forventer, at Midttrafik løbende sender dokumentation for foretaget kontrol i Silkeborg Kommune.

Venlig hilsen

Frank Borch-Olsen  
Formand for Vej- og Trafikudvalget

Jann Hansen  
Direktør